

AUK

Parvlaeva "Estonia" hukust
28. septembril 1994. a.
teise nurga alt

Drew Wilson

Drew Wilson © 2006

Kõik õigused tagatud.

Ühtki selle raamatu osa ei tohi ilma autoriõigusliku isiku eelneva loata paljundada ja levitada – ei elektroonilisel ega mehaanilisel viisil, kaasa arvatud fotokopeerimine ning mis tahes info salvestamise meetodid.

Esmatrükk aprillis 2006. a.

Exposure Publishing, Diggory Pressi väljaanne,
Three Rivers, Minions, Liskeard, Cornwall, PL 14 5LE, UK
www.diggorypress.com

ISBN 978-9949-15-785-3

© 2008 Nõmme Raadio Toimetised
www.nommeraadio.ee

ISBN 978-9949-15-785-3



Sisukord

Eessõna	7
ESIMENE OSA	
Labürint	23
TEINE OSA	
Ametlik versioon õnnetusest	43
Augu loogika	47
KOLMAS OSA	
Visiirikultus	59
Sukeldumine vrakile	65
Betoonkate	75
NELJAS OSA	
1994: Vallandunud kaos	85
VIIES OSA	
Alternatiivstsenaariumid	105

Pögenemine sündmuskohalt	107
Sünge jälg	147
Balti vihmaveetoru	183
Lastikiri	193
Kokteiliefekt	205

KUUES OSA

Jänesehaagid	217
Strateegiline kaastunne	233
Lõppsõna: töö on pooleli	255

JÄRELKIRJAD

Järelkiri A	269
Järelkiri B	287

LISAD

LISA I: Ülestõstmine	292
LISA II: Kalmari kaart	294
LISA III: Felixi raport	295
LISA IV: Allveelaeva faks	301
LISA V: FOIA vastus	305
LISA VI: Oluliste sündmuste kronoloogia	306
LISA VII: Lühendite ja terminite seletused	310
Illustratsioonide autorid	312
Allikmaterjalid	313
Raamatud	316
Aruanded ja muu taustmaterjal	320
Märkused	323

Auk



Mootorlaev Estonia

Lipuriik: Eesti Vabariik

Ehitaja: Jos L. Meyer Shipyard, Papenburg, Saksamaa

Ehitamisaasta: 1980

Tüüp: Reisiparvlaev, roll on-roll off (ro-ro)

Pikkus (meetrites): 155,40

Laius: 24,20

Maksimaalne süvis: 5,60

Kogutonnaaz: 15 598

Maksimaalne mahutavus: 2000 reisijat ja meeskonnaliiget, 47 veo- ja 60 sõiduautot

Omanik: Estline: 50/50 ühisettevõte, osanikud Estonian Shipping Co Ltd (Eesti) ja Nordström & Thulin AB (Rootsi)

Kapten: Arvo Andresson, eestlane, 40

Vahetuskapten: Avo Piht, eestlane, 40

Kurss: Eestist Tallinnast Rootsi Stockholmi

Esimene reis: veebruar 1993

Viimane reis: 27. september 1994

(Foto Pär-Henrik Sjöströmi lahkel loal)

Eessõna

Periskoobi sihikuristile püütu oli kolossaalne sihtmärk. Saksamaal ehitatud, inimesi tulvil laev rühkis läbi jäise Läänemere nagu liikuv mägi.

Allveelaev tulistas välja kolm torpeedot. Vee all kihutanud lõhkekehad plahvatasid laeva vööris, keskel ja masinaruumis, mille tagajärjel vigastatud laev järsult tüürpoordi kaldus. Sisse tulvas tuhandeid tonne merevett. Inimesed paikusid vastu seinu või otse merre. Valgus kustus. Päästevahendite kasutamiseks polnud mahti. Paate ei saanud vette lasta. Hirmunud reisijad püüdsid pääseda uppuvalt laevalt.

Nõukogude allveelaev oli kõigi kolme torpeedoga tabanud. Hoolimata Saksamaal meisterlikult ehitatud laeva suurepärasest konstruktsioonist, mida õigustatult usuti taluvat erakordseid välismõjusid, rebisid plahvatused selle kere lõhki.

See juhtus 1945. aasta jaanuaris. Kui *Wilhelm Gustloff*, mille keres olid majast suuremad augud, umbes 50 minutiga Läänemere põhja vajus, hukkus üle 7000 inimese.¹

Ligi 50 aastat hiljem liikus Läänemere teises paigas samuti Saksamaal ehitatud laev, mis oli teel Eestist Rootsi, Tallinnast Stockholmi. Mootorlaev *Estonia* sõitis kolm korda nädalas umbes tuhande reisijaga pardal turismimarsruudil, hoidudes alati üsna Soome lõunaranniku lähedale.

1994. aasta 28. septembri esimestel hommikutundidel olevat sügistormi kõrged lained lahti murdnud *Estonia* vöörivisiiri. Küljest langedes vedas see valla autoteki rambi, mis oli teine mere sissetungimist takistav tõke. Merevesi tulvas kesktekile, laev kaldus tüürpoordi ega tõusnud enam püstasendisse. 35 minutiga

vajus *Estonia* Läänemere põhja, viies kaasa umbes 850 inimest.

16 000-tonnine terve kerega parvlaev, mille Põhja-Euroopa kõrgeimad ametivõimud olid merekõlblikuks tunnistanud, uppus kiiremini kui *Wilhelm Gustloff*, mille kere olid kolm torpeedoplahvatust lõhki rebinud.

Kuidas saab see võimalik olla?

Võtab aega, enne kui merevesi täidab 150 meetri pikkuse laeva seitse tekki. Suletud kajutiuksed ja parvlaeva keerukas sisemuses peituvad veekindlad alad on barjäärid, mis aeglustavad vee sissetungi. Kere ise, mis laeva veepinnal hoiab, on suurepärase ujuvusega. Igaüks, kes on üritanud õhkmaadratsit või auto täispumbatud sisekummi vee alla tirida, teab, kui tugevasti selles peituv õhk vastupanu osutab. Parvlaev *Estonia* pidanuks külili veepinnal püsima tunde või koguni mitu päeva.

Aga Rootsi, Eesti ja Soome esindajate ühenduurimiskomitee koostatud laevahuku lõpparuanne, mille valmimiseks kulus kolm aastat, ei selgita, mil viisil võis *Estonia* uppuda 35 minutiga, kui selle keres polnud auku. Ei pakutud üldse mingit seletust, jättes toimunu erinevatele tõlgendustele avatuks.

Käesolev raamat lähtub lihtsast eeldusest: *Estonia* kere oli katki allpool veeliini, see põhjustas kiire vajumise Läänemere põhja. *Estonia* keres oli auk.

Valitsuskomisjoni koostatud lõppraportit vaidlustav raamat valgustab eiratud tõsiasju ja ametlike leidude vastuolulisust. See paigutab õnnetuse ajaloolisse konteksti – NSV Liidu kokkuvarisemisele kiiresti järgnenud küünilisse maailma, kus riigi prioriteedid paigast nihkusid ning seadused muutusid paindlikuks või heideti sootuks kõrvale.

Pakun raamatus uppumise alternatiivpõhjust, kuid järeldused jätan tegemata. Mõni stsenaarium võib jätta üllatavalt usutava mulje, kuid see ei muuda kirjutatut veel tõeks. Tegelikult pole õnnetusel ainsatki lõplikku seletust – isegi lõppraportis mitte. Vastus peitub umbes 60 meetri sügavusel Läänemere põhjas, seal, kus parvlaev lebab punktis, mida valvavad Rootsi relvajõud. Erapooletu uurimine on keelatud.

Selle raamatu avaram eesmärk on õhutada taas põlema 20. sajandi Euroopa vetes rahuajal aset leidnud kõige hirmsama õnnetuse avaliku arutluse sõed, ehkki Rootsi püüab neid igati summutada.

Estonia katastroofil on kümneid hargnemisi ja kõrvalseoseid, millest paljudel on rohkem kui üks selgitus, mis ei mahu selle

raamatu piiridesse. Ma ei uurinud tehnilisi ega korralduslikke aspekte, nagu parvlaeva stabiilsust või ohutusnõudeid, sest kõike seda on teistes raamatutes ja ettekannetes ammendavalt analüüsinud autoriteetsed asjatundjad.

Estonia õnnetusest kirjutades hüppasin ma liikuvale rongile. Teised uurijad, kes olid juba avastanud kasulikke informatsiooni, pakkusid mulle seal ka istet. Iseäranis tänan ma rootsi ajakirjanikku ja ajaloolast Knut Carlqvisti ning merehagide uurijat Werner Hummelit ja uurivat ajakirjanikku Jutta Rabet, kes mõlemad on sakslased. Samuti tänan USA erukoloneli kindral Aleksander Einselni, Eesti endist kaitseväge juhatajat, kes aitas mul leida allikaid ja informatsiooni; Soome õnnetusjuhtumite uurimise nõukogu, kust minu küsimustele meelsasti vastati; Londoni Rahvusvahelist Transporditöötajate Föderatsiooni nende mereraamatukogu kasutamise loa eest, samuti kõiki teisi, kel jätkus minuga rääkimiseks aega.

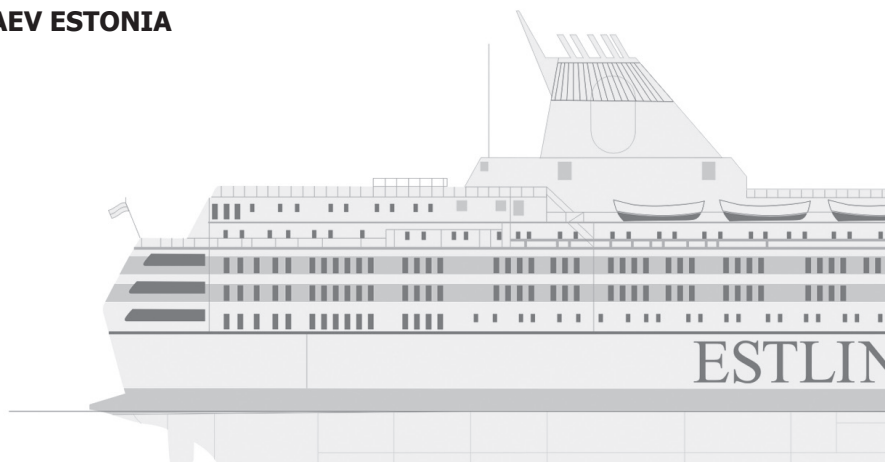
Selle raamatu loomiseks kulus ligi kolm aastat uurimis- ja kirjatööd, peamiselt seetõttu, et pidin jahtima informatsiooni riikides, kus räägiti eri keeltes ning kus avatusest saadi erinevalt aru. Olen igati püüdnud vältida ebatäpsusi ja anonüümseid allikaid. Õnnetuse keerukas iseloom ja selguse puudumine tähendavad, et ametlikke dokumente kahtlemata muudetakse ja täiendatakse; see puudutab tõenäoliselt ka käesolevat teksti.

Drew Wilson,
aprillis 2006. a.



Õnnetuspaik. *Estonia* lahkus Tallinnast 27. septembril 1994 umbes kell 19.15 ja võttis kursi Stockholmile. Õnnetus juhtus umbes kell 01.00, laev uppus umbes poolel teel Soome saare Utö lähedal. Vrakki, kuhu jäi suurem osa 757 leidmata ohvrist, lamab seal praegugi umbes 60 meetri sügavuses vees.

PARVLAEV ESTONIA



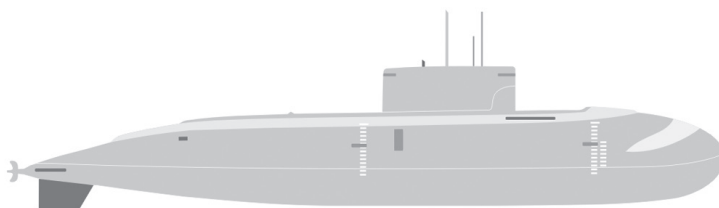
155.4 m

BOEING 747 400

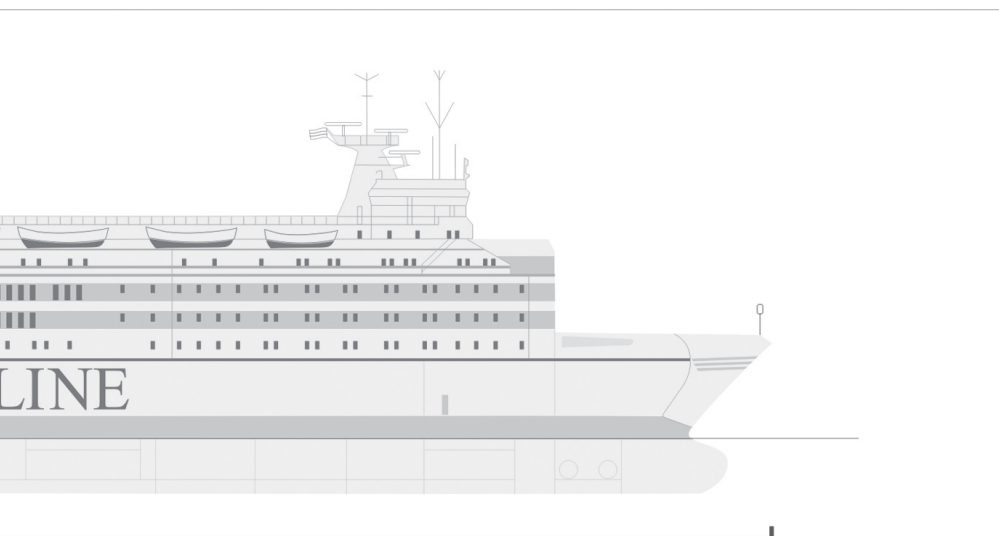


70.7 m

VENE KILO-KLASSI ALLVEELAEV 877 EKM



72.9 m



5.4 m

1:80

0 8 16m

ESIMENE OSA

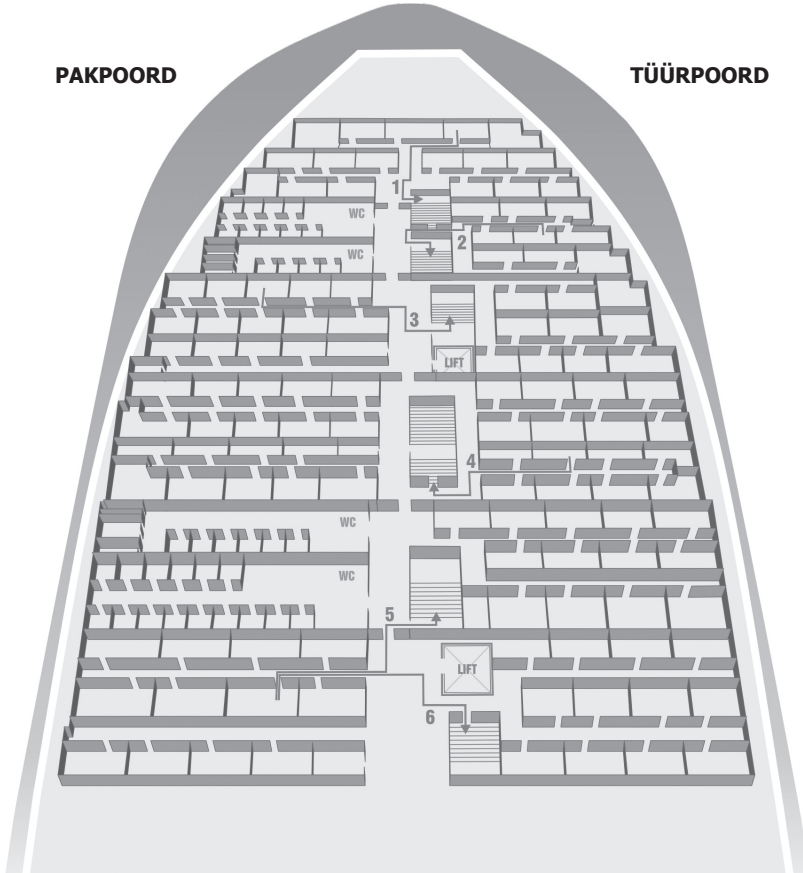
Pääsemine

ESIMENE TEKK

VÖÖR

PAKPOORD

TÜÜRPOORD



AHTER

Estonia oli kümnekorruselise maja kõrgune, selle sisemus suisa labürint. Kogenematul reisijal, kes püüab leida teed esimeselt tekilt mitu tekki kõrgemal asuva väljapääsuni, peab isegi vaikselt merel olema hea suunatunnetus. Trepid ei tõuse otse ülemistele tekkidele. Pikad koridorid võivad lõppeda tupikuga.

Estonia reisijad pidid tõusma 7. teki väljapääsuni parvlaeva ülemises osas ja sealtkaudu lahkuma. Kuna kalle ületas 30 kraadi, nõudis pääsemine kiiret otsustamist, väledust ja toorest jõudu. Tuled võisid kustuda. Valesuund tähendas tõenäoliselt surma.

1. ja 2. Need trepikäigud lõpevad autotekil üks korrus kõrgemal. Reisija peab alla tagasi minema ja uuesti alustama.

3. Trepikäik tõuseb 7. tekile, kuid avaneb laia fuajeesse, mis muutub laeva kaldumisel ohtlikuks. Liftidki pole ohutud, need võivad kaldumisel seisma jääda.

4. Trepid kulgevad neljandale tekile ja lõpevad seal. Reisija peab otsustama, kas joosta vööri või ahtri poole, otsima treppe, kustkaudu saaks tõusta edasi kõrgematele tekkidele.

5. Viib neljandale tekile ja avaneb teise fuajeesse, millest tuleb järgmise trepikäigu leidmiseks läbi minna.

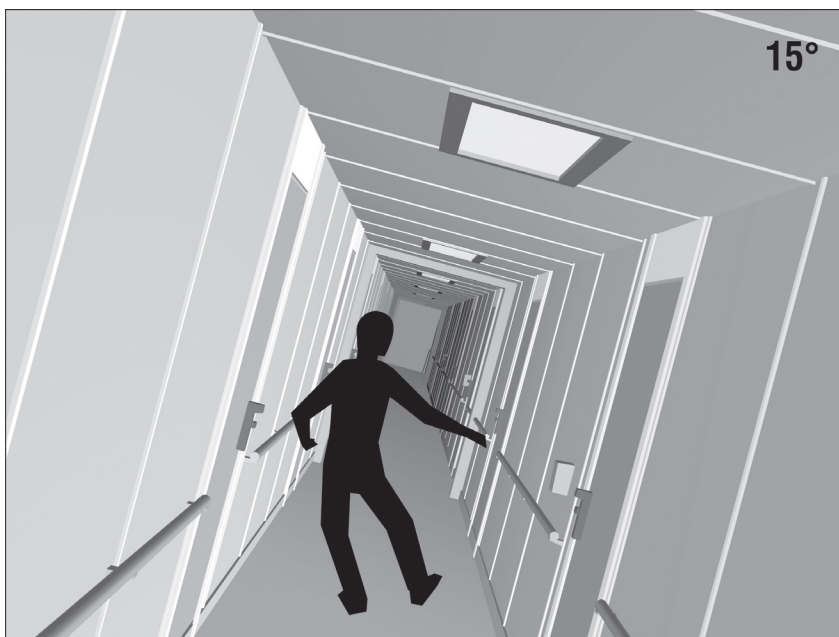
6. Trepikäik lõpeb viiendal tekil, seal tuleb meeleheitlikult järgmist treppi otsida.

01.00-01.15

Parvlaev *Estonia* kiirustab lainete löökide saatel üle tormise mere. Enamik reisijaid magab oma kajutis.

Kella 1.00 paiku kuulatakse laeva mitmes paigas kahte ebaloomulikku valju kolksatust.

Labürint



4. tekk¹

Laeva raamatupidaja ärkas oma kajuti põrandavaibal. Ta õlg valutas. Ta oli voodist välja paiskunud.

Tema nimi oli Siiri Same. Peale muude ülesannete pidi Siiri arvele võtma parvlaeva kauplustest, restoranidest, baaridest ja valuutavahetuspunktist kogutud raha ning veenduma, et see on kindlalt seifis.

Ta haaras kroomitud seinareelingust ja sai tule põlema. Tema kajutikaaslane, teine eestlanna, lamas tema ees, sonides nagu unes. Siiri raputas teda, mõlemad riietusid.

Põrand oli ukse poole kaldu. Siiri teadis, et laev vajub peagi tasakaaluasendisse tagasi – nõnda laevad tormisel merel tavaliselt käituvad.

Agalaevakõlaristkостis pingultatud naisehää, mis ühtepuhku kordas: "Häire!" Selle signaali korral pidid meeskonnaliikmed kogunema varem kindlaksmääratud kohtadele. Siiri pani rohkem sooje rõivaid selga. Tema koht oli laeva tagaosas ülemisel tekil – väljas.

Kajutiuksele ei pääsenud ligi. Riidekapp oli ümber kukkunud. Laud, kassetid, raamatud ja lauasahtlid olid läbisegi hunnikus ja naised loopisid neid eemale. Kajutiuks avanes sissepoole ja oli tüürpoordi poolisel küljel. Laeva tüürpoordi kaldumise tõttu tuli ust peaaegu nagu keldriluuki tõsta. Siiri tõmbas ukselingist, sõbratar kangutas servast, kuni uks avanes. Koridor oli tühi.

Joosta võis kahele poole. Lähim trepp asus vasakul, kaugem paremal. Laevapere liikmetena tundsid neid laevaplaani hästi. Vaja oli minna üles. Aga kumb tee oli laeva tüürpoordi kaldumise tõttu ohutum?

Vaistlikult pöördusid nad paremale ja tormasid piki koridori parvlaeva ahtri pool asuva kaugema trepi suunas. See lihtne otsus päästis nende elu. Vasakule minnes oleksid nad jõudnud laia fuajeesse. Laeva kreeni tõttu oleksid mõlemad mitu meetrit libisenud ja vastu seina kukkunud.

Laeva konstruktsioon oigas. Siiri kiirustas ahtri poole, tema sammud olid ühtaegu ettevaatlikud ja kohmakad, nagu jookseks tara ülemist serva pidi. Siis ta komistas ja kadus.

1. tekk

Neli meest lamas kajutis kahel vastastikku paikneval kahekordsel koikul. Kõik neli töötasid koos Eestis Kadrina vallavalitsuses. Üks neist oli 53-aastane Jaan Stern.

Grupp suundus Stockholmi, kust taheti rongiga Norrasse sõita. Norra ühe piirkonna kohalik valitsus oli nad Nõukogudejärgse Eesti ulatusliku tehnilise abistamise programmi raames külla kutsunud.

Kajut olid rangelt lihtne ja mürarikas, tänu koikudele kasarmusarnane. Eestlastel oli vähe raha. Parvlaevaga sõitmisel

eelistasid nad 25-dollarilist säästukohta allpool veeliini asuval esimesel tekil. Lainete löögid panid laevakere kõmisema, kajut tõusis ja vajus, laeva toestik võppus ning kääksus kuni järgmise prantsatuseni.

Parvlaev rühkis kiiresti läbi kõrgete lainete. Ülal autotekil lärmasid autoalarmid, mida laevakere lakkamatu kõmina tõttu polnud suurt kuuldagi. Paar Jaan Sterni kaaslast olid ärevil.

Aastaid tagasi oli Stern teeninud Nõukogude armee tankimeeskonnas. Samuti oli ta töötanud laevatehases, teadis ühteist sellest, mismoodi laevu ehitatakse, ning kinnitas sõpradele, et nende parvlaevaga on kõik korras. Lainete löögid on sama mis lennukeid raputav turbulents.

Ent ootamatult need helid muutusid. Korraga polnud valjud kolksatused enam lainelöökide moodi. Stern sai aru, et need on kuidagi ebaloomulikud.

Kajutis jäi otsekohe vaikseks, parvlaev hakkas kalduma tüürpoordi. Korridorist kostis ärevaid ja ägedaid rootsikeelseid hõikeid. Mis juhtus? Et pagas oli ukse ette vajunud, ei saanud Stern selgusele jõudmiseks seda avada.

Mehed vabastasid ukse esise, kuid üha rohkem kalduv põrand kippus jalgu alt võtma. Kui Stern oli viimase, kõige suurema kohvri eemale tõmmanud, nägi ta piki seinääärt pahkluuini ulatuvat vett. Sterni kajut asus laeva kõige madalamal reisijatetekil, seega merepinnast madalamal. Kui siin all oli vett, siis pidi seda tulema kuskilt kõrgemalt.

“Poisid, kähku välja!” karjus Stern. Kuni teised riietusid, sööstis Stern pesuväel koridori. Põgenemisinstitkt polnud ratsionaalne, kuid ta tundis ennast nagu sõitja autos, mida juhib keegi teine. Ta pidi jõudma üles ja laevalt pääsema.

Kreenis trepp aeglustas ronimist. Ta hoidis kinni vöbisevatest käsipuudest, mis olid vaid mõne kruviga seina külge kinnitatud. Veel kolm reisijat klammerdus nende külge. Üks neist oli nuttev laps. Stern pidi neist ringiga mööduma. Peatumine abistamiseks oleks tähendanud enda ohvriks toomist.

01.15-01.30



Siiri lamas mingis kajutis. Roideid kõrvetas tuli. Piki koridori joostes oli ta astunud ühele kajutiuksele, millest kalde tõttu oli saanud põrand. Aga kajutiuksed polnud mõeldud pealehüppamiseks, ta kukkus kajutisse, nagu oleks katuselt alla prantsatanud.

Siiri roomas ukse poole ja rebis enda uksepiidast hoides kajutist välja. Õlg oli tuim. Üks king oli jalast kadunud.

Ta lükkas tasakaalu hoidmiseks teisegi jalast ja tõttas edasi, hoidudes nüüd järgmistele kajutiustele astumast. Kajutikaaslane oli kadunud. Nad ei kohtunud enam kunagi.

Siiri jõudis ahtripoolse trepini. Normaalasendiski parvlaeval oli trepikäik vaevalt üle meetri lai. Kaldu vajunud laeval tuli neljakäpukil ülespoole rühkida nagu mingis šahtis. Mõlemad käed hoidsid tugevasti käsipuust, et oleks kergem pöörata iga kord, kui trepikäik järgmisele tekile käändus.

Viiendal tekil oli tollivaba kaupluse klaasukse ülemine osa purunenud. Alumise osa püstised killud ohustasid giljotiiniteradena, sest kaldus põrand oli väga libe. Õnneks ei olnud tal 5. tekile asja.

Siiri möödus inimestest, kes olid kukkunud või paigale kangestunud; tuli teha julmalt lihtne valik: jätkka liikumist või

peatu abistamiseks ja jaga nende saatust.

Ta jõudis seitsmendale tekile, ülemisele korrusele, kus asus ööklubi – ja ühtlasi väljapääs. Laeva kaldumise tõttu oli suurest tantsupõrandast saanud järsk nõlv, millest ülesronimiseks puudus hoideköis.

Alla, tüürpoordiküljele, kogunes igasugust kraami: purunenud pokaale ja alkoholipudeleid, kinnitamata toole, kohvitasse, tuhatoose, baaripukke, rahakotte, kingi ning ka inimesi. Üks verise näoga mees istus seina najal, justkui oleks ta äsja ärganud. Mõni inimene tundus olevat minestuses. Kõik, mis polnud kinni kruvitud, kuhjus kreenis laevas vastu seina.

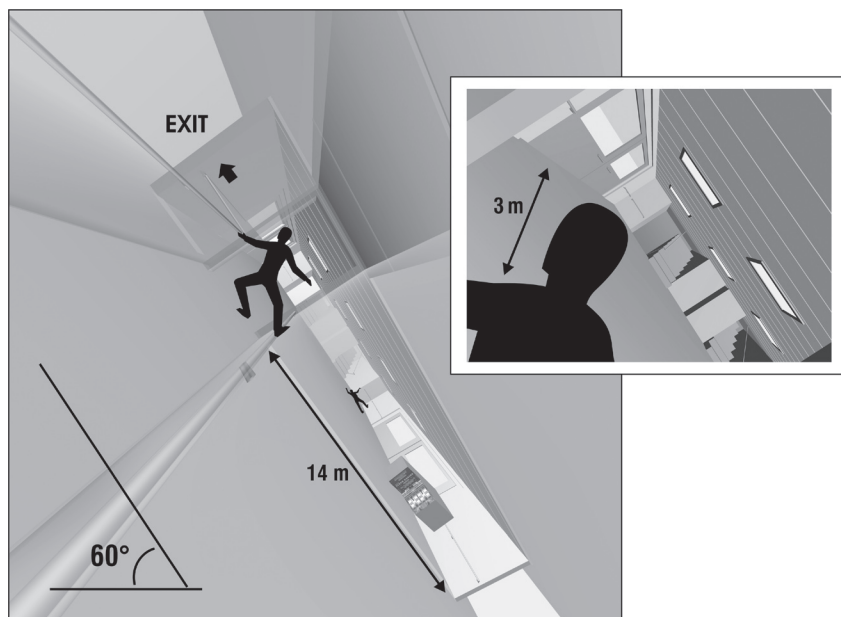
Siiri teadis, et tal tuleb väljuda ja jääda pakpoordi, mis oli nüüd peaaegu tasaloodis. Laevatöötajate väljaõppe kohaselt pidi ta ohuolukorras siirduma vasakparda tagumisse ossa. Kõigepealt oli vaja jõuda välisukseni. Ent sinna jõudmiseks tuli järsust nõlvast üles ronida. Tegelikult tulnuks tal välistekile avaneva ukseni jõudmiseks hüpata ligi kolme meetri kõrgusele. See oli mõttetu ülesanne. Umbes sama, mis käskida kellelgi karata teise korruse rõdule.

Lauad olid põranda küljes kinni. Teoreetiliselt võinuks ta ronida ühe laua juurest teise juurde, nagu mõnes spordisaalis mägironimist harjutades tehakse, kuni jõuaks ukseni, millest nüüd oli saamas lagi. Aga kukkumisel prantsataks ta keha vastu poltidega kinnitatud laudu nagu kuulimängu kuulike.

Polnud kõisi ega midagi, millest kinni hoides ennast ukseni vinnata. Pääsemist otsides vaatas ta ringi ja just siis kaldus päratu suur parvlaev äkki pakpoordi poole tagasi. Laeva liikumine andis Siirile hoogu, ta jooksis ukseni ja haaras piidast, enne kui *Estonia* tagasi tüürpoordi kaldus. Kui ta seal rippus, ilmus väljast nähtavale keegi mees ja tõmbas temagi välja.

Siiri jäi laevaküljele tuules ja vihma kätte seisma. Et keegi teda kuuleks, tuli tormi tõttu karjuda. Teised meeskonnaliikmed kandsid päästeveste. Kellelgi oli õnnestunud avada päästevestide hoiukast. Temagi haaras oranži vesti ja hakkas neid ka reisijatele loopima.

Torm oli vali. Nagu hingav organism paiskus meri tema poole, jäädes temast kõigest mõne meetri kaugusele, ja taandus samas nii kiiresti, et tundus, nagu seisaks ta katusel. Siiril olid seljas džiinid ja trikoosärk. Kajutipõrandal ärkamisest oli möödunud vast 20 minutit.



Koridori lõpp avanes fuajeesse. Reisija pidi jooksmas umbes kolm meetrit ülesmäge ja väljumiseks uksest kinni haarama. Uksed avanesid väljapoole, mistõttu neid tuli tugevasti tõugata. Kui haare äpardus ja inimene ei jaksanud uksest kinni hoida, kukkus ta alla ja prantsatas vastu seina. Otsustada tuli kiiresti. Laev vajus endist viisi tüürpoordi, kaldenurk suurenes.



Stern jõudis viimasele tekile. Kitsas trepikäik oli lõppenud. Nüüd haigutas tema ees fuajee, mis oli avar nagu hotellivestibüül. Häda oli ainult selles, et *see* vestibüül seisis kaldu. Laeva sisemusest ajutisse ohutusse paika jõudmiseks tuli haarata kinni vastasseina külge kinnitatud käsipuust vasakparda poolel, ennast üles vedada ja uksest välja pääseda. Kuidas saaks inimene, kellel pole millestki kinni hoida, järsku kaldpinda mööda üles ronida?

Nii mõnigi temast kaks korda nooremgi mees poleks niisuguse jõuharjutusega toime tulnud. Suurem osa mehi ei jaksa isegi paar korda lõuga tõmmata.

Parvlaev vajus äkki pakpoordi poole tagasi, kõigest hetkeks, et samas uuesti tüürpoordi kalduda. Sellest piisas, et paisata Stern üle avara fuajee, nagu oleks teda ohelikust tõmmatud. Vaistlikult haaras ta käsipuust ja rebis jõudu kokku võttes enda uksest välja.

Välistekil peksis vihm talle näkku. Keegi surus talle kätte päästevesti ja käskis endale järgneda. Stern võttis päästevesti kaasa.

Tavalistel sõitudel meeldis reisijatel toetuda parvlaeva pikale tekireelingule ja merd vaadata. Reeling oli fotograafide meelispaik. Nüüd libistasid inimesed teisel pool reelingut jalgu edasi nagu tasakaalupalgil, mõned käpakil, et kindlamalt kinni hoida. Keegi ei tahtnud merre kukkuda. Oli libe, Stern oli paljajalu.

Ta liikus laevanina poole, see lõppes mugulja vööripirniga – tavaliselt kere all peituva eenduva terasosaga, mis aitab jääst läbi tungida. Seal oli juba paarkümmend päästevestidega inimest, kes võpatasid, kui lained neid pritsisid. Ta ei saanud tuule ulgumise tõttu aru, mida nad karjusid, ega mõistnud, miks nad just sinna olid kogunenud.

Parvlaeva tuled vilkusid ja kustusid samas. Kui Stern oleks ikka veel laeva sisemuses viibinud, siis välistanuks tema pääsemise pimedus. Adrenaliin ei lasknud paljast keha sügistormis külmuda. Ta pistis käe läbi päästevesti, kuid tuul rebis selle ära.

01.30-01.50

Stern roomas käpakil pirnja vööri poole. Otsustamisaeg oli kätte jõudnud. Ta teadis, et pidi hüppama umbes 15 meetri kõrguselt mustavasse merre, kuid ei tahtnud seda teha. Ta arutas, et võiks kinni hoida ja oodata, sest laev jääb ehk vee peale ning ta lõpuks päästetakse. Ent tegelikult ei uskunud ta seda. Sellegipoolest jättis ta hüppamata. Aga parvlaev täitus mereveega, kaldus üha rohkem ja Stern kukkus merre.

Läänemeri tundus olevat üllatavalt soe, ehkki tegelikult oli vee temperatuur 11 kraadi. Stern tundis suus soolast vett, tõusis pinnale ja nägi 155 meetri pikkust vigastatud *Estoniat*. Stern oli kukkunud korstnate poole. Tal vedas, sest pakpoordist paiskuvate majakõrguste lainete eest kaitses teda nüüd laevakere.

Ta nägi kummuli päästeparve – tegelikult oli see ümmargusele alusele kinnitatud väike madal telk, põhi ülespoole –, ujus selle juurde ja haaras kõlkuvast köiest. Aga ta ei jaksanud ennast sisse tõmmata.

“Anna käsi, ma aitan sind!” karjus keegi eesti keeles.

Mees tõmbas Sterni parvele, kus ta hingeldades kokku vajus. Tema kõrval lamaval mehel oli kaks korda ümber käe keeratud köiejupp. Nende kolme all oli kummuli telgis õhutasku ja selles veel üks pääsenu.

Torm ägenes. Kõigepealt mässis Stern ühe parvel tolkneva köie endale käsivarre ümber. Kui lained parve ümber paiskavad, siis pöördub ta koos sellega.



Siiri seisis parvlaeva vasakpardal. Tema pidi ohuolukorras läbi lõikama köied, millega olid kinnitatud silindrilised konteinerid täispuhutavate parvedega, ja hoolitsema selle eest, et viimased avaneksid. Ta täitis koos teiste meeskonnaliikmetega talle antud ülesannet.

Kõik näis juhtuvat ühtaegu. Ähvardav lainemöiratus, vaistlikult tajutud kohutava energia koondumine ja plahvatuslik vabanemine, mille järel vesi ujutas Siiri üle, pimestas ta, väänutas ta pead, pühkis jalust maha, tõstis ta keha üles ja paiskas ettepoole. Hetkeks tundis Siiri, et pöörleb, jalad ees. Kui laine jõud raugema hakkas, rullis see ta üle tekireelingu, rebis laeva küljest lahti ja lennutas merre.

Siis Siiri vajus. Ta oli keskkoolis ja Tartu Ülikoolis õppides harrastanud ujumissporti ega kartnud merd. Aga kiire vajumine

jätkus ja mida sügavamale ta vajus, seda enam paisus hirm, et ta ei tõusegi enam pinnale.

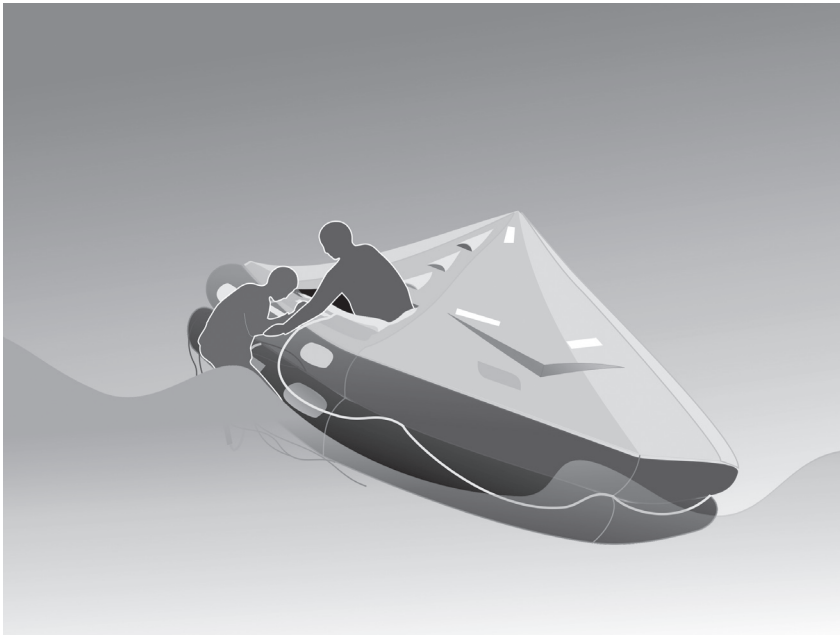
Vee all oli vaikne. Polnud tormi, tuule ulgumist ega raksatavaid laineid. Koguni tundus, nagu oleks vesi soe. Ta nägi ennast, oma keha, vette vajumas ja see tundus mõnuski. Kui mõtted koondusid kuueaastasele pojale, siis mõistis ta, et ei tohi veel loobuda. Ennast ülespoole rabeldes tõusis ta pinnale, kopsud õhupuudusest krampis.

Liikuvate pilvede vahelt kumas kuuvalgust, torm paisus hooti. Siiri värises tugevasti. Õlg ja rindkere olid ilmselt vigastatud. Kümme meetrit eemal paistis parvlaev *Estonia*, mille katuse- ja mastiprojektorid olid nüüd merepinnani vajunud. Laine paiskas Siiri vee alla ja taas ujus ta pinnale.

Estonia päästeparved olid merel laiali. Tuul kandis ühe Siiri poole ja ta haaras sellest kinni. Ta liikus kätega tõmmates vähehaaval ümber parve, kuni leidis ukseklapi, kuid ei jaksanud ennast sisse vedada. Parvele pääsemiseks peab samamoodi pingutama nagu ujuja, kes tahab paati ronida. Ukseklapi vahelt paistis keegi mees, kes püüdis teda parvele sikutada, kuid ei jaksanud. Siiri õlas ja roietes lõikas nagu noaga.

Siiri teadis, et päästeparvedel on köisredelid, kuid vihma ja lainete tõttu ei leidnud ta ühtki neist. Parveserva külge klammerdunud, tõstis ta jalad ukseklapi vahele ja püüdis ennast nõnda sisse vingerdada, kuid jalgu haaras kramp ja ta pidi need langetama. Siis puudutas üks jalg vee all redelit. Ta toetas põlve hüpleva parve redelipulgale ja kergitas ülakeha ukseklapi poole, kuni mees haaras ta džiinide rihma-aasadest ja tiris. Siiri kerkis parvele.

Sees olid üksteise otsas poolpaljad reisijad, kes värisesid ja nutsid. Üks mees palvetas mingis kummalises keeles. Vett paiskus alatasa sisse ja keegi pääsenu üritas seda kruusiga välja loopida. Sellegipoolest pidi ukseklapp lahti olema. Kui laine oleks suletud klapiiga parve ümber paisanud, siis oleksid nad kõik veel all rabeldes ja väljapääsu otsides hukkunud.



Päästeparved nagu seegi, mida on pildil kujutatud, paisati merre laiali ja lained rullusid neist üle. Sisse pääsesid vähesed õnnelikud. Paljud päästeparved hulpisid, põhi ülespoole. Ellujäänud klammerdusid nende külge või lamasid kummuli ujuva parve põhjal. Päästepaate ei olnud võimalik vette lasta ja need uppusid koos parvlaevaga.



Aeg-ajalt ilmus nähtavale kuu, mis valgustas merd. Parvlaev *Estonia* lebas küljel ja oli juba nii sügavale vajunud, et tulesid polnud enam näha. Ahter kadus kiiresti ja sujuvalt vee alla, võör kerkis õhku. Keegi, kes ikka veel sillal viibis, lülitas hädasireeni sisse; see oli viimane hoiatus, et laev on kadunud. Kas seda tegi kapten? *Estonia* kõrgus veidi aega pisikeste päästeparvede kohal ja vajus siis meresügavusse.

Iga 10 meetriga, mis laev sügavamale langes, surus vesi selle pealisehitisele kaks korda suurema jõuga. Kasvav rõhk painutas seinu ja suuremad aknad pressiti välja. Tohtu suured õhumullid kerkisid läbi pimeduse. Laev langes vastu põhja, pörkas korraks üles ja pöördus aeglaselt, kergitades hõredaid mudapilvi. *Estonia* jäi peaaegu kummuli umbes 60 meetri sügavusse merre

02.00-07.30

Külm vesi neelab kehasoojust 25 korda kiiremini kui külm õhk. Alajahtumise algstaadiumis väriseb keha tugevasti. Veri valgub kätest ja jalgadest välja, et kaitsta elutähtsaid organeid, ning nahk muutub sinakaks. Inimene kaotab enda üle vaimse ja füüsilise kontrolli. Oma viimases agoonias pööritasid mõned parvedele pääsenud silmi, loopisid käsi ja jalgu, kaotasid siis teadvuse ja surid.

Päästeparves istuv Siiri võitles unega. Ta silmitses oma käsi, hämaruses tundus nahk olevat punakaslilla.

Taevas muutus äkki valgeks. Keegi nende kõrval triivival parvel oli tulistanud raketipüstolist. Teised parvlaevad olid päris lähedal. Tegelikult näisid laevad neid ümbritsedes ringi koonduvat, nagu kaitseks karmi mere eest.

Siiri kaotas vaheldumisi teadvuse ja ärkas taas. Miski ei lubanud tal suikuda. Madala kehatemperatuuri puhul tähendab uni surma. Sellepärast mõtles ta pojale. Möödus tunde.

Soome saar Utö oli umbes 38 kilomeetri kaugusel. Lisaks oli pisut rohkem kui ühe lennutunni kaugusele Taani väinade lähedal toimuvatele NATO manöövritele, mille käigus harjutati ka merepääste viise, kogunenud vähemalt tosinast riigist terve laevastik, samuti reaktiivlennukeid ja koptereid. Ent appi ei tulnud keegi.

Jaan Sterni kummuli ja aegamisi õhust tühjeneval parvel hoidsid mehed kõvasti nõõridest kinni. Nad muutsid kogu aeg asendit, et lained parve ümber ei paiskaks.

Mõni tund hiljem kuuldi kopterite mürinat. Öö muutus koidikuks ning Rootsi merepäästekopter jäid Sterni parve kohale hõljuma. Päästja laskus trossiga alla, kinnitas Sterni külge aasa ja tõstis ta üles. Oli kell seitse hommikul.

Umbes samal ajal laskis teine kopter oma päästja trossi otsas alla Siiri parve juurde. Kui ta Siirile tõstevöö ümber seadis, hakkas naine karjuma. Hiljem ütlesid arstid, et tal olid kopsude lähedal roidemurrud, õlaluu kolmest kohast katki ja säärelihased kuni luuni läbi lõigatud. Möödus palju päevi, enne kui ta sai jälle jalule tõusta.

Umbes 750 inimest kadus koos parvlaevaga *Estonia* merepõhja. Surm polnud silmapilkne. Meditsiini- ja tehnikaekspertide hinnangul võis *Estonias* õhutaskusse jäänud reisija elada veel kuni 30 minutit.

Iga ellujäänu 60 meetri sügavusele vajunud vrakis pidi värisema, et ainevahetus kiireneks ja aitaks kehatemperatuuri

tõsta, mis omakorda tähendas kiiremat hingamist ja väljahingatava süsinikoksiidi taseme tõusu. Paljud löksu jäänud ohvrid ilmselt lämbusid õhu kõrgeenenud süsihappegaasisalduse tõttu.

Selles sügavuses valitsev rõhk ja madal temperatuur põhjustavad ka orientatsioonikaotust ja letargiat. Kui koos laevaga põhja langenud reisijatest oli mõni veel teadvusel, siis võib-olla nad ei mõistnudki surma lähedust ja see vähendas pisut nende piinu.

TEINE OSA

Selgitused

Ametlik versioon õnnetusest

Varsti pärast parvlaeva uppumist moodustati katastroofi uurimiseks Rootsi, Eesti ja Soome esindajatest ühine laevahuku uurimiskomisjon Joint Accident Investigation Commission (JAIC). 1997. aasta detsembris esitas JAIC lõppraporti, valitsuse ametliku selgituse, miks õnnetus oli juhtunud.

Kokkuvõttes...

Eesti lipu all seilanud ro-ro tüüpi parvlaev *Estonia* lahkus Eesti pealinnast Tallinnast 27. septembril kell 19.15 [Eesti aja järgi], alustades plaanikohast reisi Rootsi pealinna Stockholmi. Selle pardal viibis 989 inimest, neist 803 reisijat.

Reis kulges normaalselt. Meresõidutingimused Eesti ranniku lähedal olid mõõdukad, kuid muutusid avamerele jõudmise järel karmimaks. Kaalu jaotus laeva ristteljel, lasti paigutus ja pakpoordist puhuv tuul tingisid selle, et laev oli kergelt tüürpoordi poole kaldus.

Reisi jooksul tuule kiirus järk-järgult kasvas ja tuul pöördus edelasse. Nähtavus oli üldiselt üle 10 meremiili. Südaööl puhus edelatuul kiirusega 15–20 m/s, suuremad lained kerkisid 3–4 meetrini. Laeva külge- ja pikiõõtsumine tugevnesid aegamisi ning mõned reisijad jäid merehaigeks.

Umbes kell 00.25 jõudis *Estonia* oma teekonna keskpunkti ja jätkas sõitu kursil 287° Stockholmi suunas. Kiirus oli umbes 14 sõlme ja lained tulid vastu vasakut vöörinukka. Tugevneva külgeõõtsumise tõttu lasti välja stabilisaatorid.

Autotekil kuulis valvemadrus pisut enne kella 01.00 laeva vööri poolt metalset kolksatust, nagu oleks laeva tabanud ränk laine. Ta kandis kuuldust ette, kontrollis visiiri lukustussüsteemi

ja teatas sillale, et kõik paistab korras olevat.

Kell 01.00 asus sillale vahetusmeeskond.

Umbes kell 01.05 alanud iseäralikku heli kuulsid järgmise 10 minuti jooksul mitmed reisijad ja mitu oma kajuteis viibinud vabavahis meeskonnaliiget.

Kui valvemadrus pärast vahikorra vahetust ringkäigult tagasi tuli, jõudis ta järele kaptenile ja sisenes kohe tema järel kaptenisillale. Varsti pärast seda saadeti ta tagasi autotekile, et selgusele jõuda helide põhjuses. Aga sinna jõuda tal ei õnnestunud.

Umbes kell 01.15 rebenes visiir vööri küljest ja vajus üle vöörtäävi. Ramp rebiti täielikult lahti, mistõttu autotekile valgus tohutul hulgal vett. Väga kiiresti kaldus laev tugevasti tüürpoordi. *Estonia* pöörati pakpoordi ja vähendati kiirust.

Reisijad tormasid treppidest üles, paljudes kohtades puhkes paanika. Suur hulk reisijaid jäi oma kajutisse lõksu ega pääsenud enam välja.

Neile reisijatele, kel õnnestus pääseda paaditekile, jagati päästeveste. Nad hüppasid või uhuti merre.

Umbes kell 01.20 hüüdis nõrk naisehää l aevaraadio kaudu: "Häire, häire, laeval on häire!"

Esimene *Estonialt* pärit appikutsesignaal *Mayday* võeti vastu kell 01.22. Teine hädasignaal anti kohe pärast seda ning kell 01.24 oli ohuteate *Mayday* kätte saanud juba neliteist laevadel ja kaldal asuvat raadiojaama.

Umbes samaks ajaks peatusid kõik neli peamasinat. Peageneraatorid lülitusid välja pisut hiljem, automaatselt käivitus varugeneraator, mis varustas vooluga olulisi seadmeid ning reisijate alal ja tekil paiknevaid avariivalgusteid. Kreenis laev jäi nüüd küljega lainete poole triivima.

Kalle paremparda poole kasvas üha ja vett tungis kajutitekkidele. Kajutite üleujutamine jätkus kiiresti ja laeva tüürpoord vajus umbes kell 01.30 vee alla. Vee sissetungi lõppetapil oli kalle üle 90 kraadi. Laev uppus kiiresti, achter ees, ja kadus selles piirkonnas viibivate laevade radariakraanidelt umbes kell 01.50.

Alustati päästetöid. Umbes tund aega pärast *Estonia* uppumist jõudis õnnetuskohale neli reisiparvlaeva. Kutsuti välja päästekohterid, millest esimene saabus kell 03.05.

Öösel ja varahommikul päästsid saabunud kopterid ja

laevad 138 inimest, kellest üks suri hiljem haiglas. Samal ja kahel järgnenud päeval leiti 92 surnukeha. Suurem osa kadunuks jäänud inimestest uppus koos laevaga.¹

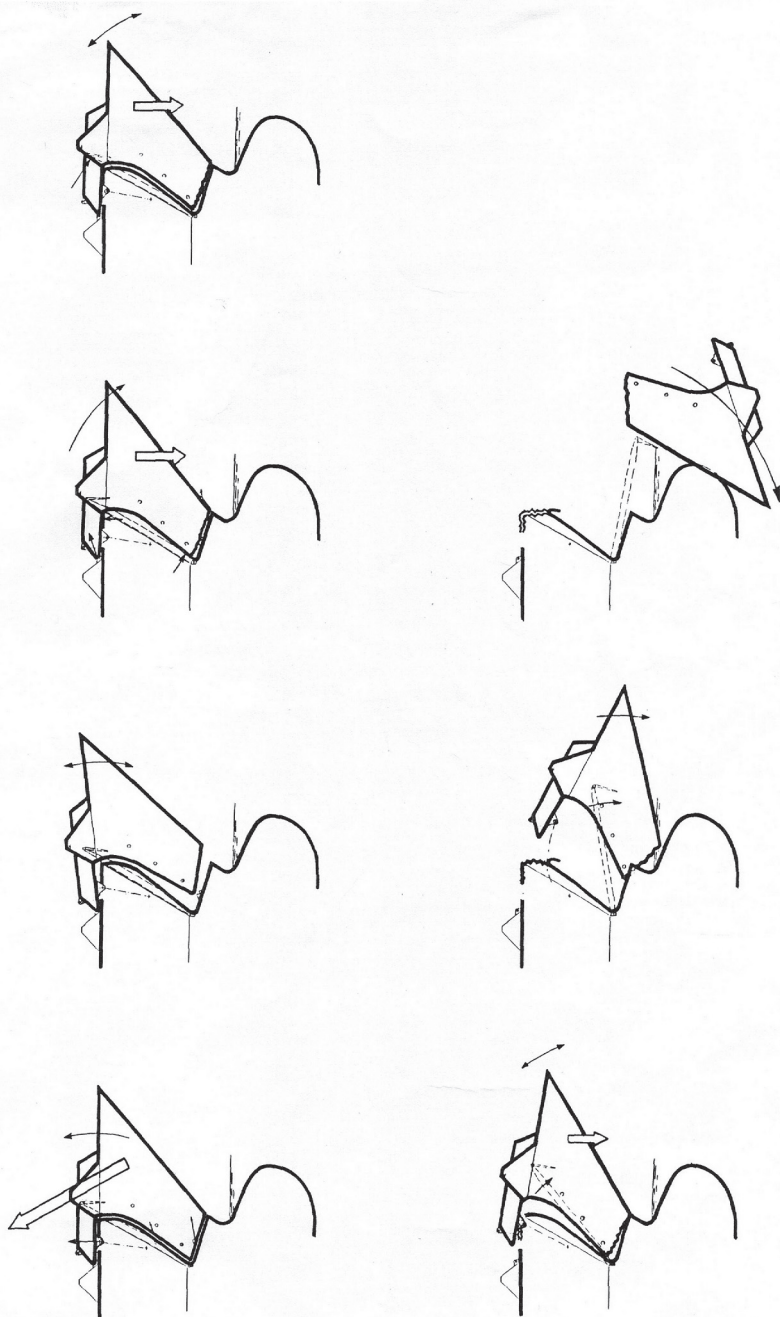
JAIC'i lõpparuande järgi oli *Estonia* merekõlbulik ja vajalikul viisil mehitatud. Last oli paigutatud ja kinnitatud tavanormide kohaselt ning vöörivisiir enne sadamast väljumist suletud ja lukustatud.

JAIC'i järgi põhjustas õnnetuse laevakonstruksiooni tehniline viga. Saksamaal Jos. L. Meyer GmbH laevatehases paigaldatud vöörivisiiri lukud ei olnud piisavalt tugevad, et taluda õnnetusööl möllanud lainete lööke, ja need purunesid.

Varsti pärast lõpparuande esitamist saadeti JAIC laiali.

Üle 750 surnukeha on ikka veel vrakis Soome vetes paiknevast Utö saarest umbes 38 kilomeetrit eemal Läänemere põhjas.

Estonia uppumisel hukkus 852 inimest. Ohvrite arvult oli see maailma kuues rahuaegne laevaõnnetus ja enim inimelusid röövinud rahuaja laevahukk 20. sajandi Euroopa vetes.



JOONIS 14. Võõrvisiiri murdumise võimalik järgnevus.
Lõpparuandes esitatud JAIC'i arusaam, kuidas võõrvisiir laeva küljest lahti tuli.

Augu loogika

28. september 1994

Parvlaev *Estonia* upub umbes 35 minutiga.¹

01:14 Vöörivisiir murdub küljest

01:22–01:24 *Estonia* appikutsesignaalid

01:30 Parvlaev on 60–70 kraadi tüürpoordi poole kaldu

01:50 Parvlaev kaob radariekraanidelt

Titanicu viimaseid kurbi tunde kirjeldavates lugudes pajatatakse, kuidas reisijad mängisid liinilaeva kasiinos *blackjack*'i ja laulsid kirikulaule. Lapsed mängisid jäätükkidega, mis olid pärast jäämäega kokkupõrkamist pardale paiskunud. Üks ellujäänu meenutas isa, kes nendega uppuva laeva pardalt hüvasti jättis. Brändipokaal käes, olevat ta öelnud: “Kohtume New Yorgis.”

Ent parvlaev *Estonia* uppus nii kiiresti, et laevahuku ühise uurimiskomisjoni (JAIC) hilisemate arvestuste järgi jäi reisijatele laevast väljumiseks ja vettehüppamiseks ainult 14 minutit. Pääsemiseks tuli kiirustada läbi paljude tupikutega koridorilabürindi, inimesi täis trepikäikudest üles rühkida ja ületada laiad fuajeed, millest, kui laeva kalle ületas 45 kraadi, said sõna otseses mõttes püüisaugud.²

Laevast pääses välja umbes 250 reisijat, kuid kümned neist uppusid või surid alajahtumise tõttu raudkülmas vees. Enamik magas oma kajutis, sündmused hargnesid nii kiiresti, et neile ei jäänud reageerimiseks aega.

See oli äkiline, katastroofiline hukkumine. Meresõiduregistrite

andmeil uppus *Estonia* kiiremini kui laevad, mille kere olid lõhki rebinud kokkupõrked või torpeedoplahvatused.

Aga JAIC'i lõpparuande järgi polnud *Estonia* keres auku.

Kunagi varem polnud kuskil registreeritud, et terve kerega laev upub mõne minuti, mitte tunni või päevaga. Tegelikult vajus *Estonia* põhja nii kiiresti, et see oli ilmses vastuolus füüsikaseadustega ja lõi laevade uppumiskiiruse ajaloolise pretsedendi.

Reisilaevad, mis uppusid vähem kui tunniga*

Nimi / Riik	Aasta	Tonnaaž	Uppumis- aeg	Augu põhjus
1. Empress of Ireland UK	1914	14 191	14 min	KOKKUPÕRGE
2. Admiral Nahhimov Nõukogude Liit	1986	17 053	15 min	KOKKUPÕRGE
3. Don Juan Filipiinid	1980	2311	15 min	KOKKUPÕRGE
4. Lusitania UK	1915	31 550	15 min	TORPEEDO
5. Royal Pacific Kreeka	1992	3176	15 min	KOKKUPÕRGE
6. Salem Express Egiptus	1991	4771	15 min	KOKKUPÕRGE
7. European Gateway UK	1982	4263	30 min	KOKKUPÕRGE
8. Mootorlaev Estonia Eesti	1994	15 598	35 min	AUKU POLNUD
9. Jupiter Kreeka	1988	6306	40 min	KOKKUPÕRGE
10. Express Samina Kreeka	2000	4455	45 min	KOKKUPÕRGE
11. Wilhelm Gustloff Saksamaa	1945	19 350	50 min	TORPEEDOD
12. Britannic UK	1916	48 158	55 min	PLAHVATUS

* Tabelis toodud andmed on pärit mitmetest Mereraamatukogu allikatest ning neid on võrreldud Norman Hooke'i raamatuga "Maritime Casualties 1963–1996" ("Mereõnnetused 1963–1996"). Välja on jäetud laevad, mille kogutonnaaž oli alla 2000.

Vigastamata reisilaevad, mis uppusid vähem kui ühe tunniga

1. **Mootorlaev Estonia**, 35 minutit

Parvlaev *Estonia* sugune ilmatu suur ja keerukas konstruktsioon ei täitu veega nagu pang. Veekindlad alad, sajad suletud ning mitmesuguse tugevusega kajutiüksed, paljud kõrgete barjääridega tekid ja korrused aeglustavad vee sissetungi, takistavad seda või suunavad mujale. Veemass peab tükk aega koguma jõudu, millest piisaks tõkete kõrvaldamiseks. On vaja aega, et vesi täidaks kaheksakorruselise hotelli kõrguse ja hiidlennukist Boeing 747-400 kaks korda pikema laeva. *Estonia* mõõtu laev pidanuks püsima veepinnal tunde, kui mitte päevi.

“See on lihtne füüsika,” ütles Saksamaal Hamburgis tegutseva mereõnnetuste uurimise firma Marine Claims Partner GmbH juht Werner Hummel, kelle Meyer Werfti laevatehas palkas õnnetust uurima.³

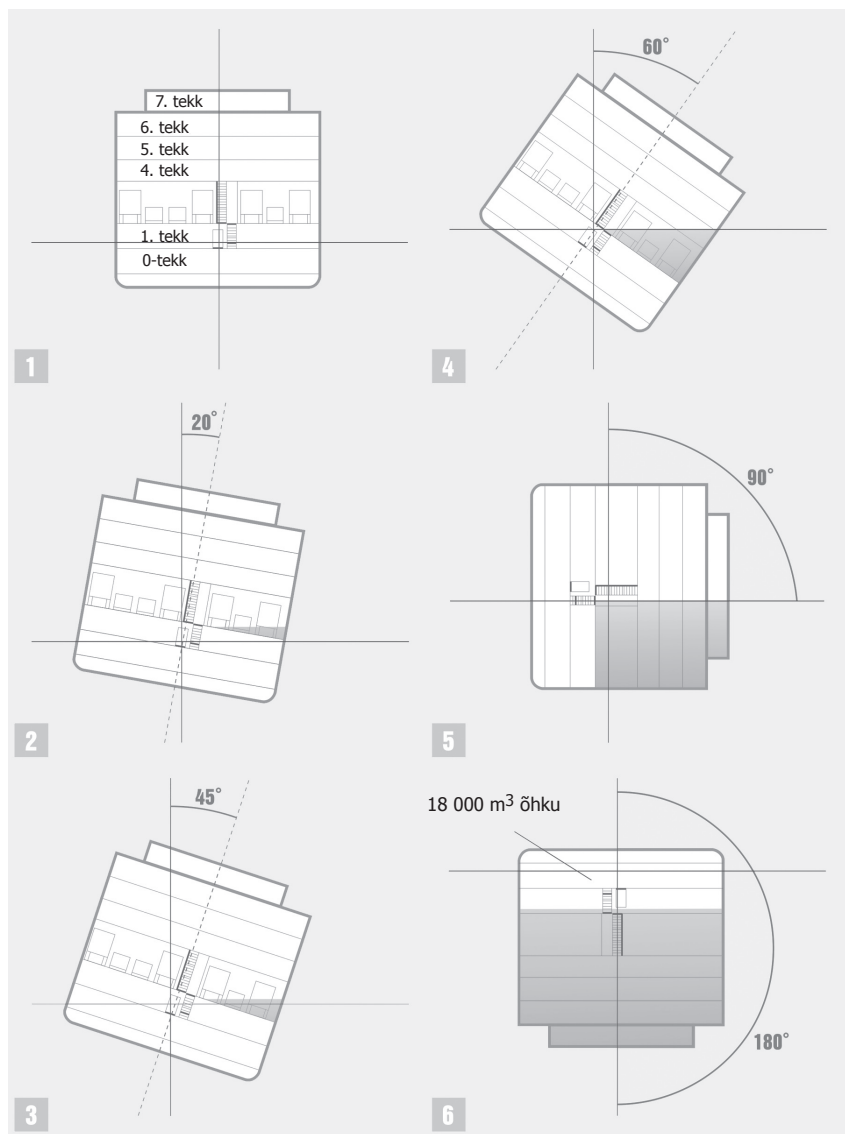
JAIC’i uppumistsenaariumi õõnestas armutult Prantsusmaal töötav rootslasest laevaarhitekt Anders Björkman, kes on Lähis-Idas seilavate samasuguste parvlaevade osanik. Pärast *Estonia* uppumist sooritas ta stabiilsuse arvutusi, kartes, et tema parvlaevu võib tabada *Estonia* saatus.

“Leidsime peagi, et lõpparuandes on [stabiilsusarvutused] täiesti väärad,” ütles ta.

Björkman kinnitas, et kui vesi voolab veeliinist kõrgemal asuvale autotekile, siis pöörduks laev kummuli nagu kilpkonn, ent jääks ujuma.

“Autotekist allpool on veekindel kere, mille neljateistkümnele sektsioonile normaalses olekus ujuv laev toetub,” teatas ta. “Seal on kaheksateist tuhat kuupmeetrit kinnisesse ruumi suletud õhku, mis hoiaks laeva veepinnal.”⁴

Estonia juhtumit põhjalikult uurinud Björkman esitas oma arvamuse jõulise väitena, kirjeldades joonise abil vee sissetungimist parvlaeva. Kõrval leheküljel olev joonistus lähtub tema tõlgendusest, edaspidi nimetatakse seda Björkmani stsenaariumiks.



Björkmani stsenaarium.

Tallinnast lahkunud parvlaev *Estonia* on pisut kaldu tüürpoordi (paremparda) poole, tuul suurendab seda kallet veelgi. Vöörist autotekile tunginud vesi voolab madalamale tüürpoordi poole. Lisandunud vesi (1–5) muudab tüürpoordi raskemaks, kuni laev vajub küljele, pöördub lõpuks kummuli ja jääb ujuma, sest selle vigastamata keres on 18 000 kuupmeetrit õhku (6).

Käesolev raamat väidab, et parvlaeva *Estonia* kere polnud veeliinist madalamal terve – selles olid auk, augud, praod või mitmesugused avad, mille kaudu vesi tungis laeva sisemusse altpoolt veeliini.

Auk sõlmiks kokku paljud ebamäärasead lahtised otsad. Auk selgitaks, kuidas teadsid alumistelt tekkidelt pääsenud inimesed ülespoole joosta enne, kui laev juba kõvasti kaldus – sest nad nägid vett. See selgitaks, miks valitsuse kontrolli all olev Rockwateri sukeldumismeeskond salvestas laevavrakist küll üle 70 tunni videovõtteid, kuid ei filminud kere tüürpoordipoolset osa. See selgitaks põhjust, miks hukkunuid ei tahtud üles tuua, ning lausa agressiivset tegutsemist, millega püüti vältida vraki mistahes sõltumatut uurimist. Auk selgitaks loogiliselt, miks merekõlblik *Estonia* uppus kiiremini kui kolme torpeedoga lõhki rebitud *Wilhelm Gustloff*.

Paljud inimesed on rääkinud samast august samas kohas – kere tüürpoordipoolses osas vööri lähedal. Seda on tunnistanud need, kes on laevavrakiga ühel või teisel viisil otseselt kokku puutunud.⁵

Esimesena kirjeldas seda ellujäänud rootslane Rolf Sörman, kes ujus mitu tundi külmas vees, hoides ühe käega kummuli päästepaadist ja teisega eestlannast, kes hiljem külma tõttu suri.

Oma päästepaadi juurest nägi Sörman uppuva laeva keres vööri lähedal suurt, tumedat laiku. “See oli minu meelest auk,” ütles ta. “Minu ütlused tunnistati riigisaladuseks, nii et hiljem ei näidatud neid mulle endalegi. Ma ei ole sajabrotsendiliselt veendunud, et nägin just auku, sest oli väga pime, kuid olen kindel, et see koht oli ülejäänud laevakerest palju tumedam, ja minu meelest nägi see välja nagu auk.”⁶

Järgmisena mainis auku algallikas. Rootsi Veeteede Ameti (*Sjöfartsverket*) ülem Johan Franson, kes juhtinud Rockwateri ülimaltsalastatud sukeldumistvraki juurde 1994. aasta detsembris, kõneles 1996. aastal korraldatud kohtumisel ellujääjate ja ajakirjanikega. Praktiliselt oli Franson olnud parvlaevale *Estonia* korraldatud sukeldumiste tippjuht. Tema oli üks vähestest, kes teadis avalikkuse eest varjatud informatsiooni.

Keegi esitas Fransonile küsimuse: “Kas parvlaeva parempardas oli auk?”

“Jah,” vastas ta, “parempardas on auk, kuid mina ei tea sellest midagi – palun järgmine küsimus!”

See on hämmastav õigeksvõtt. Rootsi Veeteede Ameti

ülem tunnistas, et laevakere parempardas on auk! Kohal viibis hukkunute sugulasi, ajakirjanikke ja ellujäänuid, sealhulgas ka Rolf Sörman. Paistis, et Sörmani kahtlus on leidnud kinnitust. Ta arvas, et uurimiskomisjon on avastanud augu ja esitab üksikasjad lõpparuandes, mis sel ajal oli alles pooleli.

Mõni aeg hiljem viibis Sörman taas hukkunute sugulaste ja ellujäänute kohtumisel, mille oli korraldanud Psühholoogilise Kaitse Nõukogu – Rootsi valitsusagentuur, mis kriiside ajal jagab avalikkusele ning meediale nõuandeid ja juhatusi. Sinna tuli ka Franson koos teiste Rootsi Veeteede Ameti ametnikega. Sörman küsis Fransonilt jälle, kas *Estonia* parempardas oli auk. Ta kuulis taas vastust: “Jah.”⁷

Estonia hukkumisaegselt pidevalt kasutataval laevateel ei ole karisid. Seetõttu peavad uurijad parvlaeva keres oleva augu puhul eeldama, et tegemist oli kriminaalse hooletuse või kuriteoga.

Franson pole algaja. Karjääriadvokaadid kogenud ametnikuna mõistis ta selgesti, kui ohtlik on spekulereida oletustega enne uurimise lõppu. Rootsi Veeteede Ameti esindajana poleks ta ajakirjanike ja avalikkuse ees laest võetud märkustega välja tulnud. *Estonia* keres oli auk; ta oli selle avalikult välja öelnud ja seega varem õhus olnud mõtte legitiimseks muutnud.

Hiljem tema jutt muutus.⁸



1999. aasta oktoobris Šotimaal korraldatud parvlaeva *Estonia* katastroofi konverentsil esinenud teadlased tulid avalikkuse ette uppumisteooriaga, lähtudes oletusest, et laevakere parempardas allpool veeliini oli suur auk.

Järgmisel aastal toimus parvlaeva *Estonia* asjus teinegi konverents, seekord Stockholmis, kus selle organiseeris ohvrite sugulaste grupp AgnEf. Osales palju mereõnnetustega tegelnud, suurte kogemustega laevaarhitekte ja insenere. Üks neist oli hollandlane Jan de Kat. De Kat on Hollandi Meresõidu Uurimisinstituudi (MARIN) teadus- ja arendusosakonna juhataja. Pärast konverentsi võttis de Kat parvlaeva *Estonia* mõistatuse tõsisemalt käsile. Kuidas võis laev nii kiiresti uppuda?

Erakonsulteerimisfirma MARIN töötas üle kümne aasta tagasi, koostöös USA, Euroopa ja Austraalia mereväe ja rannakaitsega, välja tarkvara FREDYN. See maailma merevägedes laialdaselt kasutatav programm ennustab, mismoodi laevad

kaaduvad ja kuidas nad kaotavad stabiilsuse. Selle programmi ühe funktsiooniga saab näiteks ka selgitada, mis juhtub laevaga teatud tingimustes, kui selle keres on auk. Niisugune analüüs on ilmselt väga oluline merelahingute puhuks, kuid üldiselt saab seda kasutada mis tahes laevade puhul.

DeKat otsustas simuleerida FREDYN'i tarkvara abil parvlaeva *Estonia* hukkumise kolme stsenaariumi. Arvutisimulatsiooniks on vaja teada palju mitmesuguseid muutujaid. Arvutisse sisestatakse statistilised andmed – laeva sisegeomeetria, ruumide maht, lainete jõud, tuule tugevus, sõukruvide veovõime. Laev on algul täiesti merekõlblik. Siis simuleeritakse vigastuse tekkimist ning jälgitakse iga poole sekundi järel sissevoolanud vee hulka, kiirust ja suunda.

Esimese stsenaariumi aluseks valiti JAIC'i versioon – valitsuskomisjoni ametlik selgitus. De Kat sisestas FREDYN'i tarkvaraga töötlemiseks kolmepoolse komisjoni aruandest pärit arvanded. Ta sisestas ka selle olukorra andmed, kus laeva vööriäärav avanes, nõnda et pääsuks autotekile tekkis 10 m² suurune avaus. Uuriti, mis oleks parvlaevaga juhtunud kahes eri situatsioonis. Esmalt lähtuti sellest, et laev liikus aruandes mainitud 15-sõlmese kiirusega. Niisugusel juhul vajus see üha rohkem kaldu, kuid ei uppunud. Edasi püüti selgusele jõuda, mis oleks juhtunud triiviva parvlaevaga. Tulemus oli sama – üha suurenev külgakalle, kuid laev oleks jäänud pinnale.

JAIC'i andmete põhjal "oli täiesti võimatu jõuda järeldusele, mida nad [JAIC] laeva kohta väitsid," ütles de Kat. "Meil ei õnnestunud seda põhja lasta. Laev oleks üha rohkem kaldunud, kuid pinnal püsinud, ja 50 minuti pärast kummuli läinud. Järelilikult pidi mõjuma mingi muu mehhanism, mis [võimaldas] vee tungimise laeva sisemusse. Suur küsimus ongi selles, kuidas see mehhanism toimis."⁹

Edasi pani de Kat proovile Anders Björkmani oletuse. Björkman oli väitnud, et parvlaeva keres oli auk, kuid autotekk jäi suletuks. Sisestati andmed, mille järgi parvlaeva vööriäärav oli kinni, kuid laeva kõige madalamal, veeliinist allpool asuval nulltekil, paremparda vööripoolses osas oli laevakeres 2m² suurune auk. Kõigepealt simuleeriti, nagu oleks parvlaev liikunud mainitud 15-sõlmese kiirusega, masinaruum üle ujutatud, seejärel lähtuti oletusest, et masinaruum oli kuiv. Kummalgi juhul poleks laev kummuli pöördunud, kuid vee sissetungimise esimestel etappidel kiiresti ühele küljele kaldunud.

Laev ei oleks uppunud.

Lõpuks pani de Kat proovile kolmanda stsenaariumi. Ta sai *Estonia* konverentsi osalistelt teada, et paljud alumistelt tekkidelt eluga pääsenud reisijad olid näinud vett, mõningatel puhkudel juba enne laeva kaldumist.

Keegi ei mäletanud, et ülemistelt tekkidelt oleks suurel hulgal vett mööda treppe *alla* voolanud. Kust see vesi siis tuli? De Kat otsustas augu teooria proovile panna. Kolmandal korral sisestas ta andmed, nagu oleks parvlaeva vöörivärav lahti (seega autotekil 10m² suurune avaus) ja peale selle tüürpoordi vööripoolses osa laevakeres nullteki kohal allpool veeliini 2m² suurune auk.

Seda "topeltavause" simulatsiooni kontrolliti kolmes kontekstis. Alati läks arvutiga simuleeritud parvlaev *Estonia* põhja. Iga kord uppus parvlaev peaaegu täpselt sama kiiresti ja just nõnda, nagu ellujäänud olid kirjeldanud. Kõigil puhkudel tunnistas arvutitarkvara, et *Estonia* võis nii kiiresti uppuda ainult siis, kui selle keres oli auk.¹⁰

KOLMAS OSA

Kolm sündmust,
mis vormisid uurimist

Visiirikultus

Kui JAIC oleks korraldanud laevakere põhjaliku uurimise otsekohe pärast õnnetust, sõltumatu vaatlusena ja kõiki tulemusi avaldades, oleks parvlaev *Estonia* kohta selgunud tõde.

Aga JAIC'i merenduseksperdid polnud juhmikesed, kes oleksid uskuma jäänud vigastamata laeva 35 minutiga uppumist. Ilmselt peeti seda pisiasjaks. Selles selgusele jõudmise asemel pöörati põhitähelepanu vöörivisiirile ja alustati uurimist. Prožektorid suunati visiirile.

Visiir, laevanina moodustav teraskonstruksioon, tõuseb automaatselt kahe hüdroajami lülitile vajutamise järel nagu keskaegse rüütli kiivri näokate. Vastupidine operatsioon sulgeb visiiri.

JAIC analüüsis visiirisüsteemi osi sadadel lehekülgedel. Trükitud lõpparuandes ja selle kahes lisas on visiirist põhjalikult juttu, lisatud on visiiri enda ja selle lukkude projekteerimisdokumentatsioon, mitmesuguste lisaseadmete tugevuse lubatud kõrvalekalded, tellimus- ja tarnelepingud, kriimustatud ja moonutatud tuvastamata metallitükkide värvifotod, mis jätavad küll tähtsa ja ohtliku mulje, kuid Lisa I arusaamisele kübetki.

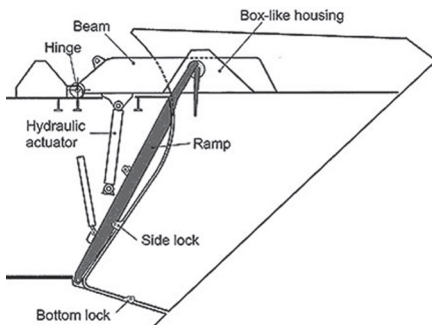
Aruandes on laeva ja mere vastastikust toimet kirjeldavaid graafikuid, tabeleid ning algebralisi valemeid, mis peletavad eemale kõik peale laevade projekteerimise ja ehitamise asjatundjate. Niisugust andmesupp ei ole enamikule inimestele söödav.

Visiiri ülepakutud analüüsi kritiseeris isegi Suurbritannias tegutsev Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon, kes

palkas lõpparuande hindamiseks merenduskonsultandid. Nende arvates uuriti visiiri suisa mikroskoopilise peensusega vaid "puhtakadeemilisest huvist", mis raiskas juurdluse väärtuslikku aega.¹

Lõpuks otsustas JAIC, et visiiri lahtimurdumise oli põhjustanud luku küündimatu projekteerimine, millega vihjati, et õnnetuse eest vastutab Saksamaa Papenburgi laevatehas Jos. L. Meyer GmbH & Co. Laevatehase palgatud uurijad arvavad suutvat tõestada, et visiirisüsteem purunes ebapiisava hooldamise ja hooletu käsitsemise tagajärjel, seega laeva meeskonna süül. Ent üksipuha, kas visiir murdus küljest konstrueerimisvigade või lohaka hooldamise tõttu, polnud see parvlaeva kiire uppumise põhjus.

Visiiri uurimine oli seaduspärane ja vajalik, sest see aitas selgusele jõuda lisapõhjustes. Ka visiiri lukustussüsteemi omadusi on vaja asjakohaselt arvestada, kuid see pole kõige olulisem asjaolu. Sellegipoolest pöörati uurimisel, õnnetuse teisi faase unarusse jättes, üha suuremat tähelepanu visiirile ja selle lukkudele.



Vöörivisiir kaalub umbes 56 tonni ja sellel on terasest sõrestikkonstruktsioon, mis sarnaneb teatud määral pilvelõhkuja terastalade põimikuga. Ühtaegu on see sama suur nagu garaaž. Estonia autoteki metallramp oli tavalisest pikem ja suletud visiiri puhul peitus selle ots leivakarbikujulises kaitsekorpuses.



Poliitiliste otsuste tagajärjel sai just visiirist vahend, millele koondati tähelepanu, et see kõigelt muult oluliselt kõrvale juhtida.

Hämmamine algas juba 28. septembril mõni tund pärast õnnetust, kui Rootsi peaminister Carl Bildt käskis Rootsi Veeteede Ametil uurida ka teiste parvlaevade vöörivisiire, sest "õnnetuse võis põhjustada konstruktsiooniviga". Bildt lähtus oma järelduses vestlustest ellujäänud meeskonnaliikmetega, kes ütlesid, et nägid enne pääsemist autotekil vett.²

Tegelikult ei teadnud keegi, mis oli juhtunud. Vrakk oli alles leidmata. Estline'i direktor Johannes Johansen vihjas pommiplahvatusale. Sai teatavaks, et parvlaeva *Estonia* oli varemgi pommiga ähvardatud. Mõni ellujäänu rääkis kokkupõrkest. Teised süüdistasid eestlastest meeskonda. Keegi ei teadnudki, et visiir oli küljest murdunud. Kindlaid fakte polnud. Aga Bildt sepsitses vöörivisiiri ja laevahuku vahele kindla seose, mis hiljem alateadlikult mõjutas kogu uurimise käiku.

Nordström & Thulini tehnikadirektor ja ühtaegu parvlaeva kaasomanik Sten-Christer Forsberg oli esimene, kes avalikult liitus arvamusega, millest sai visiirikultus. Kaks päeva pärast Bildti avaldust süüdistas ka Forsberg juhtunus vöörivisiiri. "On alust kahtlustada, et just see oli õnnetuse peapõhjus," ütles ta.³

Meenutagem, et vraki asukoht oli ikka alles teadmata. Forsberg ei hoidnud oma spekulatsioone endale, hoopis kordas seda, mida oli kuulutanud Carl Bildt.

Laevavraki leidis merepõhjast lõpuks kaugjuhtimisega liikurrobot (ROV). Mõni päev hiljem, 2. oktoobril 1994, näitas ROV videokaamera, et laeva ninas puudus vöörivisiir. See oli küljest murdunud. Midagi muud polnud teada.

Sellegipoolest kuulutas laevahuku ühine uurimiskomisjon, et õnnetuse kõige tõenäolisem põhjus oli visiiri lahtimurdumine. 4. oktoobriks tundus uurimine olevat peaaegu lõpetatud. JAIC avaldas pressiteate, milles mainitud üksikasju polnud tol ajal kuidagi võimalik teada:

"*Estonia* uppumise põhjustasid tuhanded tonnid vett, mis autoteki kaudu laeva tungis. Nõnda juhtus sellepärast, et vöörilukkude konstruktsioon oli liiga nõrk, mistõttu tugevad lainelöögid need purustasid, seejärel murdus küljest vöörivisiir, rebides ühtaegu lahti autorambi, mille tagajärjel autotekk üle

ujutati.^{4''}

Kõike mängiti ühest ja samast partituurist.

Selle asemel, et lähtuda kõigist teada olevaist faktidest ja jõuda nende alusel järeldusele, lähtus JAIC järeldusest, hüljates kõik, mis selle raamidesse ei sobinud.

JAIC ei vajanud veenmist, sundimist ega isegi kulissidetagust nõuannet järeldamiseks, et õnnetuse põhjustas visiir, sest panused olid kõrged. Ligi 1000 inimest oli hukkunud. Avalikkus, rahvusvaheline ajakirjandus, ärimedid ja valitsused avaldasid vastuste leidmiseks meeletut survet. Ohutu selgituse pakkus visiir.

Iga riik püüdis oma huve kaitsta. Kui JAIC oleks otsustanud mistahes võimalike põhjuste tuvastamiseks kõikjale välja heita uurimisvõrgu, siis oleks see riivanud väga tundlikke valdkondi. Kahtlemata arutati Rootsi, Eesti ja Soome võimude tiptasemel, mida tuleks teha, kui uurimisel kipub selguma, et parvlaeva õnnetuse süü kasvõi kaudselt langeb ühele või teisele riigile. Juurdlus pidi toimuma delikaatselt, seega haaratigi kiiresti võimalusest, millega Bildt oli tähelepanu kinni naelutanud.



Foto: JAIC

Bildti mõtteavaldus, mille ta tegi kõigest 16 tundi pärast katastroofi, et visiir murdus lahti mingil tehnilisel põhjusel, oli ainus eriti oluline seos laevahukule järgnenud sündmuste reas. See mõjutas sügavalt asja moodustatud komisjoni, mis kohe ei osanud võtta mingit selget suunda. Tehnilise rikke uurimine jättis kõrvale poliitika ja pakkus JAIC-ile elegantse võimaluse pääsemiseks teadmatuselt.

Siis astuti veel üks samm, mis kinnistas avalikkuse teadvusse vöörivisiiri.

Kuu aega hiljem, 1994. aasta novembris, suundusid Rootsi

mereväe miinitraaler ja Soome jäämurdja öösel laevahuku paiga poole. Nad peatusid vraki asukohast umbes miil maad eemal. Meresügavusse lasti terastross, mille otsa oli kinnitatud konks. Vöörivisiir tõsteti pinnale.

Räsitud visiirist, mis öö katte all nagu röögatu suur ja võigas trofeekala merepõhjast konksu otsas pargasele vinnati, sai üldise viha ja meeleheite koondumispunkt. Nüüd oli visiiri lahtirebenemise stsenaariumil võimas tootem, millele ajakirjandus elu sisse puhus. Visiirist sai patuoinas. See tegi õnnetuse täielikult selgeks. JAIC võis nüüd irdunud visiiri toel kõik muud laeva hukkumise stsenaariumid tähtsusetuks tunnistada või kõrvale heita. Nüüd võis JAIC osavalt asendada kahtlused kindlate väidetega ja taltsutada emotsioone statistikaga.

Sukeldumine vrakile

Tuukrid sarnanesid Kuu pinnale laskuvate astronautidega. Erinevus oli ainult selles, et nende skafander oli ühendatud nabanööri kaudu pinnal seisva laevaga. Ühe selles peituva vooliku kaudu sai tuuker õhku, teises voolas kuum vesi, sest Läänemere põhjas valitses peaaegu külmumistemperatuur.

Iga tuukri kiivri külge oli kinnitatud prožektor ja videokaamera. Peatelefonid ja mikrofon tagasid kahepoolse side umbes 80 meetrit kõrgemal asuva sukeldumistööde juhatajaga.

Kolmest tuukrist koosnevad meeskonnad paiknesid vraki lähedal rippuvates tuukrikellades ja väljusid sealt laeva juurde. Töötati vahetpidamatult. Tuukrid oli palganud Halliburton Co allüksus Rockwater A/S. Operatsiooni kontrollis ja rahastas Rootsi valitsus. Eesmärk oli kindlaks teha, kas parvlaev *Estonia* ja sajad sinna löksu jäänud ohvrid saab Läänemere põhjast üles tuua. Tuukrid uurisid vrakki 1.– 4. detsembril 1994 kokku 64 tundi.

Merepinnal asuval laeval, mida nimetati SEMI platvormiks, viibisid sukeldumise juhataja, tugimeeskond, Rootsi kriminaalpolitsei esindaja ja JAIC'i rootslasest liige. Ent sukeldumist ei korraldanud JAIC. Nad kõik allusid käsuliini tipus olevale Rootsi Veeteede Ameti ülemale Johan Fransonile.¹

155 meetri pikkune parvlaev *Estonia* lebas peaaegu kummuli veealusel nõlval, ahter vöörist ligi 10 meetrit kõrgemal. Uppumisel vajas laeva vööri tüürpoordipoolne sillaeend sügavalt mudasesse merepõhja ning kägardus kokkupõrkel nagu paber.

Silla pöördtoolid, kus ohvitserid tavaliselt istusid, olid nüüd põranda asemel laes. Juhtimispuldi telefon rippus spiraaljuhtme

otsas.

Samuti nähti sillal kolme suhteliselt tervet surnukeha, lisaks neile oli ukse juures näha ühe isiku torso. Üks neljast võis olla parvlaeva kapten eestlane Arvo Andresson. Kas kapten suri sillal? Kui kapten Andresson ei viibinud sillal, kas oli ta siis oma kajutis?

Need pole tühised küsimused. Eestlaste uhkus nõuab, et halvustavate müütide vältimiseks ja meresõidu ajaloo jaoks on vaja tuvastada kapteni surnukeha asukoht. Veelgi enam, selleks, et põhjendada laevahuku uurimise ühiskomisjoni tõlgendust, mis järgnevas sündmused sillal toimusid, peab olema dokumenteeritud, kus kapten suri.

JAIC'i rootslasest liige Bengt Schager tahtis seda teada. Ta ei viibinud SEMI platvormil, kuid nõudis sillal viibinud isikute tuvastamist. See polnud keeruline ülesanne. Tuukril tarvitsenuks ainult korraks vaadata mundril olevaid eraldusmärke.

Aga seda ei tehtud. Ehkki tuukrid seisis ohvrite kõrval, ei vaadanud nad, kellega on tegemist, ja neil ei kästnudki seda teha. Peab olema põhjus, miks Franson nii tagasihoidlikust käsust hoidus.

Merepinnal SEMI platvormil oma kajuteis viibivad ametiisikud jälgisid ekspeditsiooni reaajas telemonitoridel.

Nähtavus *Estonia* komandosillas oli napp. Tuukrite liikumine keerutas üles mudapilvi. Üks tuuker silmitses väga lähedalt sillal kapi alla jäänud surnukeha. Käel oli tätoveering. Kapten Andressonil mingit tätoveeringut ei olnud. Nendel vähestel ohvitseridel, kes sel reisil tohtisid viibida sillal, polnud kellelgi käel tätoveeringut. Ent ometi oli parvlaeva viimastel hetkedel sillal keegi isik tätoveeritud käega. Rootsi politsei hakkas oma andmebaasidest otsima.

Tuukrid olid tätoveeringule rohket tähelepanu pööranud ja teatasid sellest, kuid ometi ei vaadanud nad õlal olevaid eraldusmärke. Ilmsesti oli neile antud spetsiifilisi juhtnööre.²



Teised sama meeskonna tuukrid, enamasti inglased ja šotlased, sisenesid reisijate kajutitesse. Nad hingasid heeliumisisaldusega gaasisegu, mis muutis hääle kiledaks nagu joonisfilmis.

Ühte kajutisse läinud tuuker vaatas seal olevaid asju ja nägi matrjoškat, tavalist Venemaalt pärit suveniiri. Järgmisest kajutist leidis ta diplomaadikohvri, millel oli slaavi tähtedega vene nimi.

Ta luges seda tähthaaval valjusti mitu korda. Lõpuks ütles ta sukeldumise juhatajale nime Aleksandr Voronin.

“Hästi, ma vaatan, kas see nimi siin üleval ütleb midagi,” vastas juhataja.

“Siin üleval” tähendas SEMI platvormil viibivat Rootsi politsei esindajat.

Sukeldumissiooni eesmärk oli hinnata surnukehade ja vraki ülestõstmise võimalust. Keegi ei selgitanud, miks väärrib Rootsi politseis identifitseerimist just keegi Voronini-nimeline isik.³

Aleksandr Voronin oli koos vennapoja ja äiaa pääsenud ja ellu jäänud.

Selle diplomaadikohvriga seotud intsidendi mõistmiseks on vaja mainida veel üht katastroofi iseäralikku üksikasja. 1994. aasta detsembris toimunud sukeldumise ajal ümbritses saladus parvlaeva *Estonia* vahetuskapteni, eestlase Avo Pihti saatust. Piht polnud selle reisi ajal tööl, kuid viibis sellegipoolest pardal. Mitu ellujäänut nägid teda põgenevatele reisijatele tekil hoolega päästeveste jagamas. Riigivõimude teatel pääses Piht eluga. Üks ellujäänut teatas hiljem, et oli lamanud haiglas Pihtiga ühes palatis. Mõned kinnitasid, et on näinud teda pärast õnnetust televiisoris intervjuud andmas.

Õnnetusele järgnenud päeval korraldati Rootsi uudistesaadetes Rootsi mereohutuse teenistuse direktori Bengt-Erik Stenmarki sõnu, et Piht on elus ja teinud juba esimese avalduse.

Reuters avaldas samasuguse teate. Ameerika Ühendriikide Tallinna saatkond teatas, et Piht on elus. Londoni *Evening Standard* kirjutas, et “sündmuste võtmetunnistaja, *Estonia* teine kapten, pääses eluga. Uurijad ootavad, kuni... Pihti vaimne seisund paraneb ja ta saab anda ülevaate, mis merel täpselt juhtus... Esialgu ei teatatud, kus teine kapten viibib ja kas ta on vigastatud.”⁴

Probleem oli selles, et Piht kadus. Kõik märgid kinnitasid, et ta oli pääsenud ja seejärel kadunud. Asenduskaptenit, kes tundis laeva põhjalikult ja kes oleks jaganud uurijatele saatuslikest sündmustest üksikasjalikke selgitusi, ei leitud enam kuskilt.

Eesti võimud hoiatasid, et laevahuku kõigile süüdlastele määratakse pikk vanglakaristus. Kärsitusest põlevad valitsusametnikud tahtsid, et Piht leitaks ja üle kuulataks. Kadunuks kuulutatud Pihti isikukirjeldus edastati Interpolile.

Pihti kajuti number oli 6230. Diplomaadikohvri omanik Voronin oli olnud 6320. kajutis. Ent ilmselt ajas Voronini vennapoeg, kes kajutit onuga jagas ja samuti ellu jäi, pärast pääsemist numbrid politseiprotokollides segi.⁵

Sel väikesel eksimusel olid kõmulised tagajärjed. Sest näis, et Voroninite pere oli viibinud selle isiku kajutis, keda sel ajal Skandinaavias kõige pingelisemalt otsiti. Kas Voroninid olid kadunud Pihitiga seotud? Mis ometi toimub? On üsna tõenäoline, et Rootsi politsei käskis tuukril siseneda kajutitesse number 6230 ja 6320 ning seal ringi vaadata.

Rootsi politsei korraldas koos Eesti Kaitsepolitseiga (Kapo), mis on FBI vaste, ja Interpoliga Voronini põhjaliku taustauuringu. Võib-olla leiti midagi – kolm aastat pärast Nõukogude Liidu lagunemist ringles igasuguseid süngeid kuuldusi ja aeti kahtlast äri. Aga võib-olla ei leitud midagi ja Rootsi õiguskaitseorganid eelistasid alusetuks osutunud kahtlust ajakirjanduse eest varjata.

Osaliselt toetas seda arvamust Rockwateri tuuker John Coe. Ta ütles, et tuukrid olid juhatatud kindlatesse kajutitesse. "Ilmselt olid nad [Rootsi võimud] välja valinud kajutid, mida sooviti kontrollida. Ainult suulised juhised, kajutite numbrid. Minu arust oli neil mingi reisijate nimekiri... võib-olla oli mõni kajut spetsiaalselt välja valitud teatavate inimeste kontrollimiseks – just nõnda mulle tundus. Polnud nõnda, et [tuukrid] oleksid huupi kuhugi kajutisse [sisenenud], [vaadanud], kes seal on või kas üldse on kedagi sinna jäänud."⁶

Franson eitab kategooriliselt, et mõnda kajutit või ohvrit oleks spetsiaalselt otsitud. Ta selgitab, et diplomaadikohvri identifitseerimine kuulus lihtsalt tavapäraste protseduuride hulka.

"Üks põhjus, miks politseinikud pardal viibisid, oli see, et laeva ülestoomise, pinnale tõstmise puhuks tahtsid nad teada, mida võib kajutitest leida ja nii edasi," ütles Franson. "Nad tahtsid saada üldpilti: kuidas võiksime tuvastada seal olevad inimesed? [Diplomaadikohver] võis olla sellega seotud, kuid kindlasti ei otsinud me midagi konkreetset ega ka kedagi konkreetset. Selle [diplomaadikohvri intsidendi] kohta võib leida vähemalt kümme müüti."⁷



JAIC'i esimees Andi Meister ei leidnud mingeid müüte. Ta lihtsalt eisunutud juhtunut uskuda. Tuukrid hoidusid sillal asunud mundris surnukehadele pilku heitmast, kuid lugesid püüdliselt ning korduvalt Voronini nime tema diplomaadikohvrilt ja veel olid nad põhjalikult puistanud Susanne Pundi nimelise reisija kajutit.

“Miks need kaks juhuslikult ette sattunud nime olid tähtsamad kui surnud sillal?” kirjutas Meister *Estonia* hukkumisele pühendatud “Lõpetamata logiraamatus”. “Kas selleks oli antud käsk? Komandosillal otsustatakse ju laeva saatus, kui seal üldse on veel midagi otsustada.”⁸

Surnukehade leidmine ohvitseride kajutites oleks aidanud paremini mõista laeva viimseid hetki; see oluks juurduse oluline osa. Kuid tuukrite kõrvaklappides ei kostnud ainsatki korraldust. Meister oli jahmunud. Kuidas võis see võimalik olla?

Ta järeldas, et ilmselt oli sukeldutud varemgi, kuid avalikkuse eest varjatult. Just siis ehk uuriti ohvitseride kajuteid.

“Kindlasti oli salastatud vaatlusi korraldatud juba enne, kui [SEMI] uurimislaev teeles asus,” kirjutas ta. “Kas võime väita, et need [ohvitseride] kajutid jäeti nimme kõrvale? Niisugust ebaloogilist otsust on raske ette kujutada.”⁹

Meistri oletusi toetasid teised allikad, kus mainiti Rootsi mereväelaste varasemat, konfidentsiaalset sukeldumisekspeditsiooni.

Laevatehase palgatud saksa ekspertide grupi (SEG) uurimisettekanne mainib seda laadi sukeldumist mitu korda, ehkki ei esita kontrollitavaid üksikasju. Ettekandes on öeldud, et samal ajal, kui *Estoniat* vaatlus esmalt kaugjuhtimisega liikurrobot (ROV), “uurisid vrakki Rootsi ja teiste riikide mereväetuukrid, ent seda on tänaseni salajas hoitud.” Vrahi videovõtteid, mille Rootsi mereväetuukrid salvestasid “selle uurimisel 1994. aasta oktoobrikuu esimestel päevadel”, pole kunagi avalikustatud. Ettekande järgi olevat ka parvlaeva logiraamatu leidnud 1994. aasta oktoobri algul Rootsi mereväetuukrid.¹⁰

Tõestada ei saanud midagi. Rootsi transpordiministeeriumi esindajal Catrin Tidströmil, keda volitati vastama *Estonia* uppumise asjus esitatavatele küsimustele, polnud aimugi, mitu korda oli vrakile laskutud.

Kui juba mõni päev pärast laevahukku saadeti laevale mereväe salastatud sukeldumissioon, siis mida need tuukrid seal tegid, et sellest peab vaikima?¹¹



Rockwateri sukeldumine dokumenteeriti üheksateistkümnele videolindile, mis jäeti Rootsi Veeteede Ameti ja Rootsi kriminaalpolitsei valdusse. Rockwater säilitas üht originaallintide komplekti ühe nädala, kuni tuukrid olid dekompressiooniprotseduurid sooritanud ja survekambrist täie tervise juures väljunud. Seejärel firma hävitas oma videolindid, nagu oli ette nähtud Rootsi Veeteede Ametiga sõlmitud lepingus.

Rootsi jättis ainsa originaalkomplekti endale. Kui rootslased videosalvestiste koopiad Eesti poolele üle andsid, oli neid kärbitud. See ajas eestlased vihale.

Meister süüdistas rootslasi sukeldumisoperatsiooni mõne osa varjamises. Tema etteheiteid toetas Eesti Veeteede Ameti meresõiduohutuse teenistuse juht Aarne Valgma, kes oli tuukreid jälgides SEMI platvormil viibinud.

Valgma koges midagi kummalist. 64 tundi kestnud ekspeditsiooni jooksul jälgis ta Rockwateri tuukreid reaalajas oma ruumis oleval eraldi monitoril. Aeg-ajalt kadus monitorilt pilt. See häiris Valgmat, kuna peamonitorilt, mida jälgisid tippametnikud, ei kadunud kujutis ju kunagi. See oli seadusega garanteeritud, sest, tuukrite tervise ja ohutuse huvides tuli neid pidevalt silmas pidada.

“Laibad olid Eestisse saadetud videolintidelt välja lõigatud,” ütles Valgma. “Ma ei tea, kas midagi muud ka oli kõrvaldatud.”¹²

Hiljem selgitas Franson, et videolinte oli toimetatud surnute väärkuse kaitsmiseks. Ent eestlaste vaatevinklist oli Franson lintidele juurdepääsuks kehtestanud hierarhia. Rootslastel olid originaalid, kuid keegi teine ei saanud neid näha. Isegi mitte kolmepoolse komisjoni ülejäänud liikmed.

Valskust kahtlustav saksa ekspertide grupp (SEG) saatis sukeldumise videolintide koopiad Suurbritannias asuvale videoanalüüsi- ja produktsiooniettevõttele Disengage. Analüütikud vaatasid videod läbi ja leidsid neis suure segaduse.

Videolintidel oli seletamatuid kärpeid. Mõned kassetid

puudusid, teised olid vääralt nummerdatud. Kirjalikud sukeldumispäevikud ei vastanud videosalvestistele. Osa montaažist polnud kronoloogilises järjestuses, selgus, et tuukrite tegevus ei olnud päevikuis täielikult fikseeritud. Lintide dubleerimisel ei olnud kasutatud teisendamiseks sobivat videovormingut. Seega ei saanud juttugi olla iseäranis täpsest dokumenteerimismeetodist, mida ligi tuhande hukkunuga rahvusvahelise katastroofi puhul võinuks oodata.

“Fakt, et laeva samades paikades eri kellaaegadel ja kuupäevadel ning eri kassetidele salvestatud materjalid on lintidelt ikka ja jälle kõrvaldatud, ei võimalda meil seda väga suure ohvrite arvuga juhtumit täielikult dokumenteerida,” sedastab Disengage’i analüüs. “See tekitab muret, sest puuduvatest osadest oleks uurimisel olulist abi; iseäranis käib see paremparda mudapiiril oleva osa ja autoteki kohta.”

Fransoni väide, nagu oleks lintidelt välja lõigatud ainult need osad, millele olid salvestatud hukkunud, ei kõla tõeselt. “Vaid väga vähesed käesolevas ettekandes dokumenteeritud kärped on tehtud lõikudest, mis salvestati kohtades, kus võis olla ohvreid ja [kärpeid] ei ole tehtud tehnilistel põhjustel, mistõttu kärpimisel puudub mõistetav seletus,” on kirjas Disengage’i raportis.¹³

Ühel lindil on tuukri tegevusest välja lõigatud rohkem kui tunnipikkune lõik. Kontrollija on teinud sukeldumise logiraamatusse kell 14.54 sissekande: “Tuuker suundub ahtrisse spiraaltrepi poole.” Järgmisele reale on kell 16.00 kirjutatud: “Tuuker väljub laevast.”

Nende kahe kande vahel hakkab silma midagi kummalist: vaevumärgatav joon, nagu mõnikord tekib kopeerimisel, kui üks leht katab osaliselt teist lehte.

Saksa ekspertide grupp järeldas, et tuukri tegevus oli küll kirja pandud, kuid hiljem välja lõigatud. Lehekülje alumine ja ülemine osa asetati seejärel koopiaamasinasse ja kopeeriti ühele leheküljele.

Seda käsiloleva juurdluse dokumentide ilmselt kuritegelikku võltsimist ei püüdnud selgitada ametiisikud ega ajakirjandus; sellest isegi ei räägitud.

Huvitaval kombel uuris tuuker kõnealusel hetkel, vastavalt logiraamatule kell 14.54, nulltekki – korrusel, kus paiknesid saun ja ujumisbassein, just selles paigas, kus kriitikute arvates tekitati laevakeresse auk.

“On ilmselge, et JAIC ei soovinud [sinna sukeldumisel] nähtut

avalikkusele teatavaks teha," järeldasid sakslastest eksperdid.¹⁴



Franson võtab omaks, et videolinte redigeeriti eesmärgiga kõrvaldada delikaatseid kujutisi ning et Rockwater oma originaalid lõpuks hävitas. Kuid ta väitis, et tõendeid pole varjatud.

"See klausel [et originaallindid tuleb hävitada] oli mõeldud selleks, et tagada sugulaste tundeid arvestades vaikimine," ütles Franson. "On ju täiesti mõeldav stsenaarium, kuidas tuukrid [pajatavad] ajakirjandusele jubedaid üksikasju. [Salatsemiseks] oli üksainus põhjus ning minu arust oli niisuguse klausli lisamine hea ja väarikas mõte."

Ta kinnitas, et kärpimata originaallindid on Rootsi võimude valduses. Aga keegi peale väljavalitud Rootsi ametiisikute pole neid näinud ja keegi ei tea nende täpset asukohta. Isegi mitte Rootsi parlamendiliikmed, kes soovisid neid näha.¹⁵

Frasoni meelest oli sukeldumine vrakile andnud vastused Rootsi valitsuse esitatud küsimustele. Tuukrid olid leidnud, et parvlaeva *Estonia* saab üles tõsta. Surnukehad on võimalik pinnale tuua, ehkki vaatlusraportis oli kirjas ka tõsiasi, et see operatsioon on kulukas ja keeruline.

Teistele osutus Rockwateri missioon pöördeliseks sündmuseks. See detsembris 1994 toimunud sukeldumine ajendas JAIC'i esimeest Andi Meistrit tagasi astuma. Niisugune samm paljastas komisjoni liikmete omavahelise vastuseisu ja lõhenemise, algas salatsemine. See tekitas avalikkuses umbusaldust, aga kõige olulisem oli siiski tõik, et Rootsi valitsus koondas JAIC'i juurdluse oma kontrolli alla.

Ent Franson kinnitas, et nõnda juhtus ettekavatsematult. Rockwateri sukeldumisega seotud vaidlused tulenesid kehvast kommunikatsioonist.

"Tagasi vaadates tuleb tunnistada, et loomulikult tehti vigu," ütles Franson. "Näitekssukeldumise ja vaatluste ajal meesisuhelnud ajakirjanduse ega sugulastega. Meie informeerimisvõimalused administratsioonis olid tookord üsna nigelad. Ma magasin nelja päeva jooksul kokku vist ainult seitseteist tundi. Mul lihtsalt polnud suhtlemiseks aega ega jõudu. Parema kommunikatsiooni korral oleks saanud palju rohkem arusaamatusi ära hoida."¹⁶



Sukeldumisest põhjustatud lahkkelid süvenesid aegamööda, kuid mõjukalt. Sillal viibinud kapteni tuvastamata jätmist ei unustatud ja see tagus JAIC'i liikmete vahelise kiilu üha sügavamale.

Rockwateri tuukrite aruande järgi nägid nad kokku 125 surnukeha. Suurem osa neist polnud lagunened, riided olid neil ikka veel seljas, sugu oli kergesti eristatav. Paljud olid kaaduva laeva seinte vastu kukkudes vigastusi saanud. Franson lisas, et ohvreid olid hunnikus trepikäikudes, kus nad kreenis parvlaevalt pääsemise pärast võideldes lõksu jäid. Viimastel hetkedel valitses kaos – ürgne enesesäilitamisinstinkt.

Kõiki neid üksikasju märgati – kuid sillal viibinud kolmele mundris mehele ei heidetud ainsatki põgusat pilku. 40-aastane eestlasest kapten Andresson oli klassikaline nõukogude ajal õppinud meremees. Vähimagi ohumärgi puhul oleks tema sillale jäänud. Ent ometi ei saatnud appikutsesignaali *Mayday* Andresson. Seda tegi kolmas ohvitser Andres Tammes. Mis siis komandosillal juhtus?

JAIC'i rootslastest liikmete juht Olof Forssberg teatas ajakirjandusele, et kapteni tuvastamisel polevat juurdlusele vähimatki tähtsust. Forssberg kinnitas, et Meister ei olevat kunagi rääkinud vajadusest korraldada uus sukeldumine vrakile, et filmida komandosilla sisemust. "Ehkki see olnuks kulukas, võrreldes loodetavate tulemustega, oli Meistril õigus seda teha," ütles Forssberg.¹⁷

Siinkohal märkas avalikkus vilksamisi kolme riigi komisjoni liikmetehalvenevaid omavahelisisuhteid. Forssbergi teravmärkus rõhutas tõsiasja, et Rootsi ja Soome haarasid juurdluse ohjad enda kätte. Eesti ei maksnud, kuid ometi esitas nõudmisi.¹⁸

Isegi soomlased suruti viisakalt pildilt kõrvale. JAIC'i kaks soomlasest liiget soovisid minna SEMI platvormile, et jälgida Rockwateri tuukrite tegevust. Kuulusid ju soomlased kolmepoolsesse komisjoni ning neilgi oli õigus uurimisega kursis olla. Aga nende sõidust ei tulnud midagi välja. Sukeldumise viimasel päeval teatas JAIC'i tehnikadirektor rootslane Börje Stenström soomlastele, et operatsioon on lõppenud. Nende juuresolek polnud vajalik.¹⁹

Meistri arusaamise kohaselt omavolitses Rootsi pool uurimisel ja kasutas petmistaktikat. See meenutas talle väga

nõukogude aega. Ta astus 1996. aasta juulis "tervislikel põhjustel" JAIC'i esimehe kohalt tagasi. Võib-olla ta tervis halveneski, kuid tema avaldusest õhkub ühtaegu küünelist huumorit. Juba viis aastat varem, kui Kremli vandenõulased maailmale teatasid, et Mihhail Gorbatsšov on "tervislikel põhjustel" ametikohustustest vabastatud, oli sellest fraasist saanud võimuanastamise jultunud ettekääne.

Hiljem väljendas Meister ennast selgemini. "Sukeldumismissioon oli üks põhjus, miks ma komisjoni esimehe kohalt tagasi astusin," ütles ta.²⁰

Betoonkate

Seda, mis edasi juhtus, poleks vist küll keegi oodanud. Rootsi aktsioonid näitasid eredalt riigi domineerimist oma alamate üle, ajasid avaliku arvamuse kahte lehte ning põhjustasid avalikkuse üldise ja kestva umbusu.

Rockwateri sukeldumisi juhendanud jälginud Johan Fransonist sai parvlaeva *Estonia* vraki asjus kõige mõjukam hääl.

Rockwateri sukeldumisaruanne avaldati. Tuukrid nentisid, et surnukehad ja vraki saab pinnale tuua. Ohvrite sugulased ootasid säilmete pinnaletoomist, et kohtuarstid saaksid need tuvastada. Tänapäeval on valitsused pärast õnnetusi kohustatud seda korraldama.

Aga Franson jäi täiesti vastupidisele seisukohale. Tema oli reaalajas näinud kõiki Rockwateri videovõtteid. Jälginud tuukrite ettevaatlikku liikumist vraki tõkestatud sektsioonides, hakkas ta kartma, et mõni rüüstamishuviline võib kergesti *Estonia* sisemusse tungida ja selle puhtaks varastada.

Franson langetas enneolematu otsuse. Ta arvas, et parvlaevale tuleks heita sadu tonne betooni, mis kataksid selle igavesti betoontekiga.

Mis sinna alla jäänust siis olnuks väärt keerulise ja kuluka sukeldumise riski? Paberraha? Kasiino ja tollivaba kaupluse raha oli enne õnnetust inkasseeritud. Mõlemad ärid olid karmi ilma tõttu varakult suletud. Laeva seifi on lukustatud ligikaudu üks miljon Eesti krooni (umbes 77 000 USA dollarit). Raha hävineb soolases vees üsna aeglaselt, kuid kindlasti on isegi hästi varustatud tuukril lukustatud seifiga tublisti tegemist.

Suveniiriküttide huvi võiksid pälvida tollivaba kaupluse

alkoholipudelid, kuid laeva kummuliminekul need arvatavasti purunesid. Mõnel reisijal oli sularaha ja väärisesemeid, ehkki tagasihoidlikul määral. 1994. aastal oli Eesti kokkuhoidlike reisijate sihtkoht. Eesti kodanike keskmine kuupalk oli umbes 200 USA dollarit.

Pealegi olnuks parvlaeva juurde laskumine ja selle sisemusse tungimine isegi kõige suuremate vilumustega tuukritele äärmiselt keeruline ettevõtmine.

Rockwateri raportis on kirjutatud:

Vaatlustega tuvastati, et eraldi väljavalitud objektide pinnaletoomine oleks võimalik ainult komandosillalt, kuid mitte avalikest ruumidest, kuhu oli kaootiliselt risu kuhjunud. Teadaolevate väärtuste ülestõstmine eesmärgiga vähendada röövimisriski pole laeva praeguses olukorras otstarbekas.¹

Rockwateri tuukrid mainisid ka liikumisel üleskerkivat muda, klaasikilde, ripnevaid juhtmeid ja kõisi, ligipääsmatuid koridore ning inimjäänuseid täis kuhjatud trepikäike. Riisumisoperatsioonidega kaasneksid niisugused praktilised raskused ja võimalikud ohud, et tegelikult on vrakk pühaduse rüvetamise eest kaitstud.

Kaitstust tagasid ju muudki meetmed. Rootsi võimud olid kuulutanud vraki hauaks ja koostanud sümboolse juriidilise akti, mis nimetati Hauapaiga lepinguks (vt 14. peatükk) ja millele Stockholm lobitööga ka naaberriikide allkirjad meelitas. Mainitud piirkondlik leping sisuliselt keelas *Estoniale* korraldatavad ekspeditsioonid. Selle tagamiseks pidid Rootsi merevägi ja Soome rannakaitse patrull-laevad laevahuku paika ööpäevaringselt jälgima, samuti hakkasid seda valvama lähedal asuvad Soome sõjaväeradarid.

Veelgi enam, JAIC kinnitas avalikkusele, et Rockwateri tuukrid olid enne lahkumist parvlaeva kindlalt sulgenud ja kõik sissepääsuavad kinni keevitanud.

Kui kuritahtlikud tuukrid tahaksid vrakki tungida, siis peaks neil olema kõigepealt laev, mis tuvastaks *Estonia* asukohta ja jääks selle lähedale varitsema, neil peaksid olema vee all metalli lõikamiseks vajalikud töövahendid, prožektorid, raadioside ja hulljulgete sukeldujate meeskond. Lühidalt, vaja oleks palju raha ja merel viibiv laev, mida vraki asukohta ööpäev läbi jälgivad patrullid ei suudaks avastada. Kõik see nõuaks ülisuuri pingutusi, mida kuidagi ei korvaks mõned laevalt pärit suveniirid või

loodetav taskuraha.

Tegelikult ei pääseks ükski sukeldumisentusiast uppunud parvlaeva lähedalegi, rääkimata juba selle sisemusse tungimisest.

Aga Franson oli veendunud, et seda tahetakse teha.

“Poleks sünnis, kui merepõhja jäetud laeva ei kaitstaks kas või sugulaste tundeid silmas pidades. Ei kõlbaks kuhugi, kui tädi Augusta kaelakee äkki turule ilmuks, sest keegi on alla laskunud ja selle näpanud. Tookord oli risk täiesti reaalne,” kinnitas Franson.²

Niisiis teatas ta, et *Estonia* vrakk tuleb katta betooniga ja jätta nagu hauakamber merepõhja. See jääks suletuks igavesti.



Franson on jurist. Ta määrati Rootsi Veeteede Ameti ülemaks pärast seda, kui tema eelkäija oli sunnitud Rootsi peaministri Carl Bildti avaliku kritiseerimise pärast erru minema.

Franson on kahvatu, maheda jutuga ja viisakas mees, kõhetu nagu pilliroog. On raske uskuda, et katastroofidega seotud inimesed on teda korduvalt nimetanud kurjaks geeniuuseks, valitsuse osavaks torujüriks ja Rootsi riigile pimesi kuulekaks meistermanipuleerijaks.

Ei tea kas õigustatult või mitte, aga Fransonit ümbritseb valelikkuse aura. Nagu eespool mainitud, sai ta tuntuks ohvrite sugulastele öeldud kurikuulsa lausega: “Jah, parempardas on auk, kuid mina ei tea sellest midagi – palun järgmine küsimus.”

Mida see tähendas? Laevakeres oli auk? Kas ta nägi seda kaugjuhtimisega liikurroboti (ROV) videovõtetel? Kui palju ta sellest teadis? Kui suur oli see auk? Miks ei tahtnud ta sellest rääkida? Kõrge ametiisiku seesugune avaldus põhjustaks tavaliselt ajalehtede suuri pealkirju, temalt nõutaks jõuliselt selgitust. Rootsi ajakirjanikud ei avaldanud talle survet. Ka poliitikud mitte. Sugulased olid hämmingus ja nõutud.³

Franson hoidis informatsiooni kindlalt lõa otsas. Mõned eluga pääsenud inimesed, samuti hukkunute sugulased tahtsid teada, miks Rockwateri tuukrite karpimata videosalvestisi ei näidatud eestlastest komisjoniliikmetele või rootslastest poliitikutele. Mitme minuti jagu oli igalt videolindilt salvestisi välja lõigatud ning missugustest osadest just? Tundub, et Fransonile võinuks esitada

lõpmatult küsimusi. Tema ebamäärased ja kahetähenduslikud vastused pigem hägustasid kui selgitasid juhtunut.

Betoonkattekohtaesitatud küsimustele järgnesid samasugused ebarahuldavad vastused. Pole teada ainsatki õnnelt uppunud tsiviillaeva, mis oleks kunagi niisuguse "vaibaga" kaetud. Veelgi enam, Franson tahtis selle katta juba enne juurdluse lõppemist. Samal ajal kestsid laevatehase ja sertifitseerimisorganisatsiooni (teatud määral ka Frasoni enda Rootsi Veeteede Ameti) vastu algatatud juriidilised toimingud.

Franson ütles, et betoonkatte mõttele olevat ta tulnud pärast kohtumist hukkunute sugulaste ja ellujäänutega. "Mina olen huvitatud ohutusest," kinnitas ta. "Just nõnda ma sellele vaatan. Teatud määral sain seetõttu ka avaliku elu tegelaseks, mõnes ringkonnas olen ehk koguni kurikuulus, kuid selle eest mulle makstakse."

Betoonkatte plaani arendamine jätkus. Rootsi valitsus sõlmis 45 miljoni USA dollari suuruse lepingu konsortsiumiga Nordic Marine Contractors, kuhu kuulusid Norra Jebseni grupp ja Hollandi merepäästefirma Smit Tak. Rootsi ametivõimude tellimusel taheti vraki ümber puistata 25 000 tonni killustikku, millest pidi saama hiiglasliku kolmekümne sentimeetri paksuse betoonsarkofaagi alus. 65 000 ruutmeetrit merepõhja vraki ümber pidi kaetama tekstiili-, kivi-, killustiku- ja liivakihiga. Keerukad plaanid nägi ette monteeritavate betoonist kattedetailide transportimist kohta, kus need kogu laeva varjavaks betoontekiks ühendatakse.

Nii jube projekt jahmatas peaaegu iga *Estonia* õnnetusega seotud inimest kõigis riikides ja igas ühiskonnakihis. See põhjustas solvumist ja meeleheidet ohvrite sugulaste ning sõprade hulgas, kes kartsid, et betoonkate välistab säilmete väljatoomise ja varjab igaveseks tõe.

Rohkem kui 3000 hukkunute sugulast, kes elasid 24 riigis, esindas katusorganisatsioon Rahvusvaheline Tugigrupp. Selle esimees Gunnar Bendreus teatas, et üle 90 protsendi oma lähedased kaotanud inimestest on selle plaani vastu. Ta lisas, et selle tugigrupi advokaadid Saksamaal ja Prantsusmaal tõlgendavad katmiskavatsust kui "tõeprotsessi nurjamise" soovi.

Ühtaegu äratas see suurt kahtlust avalikkuses. *Estonia* katmiseks mõeldud 45 miljonit USA dollarit oli umbes sama palju, kui oleks maksnud vraki ja surnukehade pinnale tõstmine. Mida see tähendas? Mis seal laevas peitus, et see tuli nii kindlalt

sulgeda? Venelaste uppunud allveelaev *Komsomolets* tuli katta sellepärast, et torpeedode radioaktiivne leke oleks põhjustanud pikaks ajaks keskkonnaprobleeme. Arusaadavatel põhjustel kaeti ka ohtlikult vigane Tšernobõli tuumareaktor betoonsarkofaagiga. Aga miks taheti samamoodi toimida parvlaevaga *Estonia* – turismilaevaga? Miks oli vaja kiiresti ette võtta operatsioon, mille vajaduse oli ainuisikuliselt otsustanud Franson?

Kõigist nendest Rootsile adresseeritud küsimustest hoolimata sai konsortsium korralduse alustada töid ning teostada need 1996. aasta lõpuks.

Sugulased olid raevus.

Bendreus võrdles Rootsi valitsust diktatuuriga, sest see keeldus proteste kuulda võtmast. Ta nurises, et peaminister oli täielikult eiranud kohtumissoove – ja seda isegi ligi 500 päeva pärast õnnetust. “Nad lihtsalt ei kuula,” ütles Bendreus.⁴

“24 riigis elavate sugulaste peaaegu üksmeelsest tahtest hoolimata on Rootsi valitsus kindlalt otsustanud mätta meie kallid surnud ja kaduma jäänud lähedased betooni alla... Rootsi Veeteede Amet suhtub meisse kalgilt ega tunne meile kaasa. Nad on külmad, südametud inimesed,” teatas Bendreus.⁵

Lennart ja Birgitta Berglund, kes olid kaotanud parvlaeval viibinud sugulased, teatasid omalt poolt, et kui Rootsi sarkofaagiplaani tõepoolest ellu viib, siis organiseerivad nemad enne seda laskumise vrakile ja toovad Birgitta vanemate säilmed ära. Teist sugulaste rühma esindav Berglund ütles, et surnukehi saadetakse ära tooma ühes Euroopa allveeoperatsioonidele spetsialiseerunud firmas töötavad tuukrid, sest just see firma pakkus ohvrite perekondadele tasuta abi. Berglund kinnitas, et ta ei karda kohtuprotsesse, sest sugulaste surnukehade eest hoolitsemist ei saa pidada kuriteoks.

“Surnukehad ise polegi kõige tähtsamad,” väitis ta. “Olulisem on see, et sa teed seda, mida sinult kui inimolendilt oodatakse. Sa pead süngitama perekonnaliikme puhkama, kulugu selleks üks aasta või viiskümmend.”

Mõne perekonna liikmed ähvardasid tööde pidurdamiseks vraki ümbruse mineerida.⁶

Tallinnas läksid hukkunute sugulased esimest korda pärast Nõukogude okupatsiooni vastu korraldatud meeleavaldusi tänavatele. Avaliku arvamuse uurimisel selgus, et Eesti perekonnad on rõhuvas enamuses kirjeldatud plaani vastu.

“Kohe, kui Rootsi tahtis katta vraki betooniga, hakkasime

kahtlustama, et midagi on väga valesti; et laev ei hukkunud nõnda, nagu kinnitati,” ütles eestlanna Aina Lee, kes oli pääsenud uppuvalt laevalt oma abikaasa, meeskonnaliikme Aulis Lee abiga.⁷

Isegi JAIC'i lõpparuannet uskunud inimesed hakkasid kartma. “Sealne merepõhi on nagu soo,” ütles eestlane Ander Paeorg, kelle naine hukkus laeval. “Minu meelest oli katmise idee kummaline, see [kate ise] upuks. Igatahes pole ju tegemist tuumalaevaga.”⁸

Sellal kui sugulased koondusid ja Rootsi ametiisikutega võitlesid, sai Fransoni plaan löögi täiesti ootamatul rindel - Soomest.

Parvlaev uppus Soome rannikul asuva Saaristomere rahvuspargi lähedal, kus elavad paljud kaladest toituvad linnuliigid. Parvlaevale oli jäänud 400 tonni kütust ja õli. See ei meeldinud Soome Keskkonnainstituudi (SYKE) ametnikele.

“Meie arvates korrodeerub laev kahe-kolmekümne aastaga nii tugevasti, et sealt hakkab lekkima õli ja kütust, mis ohustab loodust,” teatas Soome Keskkonnainstituudi (SYKE) insener Erkki Mykkänen.⁹

Varem oli SYKE edukalt välja pumbanud kütuse ja õli Soome territoriaalvetes lebavalt *Victory* vrakilt ja 1941. aasta Soome sõjalaevalt, samuti uppunud parvlaevalt *Sally Albatross*.

Nüüd soovisid nad ka *Estonia* ohtlikud vedelikud välja pumbata ning nende insenerid koostasid juba tööplaane. Veelgi enam, loodeti, et Soome ja Rootsi valitsused jagavad saasteainete kõrvaldamise kulud.

Franson tõrjus need kavad tagasi. Võib-olla oli aega napilt. Võib-olla hoolis ta võimalikust kütuselekkest vähem kui vraki katmisest. Aga võib-olla ei tahtnud ta, et eriloata insenerid merepõhjas laevas ringi nuhiksid.

Selle asemel lubas Franson keskkonnakaitsjatele, et kütuse ja õli kõrvaldavad vrakist seda betooniga katvad firmad – Hollandi Smit Tak ja Nordic Marine'i lepinguosaliste konsortsium – rööbiti muude töödega. Smit Taki tuukrid, kes on voolikute kaudu merepinnaga ühenduses, pumpavad vedelikud välja.

Aga SYKE leidis, et Smit Taki pakutud plaan on pealiskaudne ning osaliselt tugineb ekslikele eeldustele. “Läbirääkimiste ajal sai selgeks, et see töid kavandav koalitsioon isegi ei kavatse rasket kütteõli kõrvaldada,” kinnitas Mykkänen. “Kartsime Hollandi firmad kinnitavat, et ta on ülesande täitnud, näidates oma kütust

ja õli ning väites, et see pärineb *Estonialt*.”¹⁰

SYKE nõudis endale järjekindlalt õigust ise vedelike väljapumpamist juhtida, et töö ikka korralikult tehtud saaks.

Pärast ametiisikute korduvaid sõite Rootsi, kus nad kohtusid Fransoniga, said nad lõpuks võimalike saasteainete kõrvaldamise loa – teatud tingimustel. SYKE peab töötama vraki katteoperatsiooni katkestamata. Betoonhauakambri missioon oli kõige tähtsam.

Ja viimane tingimus: ilma inimesteta. Tuukrid ei tohi põhja laskuda. Uudishimulikel pole vraki juurde asja.

Mykkänen ja SYKE peainsener Kalervo Jolma kratsisid kukalt. Nad läksid Soome tagasi ja koostasid uudse, põhjamaiselt kokkuhoidliku plaani. Esimest korda pumpab nende organisatsioon kütuse välja ainult kaugjuhtimisega robotite ja liikurrobotite (ROV) abil. Seda tehakse betoonkatte operatsiooni häirimata.¹¹

Sellegipoolest pilasid Soome Keskkonnainstituudi insenerid kogu aeg parvlaeva kavandatavat katmist, sest see oli nende arvates algusest peale nurjumisele määratud. Ainuüksi tehnilisestki vaatevinklist ei kõlvanud betoonkate kuhugi. See vajuks mutta.

“Sealne merepõhi on nagu jogurt,” selgitas Jolma.



Samal ajal paisus raev maismaal. Õigusemõistmise hammasrattad said hoo sisse. *Estonia* katastroofi ohvrite Rahvusvaheline Tugigrupp (RT) palkas rootslasest advokaadi. RT uskus, et Meyer Werfti laevatehase ja parvlaeva sertifitseerinud Bureau Veritas’e vastu algatatud kohtuasja raames õnnestub vrakilt hankida uusi tõendeid. Vraki betooniga katmine oleks selle võimaluse välistanud.

Kas saaks Rootsi riigi kaevata eelseisva kohtuasja tõendite varjamises süüdistatuna rahvusvahelisse kohtusse? Keegi ei osanud seda kindlalt öelda, kuid asjaga seotud advokaadid valmistasid salamisi usinasti võitluseks.

Kohtus oluks katmisotsust üsnagi tülikas kaitsta. Lõpuks andis Rootsi valitsuse järele. 1996. aasta juunis tööd peatati.

Hukkunute sugulased olid ühe lahingu võitnud. Betoonhauakambrist loobuti. Palju rohkem huvitab meid

küsimus, miks see operatsioon üldse algatati.

Franson oli ilmselt põhjalikult läbi vaadanud Rockwateri sukeldumisaruande, milles kirjeldati vraki ümber lasuvat väga pehmet muda ja savi. Ilmselt oli konsortsium ka ise merepõhja uurinud. Nende insenerid ja geoloogid analüüsisid tulemusi, sooritasid arvutusi, konsulteerisid teiste ekspertidega ning lugesid teatmeteoseid. Smit Tak on päästetööde ja ülestõstmiste rahvusvaheline ekspert. See firma oli pinnale toonud parvlaeva *Herald of Free Enterprise* ja katnud venelaste allveelaeva *Komsomolets*; hiljem sai sellest allveelaeva *Kursk* ülestõstmise peaettevõtja.

Mõned Euroopa tipp-päästeekspertidid, kes kõik tollest 45 miljoni dollari suurusest lepingust oma osa said, olid nõustunud puistama kive jogurtisse. Kas ebapädevus või tiipsemelt pärit suunised? Kumbagi oleks raske tõestada.

Nurjunud katmistöödel oli siiski sündinud paar olulist muutust. Ettevalmistustööde käigus nihutas konsortsium Soome Keskkonnainstituudi andmeil vrakki umbes meetri võrra edasi ja sügavamale pehmesse mutta. Ja need päästetööde firmad tegid veel midagi muudki. Enne katkestamist olid nad puistanud *Estonia* ümber merepõhja sadu tonne liiva. Kõige rohkem paigutati seda kahtlustäratavalt just ühte kohta – vööri lähedale parempardale.

See liivaküngas on näha 2000. aastal vrakile ilma loata korraldatud ekspeditsiooni videosalvestistel.

Ameeriklasele Gregg Bemisele, kes aitas sukeldumist organiseerida, oli öeldud, et kohe pärast õnnetust vrakki uurinud Rockwateri tuukrid pääsesid laeva sisemusse vööri lähedal põhjas oleva augu kaudu.

“Aga meie ei leidnud seda auku,” nentis Bemis. “Kas see varjati laeva äärde kuhjatud liivaga?”¹²

NELJAS OSA

Taust



Endine Nõukogude Liit aastal 1994

Kommunismi kokkuvarisemisele järgnes tsentraliseeritud riigi tormiline lagunemine. Lõid lõkkele etnilised pinged. Kerkis esile teravate konfliktidega piirkondi (säde) ja puhkes ka relvastatud vastasseise (leek). Venemaa leidis, et teda ümbritsevad vaenulikud väikejõud. Moskva arvates püüdsid separatistid lagundada ka Venemaad ennast.

Jugoslaavias ja Afganistanis märatsesid julmad kodusõjad. Kolm aastat varem oli lõppenud esimene Lahesõda, mistõttu läbi Venemaa valgus põgenike vool, kes püüdsid Läände pääseda.

Venemaa nõrk keskvoim soodustas korrupsiooni ja organiseeritud kuritegevust, mis valgus üle selle avatud piiride.

1994: Vallandunud kaos

Eesti riik koges pärast 1991. aastal saavutatud iseseisvust esimesel neljal aastal rohkem kriise kui Soome ja Rootsi kogu 20. sajandi rahuaastail kokku. 1990. aastate ebakindlate piiridega Eesti kõik peamised hädad tulenesid Nõukogude Liidu kokkuvarisemisest ning olid otseselt seotud Venemaaga.

Narva referendumikriis, katse luua Eesti piires Vene autonoomne regioon; Venemaa nõudlused Eesti kirdealadele ja püüd need endale haarata; jultunud organiseeritud kuritegevus, mis karistamatult seadusi jalge alla tallas; 1994. aastal Aerofloti lennuki Tu-134-B kaaperdamine; põgenike tulv Eestisse; näljastreigid, protestid ja pantvangivõtmine Oru Turbakombinaadis; "Jäägrikriis" – uue Eesti sõjaväe kildkondade vägivaldne konflikt.

Parvlaeva *Estonia* uppumise irrutamine tollasest üldisest olukorrast ning ainult pime laeva konstruktsioonivigade arutamine olnuks sama hea kui arutlus, et Tšernobõli reaktori sulamine 1986. aastal oli lihtlabane tehnilist laadi seik, mis võinuks aset leida ükskõik missuguses riigis.¹

Ent just nõnda see läks. Laevahuku ühise uurimiskomisjoni toimetatud juurdlus oli ajaloo suurim kokkuklopsitud soperdis. Parvlaeva katastroof kisti nagu muuseas lahti selle ajaloolisest kontekstist ning suunati ahtamasse ja etteaimatavamasse tehnikavaldkonda. Kõrvaltegurid, asjakohane lisainformatsioon ja muud tõenäolised põhjused vaikiti maha.

Estonia ei seilanud lihtsalt ühest sadamast teise. See liikus kahe järsult kontrastse maailma vahel, millest üks oli tulvil ebastabiilsust, masendavat vaesust ja vägivalda, teine aga

rikas kuningriik, mida oli pikka aega juhtinud hoolitsev ning rahumeelne valitsus.

Alates 1993. aasta veebruarist, kui *Estonia* alustas sõite Tallinna-Stockholmi liinil, kuni parvlaeva uppumiseni septembris 1994 püsis Eestis väga habras sõltumatus. Eesti oli poliitiliselt, sotsiaalseid, etnilisi ja ajaloolisi niite pidi endist viisi seotud kokkuvariseva Venemaaga. Vene pealisehituse iga kääksatus, praksatus ja mütsatus kõmises üle kogu endise Nõukogude Liidu. Eesti asus ohtlikult otse maailma ümberkorraldamise murrangujoonel.



Nõukogude Liidu langus on väidetavasti üks kõige olulisemaid sündmusi 20. sajandi poliitikaajaloos. Nõukogude Liidu lagunemise põhisündmuste ja selle laiemate tagajärgede hindamine ei ole tingitud ajaloolisest huvist, vaid me vajame seda käesolevas raamatus esitatud alternatiivstsenaariumide mõtestatud mõistmiseks.

See peatükk kirjeldab kokkuvõtlikult 1994. aasta Eesti tulipunkte, mille taustal toimus parvlaeva *Estonia* õnnetus. Peamine on see, et 1990. aastatel ei saanud Venemaad Eestist lahti haakida, ehkki 1991. aastal oli Eesti ennast iseseisvaks kuulutanud. Seda asjaolu mainitakse raamatus esitatud faktide puhul korduvalt.

Kokkuvarisemine

Makrosündmused arenesid üha kiiremas tempos. Novembris 1989 langes Berliini müür ning Ida- ja Lääne-Saksamaa taasühinesid. Aheldatud Ida-Euroopa murdis enda vabaks. Balti riigid taastasid oma iseseisvuse. Vana ja roostes Nõukogude Liidu kägisev struktuur andis lõpuks järele ning süsteem, mis oli taganud stabiilsuse planeedi suurimal maismaamassiivil, mis ulatus Skandinaaviast kuni Kaug-Idani, purunes ja varises kokku. Suurim allesjäänud kild Venemaa "vappus anarhias, sabotaažis ja laiaulatuslikus terrorismis", nagu ütles 1990. aastate alguse kohta tollane esimene mees, Venemaa president Boriss Jeltsin.²

Üksteise järel Nõukogude Liidu küljest ennast lahti murdnud Balti riigid, Gruusia, Moldova, Armeenia ja Aserbaidžaan kas sattusid relvakonfliktidesse või olid torkimiseks liiga tulised.

Tšetšeenia 1991. aasta suveräänsusdeklaratsioon põhjustas peagi kaks laastavat sõda, mis kestsid ligi kümme aastat. Tadžikistanis möllas alates 1992. aastast viis aastat kodusõda. Kõrgemad panused tulid mängu siis, kui lahku löi Ukraina ning sundis Krimmis paiknevat Musta mere tuumalaevastikku Kiievi valitsusele truudust vanduma, mis tekitas Moskvast raevu. Afganistani kodusõda avaldas ohtlikult destabiliseerivat mõju Kesk-Aasia riikidele.³

Venemaa istus keset reaalselt ja potentsiaalset relvakonflikti, mida välismaailm vaevu märkas.

Ka seesmiselt paistis Venemaa lagunevat. Riigiettevõteted katkestasid töö, sest nende senised kliendid ja tarnijad Nõukogude Liidus olid püstitanud piirid ning kasutusele võtnud uue, rahvusliku valuuta. Rubla väärtus langes naeruväärselt madalale, muutes eluaegsed säästud taskurahaks ja purustades sotsiaalkindlustuse võrgu. Arstid, miilitsad, professorid ja poliitikud teenisid ümberarvutatuna vähem kui 40 USA dollarit kuus ning kukkuv rubla nõrgendas ja uuristas ka põhiinstitutsioone. Massilise töötuse ja ähvardava näljaohu tõttu hakati mujalt maailmast saatma Venemaale toiduabi; kerkis rahvusvahelise julgeoleku ohtusid.

Venemaa sisesegaduste ja pea kaotanud juhtkonna tõttu muutus reaalseks kodusõja oht.

Loomulikult olid Venemaa ja Eesti ametlikult eraldi riigid ja kumbki järgis oma huvisid. Ent praktilises mõttes polnud see tõsi. Juba sajandeid kestnud Vene ülemvõim ja poole sajandi pikkune vangipõlv Nõukogude Liidus olid Eesti Venemaa külge üsna kinni sidunud. Seetõttu vapustasid Nõukogude Liidu kokkuvarisemisele järgnenud sotsiaalsed segadused Venemaal sageli ka seda Balti riiki.

Mitte iga Venemaal puhkenud kriis ei mõjutanud Eestit. Aga kahtlemata olid kõik 1990. aastate algul Eestit tabanud kriisid otseselt Venemaaga seotud.

Konflikti lätted

1990. aastatel toimunu hindamise häda on see, et seda tuleb teha tagasivaates. 1994. aasta paiku endise Nõukogude Liidu riikidele tehtud ähvardusi ja ohtusid meenutatakse praegu sageli kergemeelselt lustakas toonis nagu linnalegende.

Metsarohke Eesti tegi suure hüppe Nõukogude Liidu mereväe

eelpostist taassündinud iseseisvaks riigiks ja kulus vaid pisut üle kümne aasta, kui temast sai Euroopa Liidu ja NATO liige. Võib-olla kipub rutakas edu ähmastama ja mahendama kõike seda, mis oli varem. Kui konstruktiivsed muutused toimuvad kiiresti ja sageli, siis võivad nad möödunud halvast jätta inimeste mällu nõrgema jälje.

Varem Eestit ahistanud masendus, seadusetus ja vaesus muutusid inimeste mälus karmist tegelikkusest ülespuhutud raskusteks. Plahvatusliku etnilise konflikti läidetud süitenööri meenutatakse praegu kui alatist tühist tulikonna. Palgamõrvu ja uraanihangeldamist pisendatakse või räägitakse sellest seltskondlikel vastuvõttudel anekdoote.

Aga parvlaeva juhtumi ajaloolises kontekstis arutamine tähendab näkkuvaatamist kõikvõimalikele ebameeldivatele seikadele. Sest kui ühel kuuendikul maakerast valitsenud tuumaimpeerium lõppes, sündisid Venemaa ja Eesti vahel ohtlikult süvenevad pinged.

Itškeeria 1992–1994

Ajalugu tunnistab, et just Eesti aitas vallandada Nõukogude Liidu kokkuvarisemise. 1988. aastal, üks aasta enne Berliini müüri langemist, kuulutas Eesti ametlikult oma seadused Nõukogude omade suhtes ülimuslikuks. Niisugune julgus äratas maailma paljudes paikades sümpaatiat ja lugupidamist. Poolehoidjate hulgas olid ka tšetšeenid, kellest peagi said Vene Föderatsiooni vihased vaenlased.

Vististi tunnetasid tšetšeenid oma sügavat sidet eestlastega. Sõda, massivahistamised, tapmised, laagritesse küüditamised Nõukogude ajal olid kahandanud etniliste eestlaste arvu alla ühe miljoni ja vähendasid nende iivet mitmeks sugupõlvaks. 1939. aastal olid umbes 90 protsenti riigi elanikkonnast etnilised eestlased. Viiskümmend aastat hiljem oli see arv langenud 65 protsendini.⁴

Hiljem õhutas Moskva venestamispoliitika venelasi Eestisse tulema ja seal juuri ajama. Juba lasteaedades hakati õpetama vene keelt. On kerge tõmmata ajaloolisi paralleele Tšetšeeniaga.⁵

Neid kahte erinevat rahvust ühendas jultunud mõte: kui lähedal on nad kärbumisele tähtsusetuks või koguni väljasurevaks rahvaks?

Seda eestlaste ja tšetšeenide ebaootuspärast vastastikust

lugupidamist seostatakse suuresti Džohhar Dudajeviga, kes Nõukogude Liidu viimastel aastatel juhatas Tartus paiknevat tuumapommitajate TU-22 baasi.⁶

Dudajev austas eestlaste rahvusliku identiteedi püüdlust ning asus nende poolele. 1991. aasta jaanuaris vastasid Nõukogude relvajõud Balti riikide valjuhäälsetele iseseisvusnõuetele peksu ja kuulidega. Vilniuses tapeti 15 inimest ja rohkem kui 500 sai haavata. Läti pealinnas Riias hukkus viis inimest. Eesti valmistus samasuguse ründe vastu. Aga Dudajev teatas, et tema üksus ei astu eestlaste vastu, ega astunudki.⁷

1991. aasta augustis, kui Balti riigid enda Moskva haardest vabaks rebisid, sai Dudajev neist innustust. Ta lendas kodumaale Tšetšeeniasse, võitis presidendivalimistel ning kuulutas ootamatult oma kodumaa iseseisvaks Itskeeria vabariigiks. Selle kohutavad tagajärjed on praegu hästi teada.

“Paljud [Eesti] vastupanuliikumise eestlastest osalised olid [Dudajeviga] ühenduses, talle jättis sügava mulje viis, kuidas me olime jõudnud iseseisvusele,” meenutas Mart Laar, kes oli 1994. aastal Eesti peaminister.

Moskva lõõskas vihast. Ummikusse aetud Vene võimudele olid põhjus ja tagajärg täiesti selged. Eestlased trotsisid Nõukogude valitsust, see aga julgustas Dudajevit nõudma iseseisvust Tšetšeeniale, mille toetamise poolt ka Eesti äsja valitud parlament hääletas. Pealegi oli Eesti ilmselt lüli, mille kaudu Tšetšeeniat relvadega varustati.⁸

Venemaa ühtaegu põlgas ja kartis Dudajevit, kelle Venemaa Föderaalne Julgeolekuteenistus (FSB) tembeldas suurima maffiarühmituse ninameheks, kes oli kurjategijate toetusel seadusevastaselt riigi rajanud. Dudajev oli kiitnud ajatolla Homeini'd ja Muammar al-Kaddafit ning kuulutanud, et ta muudab Tšetšeenia islamivabariigiks. 1994. aasta sügiseks oli Dudajev juba kuulutatud terroristiks, kes püüab Moskvat pommidega ja tuumajaamade hävitamisega šantažeerida. Kuni oma surmani 1996. aastal kujunes Dudajev justkui Osama bin Ladeni Venemaa variandiks.

Eestis austati Dudajevit ega unustatud teda.

Moskva meelest oli olukord selge. Nõrgenenud Venemaa vastu sepitseti reetlikke liitusid. Eesti oli ässitaja, kes laostas Venemaa prestiiži ja mõjuvõimu. Separatismiviiruse levitamist tuli karistada.⁹

NATO

Veelgi koletum ähvardus, mis sundis Moskva poliitikuid rusikaga vastu lauda taguma, oli külma sõja aegse verivaenlase akronüüm NATO. Lähemale hiiliv NATO tähendas Vene riigi südamesse sihitud pistet. Taas suunas seda nuga hoidvat kätt Eesti.

Esialgu oli Balti vabariikide NATOsse astumine lihtsalt närviline sosin. Aga 1993. aastal võttis USA erivägede erukolonel Aleksander Einseln vastu Eesti presidendi Lennart Mere ettepaneku tulla Eesti kaitseväge juhatajaks. Tema ülesanne oli kujundada kõlbeliselt rikutud ja halva distsipliiniga Nõukogude sõjaväe asemele demokraatlikule riigile kohane väike kaitsearmee.¹⁰

USA kodanik Aleksander Einseln sündis Eestis ja põgenes lapsena 1944. aastal, kui Eestisse tungisid nõukogude väed.

Tema naasmisel viibis Eestis veel tuhandeid Vene sõjaväelasi. Einseln hakkas rahulikult tegutsema, et okupatsioon lõpeks; ta moodustas Balti riikide rahukaitsepataljoni BALTBAT, millest sai NATO-sse pääsemise astmelaud.

Algatati Rahupartnerluse programm (PfP), ametlikult selleks, et arendada koostööd rahumissioonide raames (ka Venemaast sai PfP liige), kuid tegelikult tähendas see NATO õpipoisiseisust, mis aitas kandidaatriikidel esimesi samme astuda.

Moskva kõige kõrgematest kabinettidest kõmisevad üha kurjemad ähvardused kajasisid vastu kogu endises Nõukogude Liidus, hoiatades NATO laiendamise leeri sihikindlamaid hääli. Kui NATO peaks laienema, siis "lahvatab sõjaleek üle kogu Euroopa," kuulutas Jeltsin Moskvast pressikonverentsil. Teda toetas kaitseminister Pavel Gratšov:

"Missugune on piirjoon, milleni jõudmise puhul hakkab Venemaa oma sõjalist võimsust tugevdama ja uusi militaarliitlasi otsima? Palun – selleks piiriks saab ajahetk, kui Balti riigid võetakse NATO liikmeks." Kommunistliku partei liider Gennadi Zjuganov ütles, et Balti riikide NATO-sse astumine tähendab seda, et "80 protsenti Kirde-Eesti elanikkonnast, kes kõik on venelased, hääletavad Venemaaga ühinemise poolt. See tähendaks Eesti jaotamist."¹¹

Et NATO hakkaks koondama vägesid Venemaa lävele, oli paljude Vene tippametnike meelest täiesti mõeldamatu, sest nad eitasid ikka veel uut tegelikkust. Nad ju mäletasid, et kõigest mõni aasta tagasi, Eesti Nõukogude Sotsialistliku Vabariigi ajal,

oli Nõukogude Liit valitsenud Eesti rannikul asuvast Paldiski allveelaevade baasist kogu Läänemerd. Välisturist tohtis astuda Eesti NSV pinnale ainult Nõukogude riigivõimu eelneval loal.

Iga kord, kui Einseln oma sidemeid ära kasutades kutsus NATO esindajaid Eestisse või pakkus USA mõnele sõjalaevale peatuspaika Tallinna sadamas, kaasnes sellega idanaabri ärritusseisund.¹²

Läänemere baaside ning sadamate kaotus lõhestas Venemaa ja Balti riikide suhteid ning Moskva nägi selles vahetut julgeolekuohtu. Kremli meelest oli koostöö NATO-ga Moskva kantsile ligi hiilivate vaenlaste salakaval, soodsat olukorda ära kasutatav tegutsemine. Baltimaad ja Läänemeri olid olnud suure Nõukogude impeeriumi eraomand. Nüüd olid NATO agressiivsed ringkonnad seda neilt käest rebimas.

Narva püssirohutünn

“Eesti rahvas on väljunud impeeriumi pimedusest vabaduse helgesse päikesepaistesse,” ütles Eesti president Arnold Rüütel.¹³

See polnud päriselt nõnda. Kuigi päikesepaiste oli helge, osutus see ohtlikult kuumaks ning temperatuur kasvas pidevalt. Kaitsvat varju oli napilt.

Ootamatult vabanenud Eestis elavad venelased sattusid karmi olukorda. Paljud kohalikud bürokraadid, tehase- ja pangadirektorid, sõjaväelased ja sõjaväe abipersonal, miilits, transporditöötajad ja teised, kes alles äsja pidasid selles riigis eelisameteid, olid üleöö ja ametlikult muutunud välismaalasteks. Seadus kohustas neid õppima asukohariigi keelt ning nad tõrjuti tõhusailt võimupositsioonidelt.

Endised KGB ja muude julgeolekuasutuste töötajad vallandati hüvitust maksmata. Levis kuuldusi, nagu kihutataks venelased korteritest välja. Eestlased hakkasid koguni rääkima endiste sõjakurjategijate vangistamisest.

Venelaste langemine valitsevast klassist kahtlustatavaks vähemusrühmitiseks polnud aeglane allakäik, vaid järsk kukkumine. See oli vapustav alandus.

Organiseeritud vastupanu algas 1993. aasta suvel, kui Eestis kehtestati vene kogukonda vihale ajanud “Välismaalaste seadus”. Nende arvates tähendas see “venekeelsele elanikkonnale sõja kuulutamist”. Venelased kartsid, et see seadus ei taga nende

õigusi.

Tulipunktiks kujunes Kirde-Eestis Venemaa piiril asuv Narva linn, mille elanikkonnast üle 90 protsendi on etnilised venelased. Rusikaga vehkivad narvalased ähvardasid sulgeda elektrijaamad, blokeerida piiripunkte ja täita tänavad protesteerijatega. Mõttekaaslasi leidsid nad Moskva natsionalistlike poliitikute hulgast.

Venemaa oli alustanud Läänemere sõjalaevastiku äraviimist Eestist. Mõni päev pärast seaduse vastuvõtmist see katkestati. Samuti lõpetati maagaasitarne, millest Eesti sõltus, varsti kehtestati pisikese naabri vastu ka kaubandussanktsioonid. Jeltsin süüdistas Eestit etnilises puhastuses ja apartheidis.¹⁴

Narva linnapea nimetas olukorda pingeliseks. Venekeelne *Nezavissimaja Gazeta* kirjutas: "On vaja ühtainust sädet, et püssirohutünn plahvataks." Narva varem passiivne vene kogukond oli nüüd "sama hästi kui relvile tõusnud".¹⁵

Lärmakas rahulolematuus Kirde-Eestis lähenes plahvatusetele, niisugune olukord süütas USA-s hoiatustule. Just siis, kui konflikt tundus olevat vältimatu, saabus ootamatult Tallinna sadamasse NATO manöövril osalenud USA fregatt ning Tallinna väikeses lennujaamas maandus otsekui täiesti rutiinsetel põhjustel USA mereväelennuk.¹⁶

Carl Bildt seadis endakaitsjarolli. Narvakriisi haripunktil Rootsi peaminister lavale, et rakendada oma diplomaadi oskusi Eesti hüvanguks.¹⁷

Euroopast lähtunud survele alistudes pehendas eskaleeruvaid etnilisi raskusi mõistnud Eesti Riigikogu "Välismaalasteseadust". Kuid Narva venelased ei rahunenud. Nad esitasid ultimaatumi, nõudes referendumit. Narva linnanõukogu otsustaski korraldada rahvahääletuse, kus esitataks üksainus küsimus: "Kas soovite, et Narva saaks rahvuslik-territoriaalse autonoomia Eesti Vabariigis?"

Sisuliselt kõlas see küsimus nõnda: "Kas peaksime Eesti lõhestama?"¹⁸

Venelaste emotsioonide maht sai ka arvulise väljenduse, kui 98 protsenti narvalastest vastas JAH.

Märgati häirivat paralleeli. Mainitud referendum paistis olevat tagaukse kaudu algatatud katse kehtestada samasugune impeeriumijärgne mudel, mis oli loodud Moldova Dnestri-taguses regioonis. Tallinna poliitikud mõistsid referendumi hukka, nimetasid selle seadusevastaseks ja kuulutasid õigustühiseks.¹⁹

Kuigi kodusõja võrsed ei tärpanud, oli vähemalt seeme külvatud ja kastetud.

Moldova plaanist lähtudes nähti nüüdki ette kolmeastmeline strateegia. Esmalt tulnuks Eestis õhutada sotsiaalseid rahutusi. Teiseks taheti saata Vene kodanikke kaitsma ja korda taastama Vene väed. Kolmandaks kavatseti sõdurid kuulutada rahuvalvajateks, mitte okupantideks, ja nad pidid kohale jääma määramata ajaks.

See oli mäng, sest mõlemad pooled mõistsid ajaloolist irooniat. Samasugust taktikat oli kasutanud Hitler, kui ta saatis sõjaväe Tšehhoslovakkiasse ettekäändel, nagu ahistataks sudeedisakslaste õigusi. Aga nüüdses mängus olid panused väga kõrged.

Sündmused muutusid veelgi kurjakuulutamaks, kui Eestit küündisid raputama Venemaa sisepoliitilised segadused. 1993. aasta oktoobris, mõni kuu pärast Narva kriisi, suruti Moskvast maha teine mässukatse, Jeltsin käskis tankidel tulistada Venemaa Valget maja, kuhu olid peitu pugenud tagurlikud parlamendisaadikud. Oktoobrisündmustele järgnes etteaimamatu käitumisega ultranatsionalisti Vladimir Žirinovski eksitava nimega Liberaaldemokraatliku Partei vapustav edu parlamendivalimistel. Mitu järgmist aastat Žirinovski vaenas Eestit.

Žirinovski süvenev mõju, mis 1993. aasta detsembrivalimiste tagajärjel veelgi kindlustus, häiris rahvusvahelist kogukonda ja innustas Eestis äärmusmeelseid venelasi.

Žirinovski ihaldas taastada Vene impeeriumi, ta kuulutas, et kõigepealt võetakse tagasi tõrksad Balti riigid. "Ütlen teile ausalt, et teen Balti riikide likvideerimiseks kõik mis vähegi võimalik. Ma räägin seda avalikult, et mind hiljem mitte alusetult süüdistada... Teile tundub, et olete iseseisvad, kuid see lõpeb teile teie enda verrega," teatas Žirinovski ühes oma sütitavas avalduses Eesti ajakirjandusele.

Nüüd paistis vene vähemusel olevat Moskvast mõjukas liitlane. Eesti pidi jälle tunnetama Venemaa jõudu ja tantsima tema pilli järgi.²⁰

Praeguseks on avalikustatud USA Eesti suursaadiku Robert Frasure'i 1994. aasta veebruaris Ameerika Ühendriikide välisministri Warren Christopherile adresseeritud memorandum, milles Frasure kirjeldab Žirinovski efekti:

"12. detsembril toimunud duumavalimiste negatiivsed

tulemused põhjustasid siin sügavat vastukaja,” kirjutas Frasure. “Vene radikaalid said uut jõudu. Eestlased tõmbusid varju... Niisuguses ebamäärases kontekstis ning lähtuvalt Žirinovski edust duumavalimistel on Vene vanameelsed oma madalast poliitikahauast rõõmsalt üles tõusnud.”²¹

Venemaa pöördus paremale ja Moskva algatas taas Eesti-vastaseid aktsioone. Eesti pinnal hoiti ikka veel tuhandeid tagedaid Vene sõdureid. Kõigest mõnetunnise sõidu kaugusel piiri taga asuvas Pihkvas paiknes veelgi rohkem diviise. Kõik see tähendas ähvardust, et Eestis võib puhkeda terav etniline vägivald või okupeeritakse riik uuesti, seekord võib-olla isegi “rahuvalvevägede” jõul. Poliitikud ja analüütikud mõlemal pool Atlandi ookeani arutasid pingsalt, kuidas Venemaa sissetung Balti riikidesse mõjutaks Ida-Lääne suhteid.²²

Kas Eesti on sunnitud Vene sõduritest vabanemiseks loovutama osa Kirde-Eestist, kaasa arvatud Narva, Kohtla-Järve ja Sillamäe? Kas osa Eesti 600 000 pealisest venekeelsest elanikkonnast tegutseb Žirinovski salaagentidena, kes aitavad varjatult tema eesmärke saavutada? Kas Žirinovski saab 1996. aastale kavandatud valimiste tulemusena demokraatlikul viisil Venemaa presidendiks? Sel ajal tundus kõik võimalik olevat.

Paljudel puhkudel osutusid Eesti-vastased väljaastumised üksnes puhtretoorilisteks, neid levitati kuulujuttude ja grafiti vahendusel. Ent tajutud ähvardused on väga ohtlikud. Need kujundavad atmosfääri, milles isegi kuulujutt võib sünnitada konflikti.

Narva protesti võimendasid veelgi kurjakuulutavamad seigad. Politsei uuris juhtumeid, kus Vene sõjaväelased müüsid sularaha eest relvi. Eesti välisministeerium teatas, et Eesti politsei konfiskeeris “Vene allohvitserilt 500 kilogrammi võimsat lõhkeainet, mille plahvatusjõust piisaks ekspertide arvates New Yorgi Maaailma Kaubanduskeskuse õhkimiseks”. Samast peidikust sai politsei kätte 12 000 padrunit, mis kavatseti maha müüa.²³

Venemaa sõjaväestruktuurid kadunud relvadest ei hoolinud. Kell tiksus. Kõige kõrgemal poliitilisel tasandil arutati nende vägede Eestist lahkumise aega. Paljud sõdurid ja vanemohvitserid nägid taandumises allaandmist; veelgi enam, nad ei tahtnud naasta Venemaale, kus sõdurid pidid asju toitu vastu vahetama või isegi telkides elama.

Kuhu läksid kõik need relvad? Kui lähedal oli Eesti etnilisele

konfliktile Balkani moodi, mis oleks haaranud ka Läti, Leedu ja Loode-Venemaa?²⁴

Bandiidid

Eestit varitsevas etnilises konfliktis peitus veel üks kurikaval dimensioon. Organiseeritud kuritegelikud jõugud kippusid Balti vabariikides võimust võtma.

Makarovi püstolitega relvastatud kantpäised tüübid eelistasid autosid Mercedes ja BMW ning maksid nende eest sularahas. Paljud neist olid sõjaväelased või profisportlased, kes hülgasid oma lootusetu karjääri, eelistades hoolimatut brutaalsust, mille eest maksti kõvas valuutas.

Paljudel grupeeringutel oli kõrgetel kohtadel sõpru. 1990. aastate väärdunud loogikast lähtudes tegutsesid vene poliitikud, ärimehed ja sõjaväelased rikastumiseks käsikäes. Relvajõudude ja kurjategijate eraldusjoon hägustus sedavõrd, et analüütikud nimetasid Vene sõjaväge "mundris maffiaks".²⁵

1994. aastal oli ka Eesti osa nende tegevusväljast. Politseiriikide lõpp, demoraliseerunud Vene sõjaväelaste kohalviibimine ja Baltikumi lõtv piirikontroll võimaldasid nii kohalikel kui ka välismaa kuritegelikel organisatsioonidel tegutseda enneolematu tõhususega. Ebaseaduslik kauplemine, väljapressimine, avalik prostitutsioon, ametiisikute äraostmine, palgamõrvad ja suurejoonelised pettused – kõik see oli nende igapäevane tegevus.

Relvade ja uimastite salavedu polnud mingil juhul kõrvalharrastus, vaid hirmuäratav suuremahuline äri.

Relvi oli võimalik vabalt hankida. Eesti oli kasutusele võtnud oma vääringu krooni ja sidunud selle kalli Saksa margaga. Vene sõduri rublapalga väärtus kroonide suhtes langes iga päevaga. Ellu jääda aitas sõduril sageli relvade, laskemoona, suurtükkide ja muu varustuse müümine.

USA hinnangul ulatus Eesti varimajandus 1994. aastal kolmandikuni sisemajanduse kogutoodangust, "suurem osa mainitust langes organiseeritud kuritegevuse ja sellega seotu arvele".²⁶

Kriminaalse vägivalla puhangu haripunkt jõudis kätte 1994. aastal, see pärines Venemaalt. 1994. aastal valati kogu endises Nõukogude Liidus ohtralt verd. Just sel aastal nimetas Jeltsin Venemaad "kuritegevuse üliriigiks".

“Aastail 1993–1994 vallandus erakordne verevalamine,” teatas ajakirjanik Paul Klebnikov. “Mitu põlvkonda kurjategijaid võitles nõrgenenud Vene riigi laialipillatud varade pärast.”²⁷

Venemaa kõige verisematel aastatel kasvas kuritegevus ka Eestis; kohalikud kurjategijad olid Vene omadega otseselt seotud. Mõrvade arv suurenes olulisel määral. 1993. aastal kuulutati Tallinn maailma üheks vägivaldsemaks pealinnaks, mis mõrvade suhtarvu poolest tõusis Euroopas esikohale.

Ühtaegu lahendati 1993. aasta keskpaiku ainult 21 protsenti kõigist registreeritud kuritegudest. Parvlaeva *Estonia* reisijad saabusid sageli Stockholmi, taskus gaasiballoon, mõnikord koguni nuga või püstol.²⁸

Baltimaade sadamad olid kuritegeliku allilma valduses. Kuna Ida-Saksamaad enam polnud ja Balkani poolsaarel möllas sõda, sai just Baltimaadest keskus, mille kaudu endisest Nõukogude Liidust illegaalseid kaupu Läände toimetati. Aastas liikus Baltimaade sadamate kaudu 13 miljonit tonni Venemaalt pärit legaalselt kaupa, kuritegelikud jõugud sokutasid selle hulka relvi, uimasteid, pagulasi, varastatud autosid ja kõike muud, mida sai müüa kõva valuuta eest.

Kuritegelikud ettevõtjad aitasid tuhandetel kolmandatest riikidest pärit varjupaigaotsijatel Balti riikidesse valguda. Paljud neist olid esimese Lahesõja tagajärjel kodu kaotanud Iraagi kurdid, kes rändasid tuhandeid miile läbi Venemaa, et jõuda enda arust viimase tõkkeni, mille taga on juba turvakants Euroopa. Sajad põgenikud juhutati Eestisse ja seal toimekassee Tallinna sadamasse, kust lähtus Stockholmi otselaevaliin. Kuritegelikud jõugud ja omal käel tegutsevad salakaubavedajad võtsid igalt inimeselt üle 1000 USA dollari ning sokutasid nad Rootsi suunduvatele parvlaevadele ja väiksematele alustele.²⁹

1994. aasta veebruaris olid parvlaev *Estonia* autotekil ühe veoki kinnipitseritud konteinerisse suletud Iraagist pärit kurdi põgenikud öisel Rootsi-reisil lämbumas. Nad pääsesid eluga ainult seetõttu, et keegi meeskonnaliige kuulis neid autos kolkimas.

On dokumenteeritud palju strateegiliste materjalide salaveo juhtumeid. Aastail 1993 kuni 1995 teatati ametlikult, et Eestis oli 11 korral avastatud ja konfiskeeritud radioaktiivseid materjale. Neist intsidentidest oli valitsuse andmetel kaheksal korral mängus tseesium-137, üks kord raadium ja kahel korral uraan. (Vt 10. peatükk.)

Lääne luurajate koostatud julgeolekuohu hinnangutes

mainiti Eestit üha sagedamini. Eestis polnud kiirguse tuvastamise aparate, samuti puudusid ohtlike materjalide avastamise kogemused. Piiripunktides valvasid 60-kroonise (5 USA dollarit) kuupalgaga ajateenijad, kes lasksid ennast altkäemaksuga ära meelitada.³¹

1994. aastasügisel ja talvel vaevas Clintoni Valget Maja endisest Nõukogude Liidust väljaveetavate tuumamaterjalide luupainaja. Iraani ja Põhja-Korea esindajad olid käinud endise Nõukogude Liidu baasides relvi luuramas. Washingtonis toimunud ülimalt salastatud kohtumistel tõstatati lausa mõeldamatu probleem: kui Balti riikide hõreda piiri kaudu liigub radioaktiivseid materjale, siis järelikult võivad kriminaalsed elemendid näpata Venemaa viletsalt kaitstud varudest ka tuumapommi.³²

1994. aastal oli endine Nõukogude Liit tõepoolest üks väga kummaline paik. Enam ei tarvitsenudki ette kujutada USA sõjalaevu, mis blokeerivad Kuuba rannikule lähenevaid Nõukogude aluseid, sest juuksed kerkisid selletagi püsti.

Okupatsioonist vabanemine, august 1994

Baltlased rõõmustasid, kuid venelased läksid koju tagasi tõrksalt. Vene vägede lahkumist 31. augustil 1994. aastal pärast üle poolsajandi kestnud okupatsiooni tähistas kogu tsiviliseeritud maailm kui totalitaarvalitsemise lõppu ja rahvusvahelise diplomaatia võitu. President Clinton läkitas õnnitlustelegrammi, milles ennustas "piirkonna arengu ja koostöö uut ajastut". Eesti president Lennart Meri rõhutas "meie ajaloo kõige kurvema peatüki" lõppu. "Võin öelda, et Eesti on nüüd iseseisev," lisas peaminister Laar.³³

Tegelikult olid venelased minema kangutatud. Neid oli meelitatud, rahaga mõjutatud, noomitud, veendud ja ähvardatud. Nad ei tahtnud kuidagi ära minna.

Tõepoolest, Venemaa häältes kõlas kättemaksuiha. *Izvestija* arutas, kui kauaks väed "seekord" lahkuvad. Ajalehe *Nezavissimaja Gazeta* sõjaväeanalüütik ütles, et Venemaa "tsiviliseeritusega kokkusobimatu taandumine" olevat põhjustanud Venemaa rikkusele ja rahvuslikule julgeolekule "uskumatuid ja puhuti korvamatuid" kaotusi. Veelgi hullem oli tema arvates Venemaale ja Balti riikidesse jäänud venekeelsele inimesele osaks saanud "alandus".³⁴

Vägede lahkumine toimus ametliku juubeldamiseta, nagu läbirääkijate vahel oli kokku lepitud. Ent sõjaväe väljaviimist

varjutasid häirivad faktid.

Eestisviibis 10500 Vene eruohtitseri, kes jäid kohale, hoolimata omarublapensionist kallikroonil põhineva majandusega riigis. Just needsamad ohvitserid olid truult hoidnud Eestit Moskva haardes, nende hulka kuulusid ka pensionil julgeolekutöötajad, kellest osa oli seotud repressioonidega ja võib-olla ka hukkamistega. Eesti nägi neis riiki jäänud sõjaväelastes rahvusliku julgeoleku riski, võimalikku salajast õõnestusorganisatsiooni, kes tegutseb Eestis viienda kolonnina, järgides Moskva eesmärke.³⁵

Mure seoses vene diasporaa hulgas peituva viienda kolonniga aina süvenes, kuna Žirinovski jätkas teatraalsete ähvarduste tegemist. Uus rühmitus, Vene Kodanike Ühendus Eestis, hakkas nõudma Kirde-Eesti teist autonoomiareferendumit.

USA pööras taas sellele tähelepanu. Ta pakkus välja plaani jagada Vene ohvitseridele kümne tuhande dollari väärtuses sertifikaate korteri ostmiseks Venemaal tingimusel, et nad lahkuvad Eestist. Aga Venemaa ei toetanud seda programmi. USA suursaadiku Frasure'i meelest oli kummaline, et Venemaa püüab nii kangesti hoida hiljuti pensionile jäänud ohvitseride Eestis ega soovi, et nad omandaksid Venemaal korteri, mille eest olulises osas maksaks USA valitsus.³⁶

Uinuva rakukese teooria polnud üldsegi paranoia. Eestit koloniseerinud Venemaal olid selles riigis väljaõpetatud mehed, üle sugupõlvade ulatuvad sõprussidemed, ladusad majanduskontaktid, organisatsioonilised teadmised ning miilitsaja luureteenistuste toimikud, tänu millele võidi teha kõike, mida iganes sooviti.

Võimalik viies kolonn tekitas ärevust ka Läänes. USA kaitseanalüütikud tegelesid sellega hoolsalt. Kurje kahtlusi tekkis ka Bildtil ja Rootsi eraldas Eestile raha, et uuritaks Vene erusõjaväelaste riigis viibimisest tulenevaid riske. Kindralleitnant Einseln leidis, et paljud tema juhatuse all uues Eesti kaitseväes teenivad etnilised venelased olid ustavad Venemaale. Samuti avastas ta, et Eesti kaitseministeeriumis töötas kõrgel ametikohal kaks Venemaa sõjaväeluure (GRU) ohvitseri.³⁷

Kindlameelsed rootslased

Baltimaade ärevaid aegu jälgisid isemoodi valvurid.

Rootsi peaminister Carl Bildt ja Soome peaminister Esko Aho, mõlemad napilt neljakümnesed, ja alles hiljuti kolmekümneseks

saanud Eesti peaminister Mart Laar, kes kõik sarnanesid vanuselt pigem äsja ülikooli lõpetanud noorukite kui kogenud riigimeestega, sattusid järsku kõrgete panustega kaost ohjama.

Carl Bildt kerkis esile kui Läänemere juhtpoliitik. Tema juhtis Rootsi riigivankrit. Jõuline valitsemisviis ja seni ainult USA poliitikuid iseloomustanud uljad ettepanekud tegid tüüne Rootsi mõningaid ringkondi ärevaks.

Bildti ajal asus Rootsi, mis polnud juba 180 aastat sõdinud ja säilitas ka külma sõja ajal ametlikult neutraalsuse, lõdvendama mitteühinemispoliitikat, liitus NATO Rahupartnerluse programmiga ning pidas järjekindlat arutelu NATO-ga liitumise asjus.³⁸

Venelaste meelest oli Bildt kahtlemata tülikas tegelane. Bildt oli alati asunud kindlalt Nõukogude-vastasel positsioonil, toetanud vabadust ja demokraatiat Ida-Euroopas ammu enne seda, kui niisugune tegevus moodi läks. Ta tõusis Rootsis võimule, kui oli organiseerinud kampaania Rootsi vetesse loata sisenenud Nõukogude allveelaevade paljastamiseks. Külma sõja järel sai ta peagi aru, et Rootsi on Euroopa "põhjapoolne võimusammas".

Bildt oli rootslase kohta harjumatult otsekohene. Ta jälgis teraselt ning arvustas Venemaa käitumist taasiseseisvunud Balti riikides ja nimetas sõja järel toimunud Narva eestlaste asendamist venelastega etniliseks puhastuseks.

Bildt tegutses Eesti kasuks hämmastava energiaga, nagu mees, kes peab väära õigeks pöörama. Oli ju Rootsi suisa ametlikult tunnustanud Balti riikidele jõuga peale surutud ühinemist Nõukogude Liiduga, ehkki suurem osa demokraatlikust maailmast kinnitas avalikult, et ei tunnusta seda. 1939. aastal Rootsi Riigipanka hoiule antud Eesti kuld loovutati Nõukogude Liidule. Ja veel saatis Rootsi Stalinile tagasi osa eestlasi, kes olid 1944. aastal Eesti taasokupeerimise eel üle ohtliku Läänemere Rootsi põgenenud.³⁹

Niisugused leheküljed siis Rootsi ajaloos; nüüd oli saabunud aeg asju parandada. Just Bildti algatusel avati Eesti ja Rootsi vahel uus parvlaevaliin. 1980. aastate lõpul Nõukogude Eestit külastanud Bildt tegutses otsekui kosjasobitaja, kes viis kokku Eesti riikliku laevandusettevõtte ja Rootsi Nordström & Thulin AB. Laevaliin pidi jääma kaasomandisse. Laevaliini kui ühisettevõtte põhilepingule kirjutati alla 1989. aasta augustis.

Läänemere vastaskaldaid siduva ühisettevõtte nimi oli N&T Estline AB, mis sai tuntuks kui Estline. Estline oli Nõukogude

Liidu presidendi Mihhail Gorbatšovi uue “reguleeritava turumajanduse” saadus. Niisugune tõelise vabaturumajanduse ja riigikontserni hübriid võimaldas Gorbatšovil väita, et ta pole kommunismile selga pööranud.

Kõik uue parvlaevaliiniga seonduv oli poliitiline ja väga sümboolne. Bildt uskus, et ta loob elusilla vabaneva Eesti ja Lääne vahele. Regulaarliiklus Tallinna-Stockholmi liinil algas 17. juunil 1990, täpselt 50 aastat pärast seda, kui Nõukogude Liit oli Eesti okupeerinud.⁴⁰

Esimestel aastatel kasutas Estline parvlaeva *Nord Estonia*. Hiljem asendati see suurema Soomest ostetud luksusparvlaevaga. See ristiti *M/V Estoniaks* ja alustas teenistust 1993. aasta veebruaris.

Oma koduriigi nime kandev laev tõstis Tallinna sadamas Eesti Vabariigi sinimustvalge lipu ja asus vastvabanenud rahva juubeldavate hõisete saatel teele Stockholmi poole. Laev säras prožektorite valgusest ja see värviti sageli üle, et säravvalge toon ei tuhmuks. Niisugune on ka Euroopa auväärne meresõidutraditsioon.

Teatud mõttes osutus parvlaev Bildti Läänemere strateegia – kokkulepe, äri ja edu – konkreetseks kehastuseks.

Maailmas pole mootorlaeva *Sweden* ega *Finland*. Ent oli mootorlaev *Estonia*, mis nimetati nõnda just sellepärast, et see oli tagasihoidliku ja rangelt lihtsa riigi oluline tööriist. Eesti riik hoolis väga oma mainest. Tegelikult tähendas just maine Eesti julgeolekut. Mida enam maailm Eestit tundma õppis, seda enam toetas maailma suhtumine teda vaevarikas lahkulöömises Nõukogude Liidust. Seda taktikat hakati hiljem nimetama “CNN’i kaitseks”.

Reisijaid oli suurel parvlaeval esialgu vähevõitu. Eestlased, kel õnnestus pisut reisiraha koguda, sõitsid Rootsit vaatama – see oli nende esimene pilk ehtsale Läänele. Rootslased tundsid küll Eesti vastu huvi, kuid hajutamaks nende hirmu Balti riikides vohava postsovetliku kuritegevuse ees tuli arendada jõulist turunduspoliitikat. Rootsis elas ka arvukas eestlastest pagulaskond, kellest paljud olid tõusnud arvestatavale positsioonile äris, valitsusasutustes ja relvajõududes ning nüüd püüdsid ilmse huviga oma kodumaa ülesehitamisele kaasa aidata. Nemad külastasid Tallinna sageli.⁴¹

Laevaliin töötas algusest peale kahjumiga ning tulnuks halastamatus laevandusäris peagi sulgeda. Aga *Estonia* jätkas

sõite, sest Rootsi-poolne poliitiline tahe hoidis seda elus. Laev kujutas endast heitumatut üldistust arenevaile sidemeile Läänega. See oli sõltumatus silmanähtaval kujul.⁴²

Kuid mitte kõigile ei meeldinud Eesti Vabariik ega selle sõltumatuse sümbolid. "Laeva- ja lennureisid üle kitsa Läänemere arenevad kiiresti, mistõttu baltlased, kellel on raha või rikkaid sugulasi, saavad tutvuda Rootsi "materიაalse kultuuri saavutustega", kirjutab keegi kommentaator sarkastiliselt Vene ajalehes *Segodnja*.

"Stockholm on õnnelik, et Nõukogude impeeriumi Läänemere bastion on kokku varisenud ning sel moel kõrvaldanud Rootsit ähvardava sõjalise ohu ... Nüüd tahavad rootslased tagasi saada oma ajalooliselt ja geograafiliselt õigustatud mõju."⁴³



1990. aastate muutlikest olukordadest hoolimata õnnestus Eestil tähelepanu väärselt rahulik üleminek, mõnes teises endise Nõukogude Liidu järglasriigis oli see sootuks teisiti. Kiire ühinemine Euroopa Liidu ja NATO-ga, tõhus majandus ja läbipaistev valitsemine teevad Eestist uue Euroopa omamoodi näidiseksmplari. Kahtlemata tuleb seejuures tunnustada nii Lääne võimude telgitaguseid diplomaatilisi pingutusi kui ka eestlasi endid. Eestlaste visa töö ja arukus saavutasid võidu ning tagasid enda loodud jätkusuutlike institutsioonide märgatava edu.

Ent riigi tarmukat ülesehitamist häiris kaos, mida etteaimamatult imbus sisse maalt, kus mõne vaatleja arvates valitses süvenev hullumeelsus.

Venemaa igas nurgas pidi vaesuv ja vihane rahvas taluma lausa sürreaalseid sündmusi. Riiklike elektrifirma lülitas voolu välja lennujaama juhtimistornis, kui õhus viibis kümneid lennukaid, sealhulgas ka see, mille pardal oli president Jeltsin. Sõjaväebaasi ülem saatis tankid elektrifirmasse, sundides taastama voolu, mis oli tasumata arvete tõttu välja lülitatud. Venelane, kellelt pisibürokraadid olid võtnud raha, korteri ja passi, kaaperdas Aerofloti siseliini lennuki, mis maandus ohvriteta Tallinnas. Pärast seda, kui Eesti võimud olid nõustunud süüdlase Venemaale välja andma, poos ta ennast Tallinnas vangikongis üles.⁴⁴

1994. aasta 27. septembril jätkus Tšetšeenias vaikne, kuid järjekindel vägede koondumine. Moskva kinnitas ametlikult, et

Venemaa ei kavanda sissetungi Tšetšeeniasse. Keegi ei osanud aimata, et Tšetšeeniat tabab barbaarne rünnak, milles järgmise aasta esimese kolme kuuga hukkub umbes 20 000 inimest.

Samal päeval tõusis Tallinnas tuul. Oli sügisene hilisõhtu. Lehed puudel olid juba kollaseks ja punakaks muutunud. Eesti laiuskraadil hämardub sügisel tihti varakult.

Kell 19.15 lahkus mootorlaev *Estonia* sadamast ja alustas reisi Stockholmi poole. Juba vähem kui seitsme tunni pärast langes Euroopale osaks kõige rängem merekatastroof pärast Teist maailmasõda.

VIIES OSA

Alternatiivstsenaariumid

Alternatiivstsenaariumid

Supertuumariigi kogu struktuuri kokkuvarisemise taustal uppus parvlaev *Estonia* kahtlustäratavalt kiiresti. Venemaa langemine anarhiasse ja vägivalda annab igatahes alust kahtlustada räpast mängu.

Kuid JAIC'i ühekülgne lähenemisviis välistas juba eos kõik muud võimalused peale visiirisüsteemi mehaaniliste osade tehniliselt keeruka vastastikuse toime. Selle tagajärjel on laevahuku ametlik selgitus "visiir murdus küljest, ramp avanes, laev uppus" puudulik, tegelikult vaid vee sogamine.

Merekõlblikud ning korralikult juhitud reisilaevad ei upu 35 minutiga isegi siis, kui vesi tungib autotekile ja merel möllab sügistorm. Miski pidi põhjaminekut jõuliselt kiirendama.

Eeldades, et parvlaev ei olnud vana risu ning seda juhtis pädev meeskond, tuleb järeldada, et laevas oli auk. Ning augu võis tekitada ainult kokkupõrge või plahvatus.

Ent välistegureid ei käsitatudki. Komisjon ei teinud tihedat koostööd Rootsi ja Venemaa julgeolekuteenistuste, FBI (mis paratamatult pidi tegutsema ka Venemaal ja Balti riikides) ega teiste asjakohaste ametitega. Pole teada, kui pikalt keegi kriminaalset jälge uuris ja kui kaugele sellega jõudis. Miski ei kinnita, et uurijad oleksid järginud süstemaatilisi protseduure eesmärgiga täielikult välistada kokkupõrge või plahvatus.¹

Veelgi enam, Rootsi riik, mida oli ammust ajast peetud maailma avatuse ja aususe musterkujuks, salastas äkki *Estonia* kohta käiva informatsiooni ning lõi ukse kinni, välistades avaliku arutelu. Stockholm pani laevahuku karantiini. Hulk *Estonia* dokumente on tunnistanud riigisaladuseks. Juurdluse

peategelased on vait.

Raamatu selles osas kirjeldatud oletuslikud stsenaariumid lähtuvad kooskõlalistest ja ühes suunas osutavatest tõenditest, mis viitavad kokkupõrkele või plahvatusele. Ühtegi neist teooriatest ei ole lõpuni tõestatud, kuid tõele viitamiseks ei peagi teooria olema viimase kui kriipsuni lõplik.

Senispekulatiivsed teooriad said lõpliku viimistluse parvlaeva *Estonia* õnnetuse vaatlemisel selle ajaloolises raamistuses; see on kainestav kogemus.

1995. aasta jaanuaris, kolm kuud pärast parvlaeva uppumist, aktiveerusid president Jeltsini ja tema ülemjuhatuse tuumakohvrid. Vene sõjaväelased olid ekslikult ohumärgiks pidanud Norra uurimisraketti. Vene juhtidel tuli otsustada, kas anda vastulöökk USA idarannikule.

"[Tuuma]kohvrite tuled hakkasid vilkuma. See pidi olema kohutav hetk, kui kohvriomanikud haarasid võtmed. Nõnda polnud juhtunud kunagi varem, isegi Kuuba raketikriisi kõige hirmsamatel hetkedel mitte. Kogu Venemaal olid raketioperaatorid valmisolekus number üks. Hiljemalt viieteistkümne minuti pärast tuli suunata Ühendriikide pihta massiivne tuumalöökk... Lõpliku otsuse, kas raketid stardivad või mitte, pidid langetama Jeltsin ja kaitseminister Pavel Gratšov, kes oli kuu aega varem presidendile kinnitanud, et Groznõi võib vallutada mõne tunniga."²

Kui rakett ei suundunud Venemaa poole, viidi tuumajõud tagasi normaalsesse valveseisundisse.

Aeg oli niisugune, et meie planeedi suurte piirkondade hävitamine olnuks sama lihtne kui eksida kaardilugemisega või pöörata teel kogemata valesse suunda.

Kokkupõrge või plahvatus merel polegi ju siis nii pöörane mõte.

Põgenemine sündmuskohalt

Läänemeri on ideaalne harjutamispaik allveelaevadele. Suhteliselt väike sügavus, milles haigutab sügavamaid kanjoneid, võimaldab seada allveelaevameeskonnale nõudlikke ülesandeid.

Meresügavus varieerub kolmekümnest kuni kolmesaja meetrini, mõnikord koguni kilomeetrini või rohkemgi. Tihe pealveelaevade liiklus - enamasti on tegemist reisiparvlaevade või Skandinaavia sadamate vahet liikuvate kaubaalustega - annab allveelaevadele võimalusi otsimis- ja jälitamistehnika viimistlemiseks, samuti saavad allveelaevad pealveelaevadele järgnedes peita ennast nende sõukruvide müra varju.

Tuhanded Rootsi ja Soome rannikul asuvad saared pakuvad allveelaevadele suurepäraseid peidupaiku. Kui Eesti oli ennast Nõukogude Liidust lahti rebinud, palusid ametivõimud rootslastel otsida Narva ja Tallinna vahel veealuseid koopaid, kus võivad redutada Vene allveelaevad.¹

Nõukogude Liidu lagunemisest alates on liikunud kuulujutte, et külma sõja ajast on jäänud merepõhja miinivööndeid. Mõne väite järgi ulatuvad need NATO ja Rootsi salajases koostöös merre lastud miinid Soome Utö saarest kuni Ristnani Eestis, teised kinnitavad, et miinivöönd, mille Nõukogude Venemaa paigutas Leningradi kaitsmiseks vaenlaste eest, kulgevat Suursaare lähedal Narvast Soome rannikuni.

Pärast 1991. aastat leidsid nii Soome kui ka Rootsi sõjaväelased Eesti vetest külma sõja ajal paigutatud Vene miine, kuid miinivöönditest ei räägitud midagi.²

Nõukogude ajal sõelusid allveelaevad Läänemere sügavustes. 500 miili ulatuses Kaliningradist Peterburini paiknesid

Nõukogude Liidu allveelaevade baasid Kaliningradi oblastis Baltiiskis, Leedus Klaipėdas, Lätis Liepajas ja Eestis Paldiskis, rääkimata juba Peterburi määratu suurtest mereväebaasidest ja laevatehastest, kus remonditi vigastatud allveelaevu ja konstrueeriti ning katsetati uusi.

Rootsil on kaksteist enda ehitatud diiselallveelaeva. Norra, Taani ja Saksamaa näitasid oma NATO-muskleid Läänemere sügavustes luusimisega. Sageli viibis neis vetes Suurbritannia ja USA allveelaevu, mis jälgisid sovettide tegevust, pidasid manöövreid ning sisenesid mõnikord ka Rootsi territoriaalvetesse.³

Pärast Nõukogude Liidu lõppu uitas Vene allveelaevu ikka veel Läänemeres, hoolimata nende mõju vähenemisest selles piirkonnas. Rootsi salvestas 1990. aastatel oma territoriaalvetesse tunginud allveelaevade akustilisi signaale ja talletas videolindile merepõhja jäänud miniallveelaevade jälgi. Bildt seostas sissetunge Venemaaga.

Rootsi oli veealuste piiririkumistega hädas olnud juba 1981. aastast, kui Nõukogude Whiskey-klassi allveelaev Rootsi saarestikus karile kinni jäi. Mainitud intsident sai nime "Whiskey on the Rocks" ["viski jääga"]. Bildt pidas allveelaevade sissetungi teemat ülimalt oluliseks, juhtumist räägiti jõuliselt tema 1994. aasta Moskva-visitide ajal, kus ta kinnitas veendunult, et tegemist oli Vene allveelaevadega, mis tungisid Rootsi vetesse. Tõenäoliselt Jeltsini teadmata.

Umbes samal ajal tunnistasid rootslased, et ligi 20 protsenti varem allveelaevade tekitatud helideks peetud akustilistest signaalidest olid tegelikult "bioloogilised fenomenid", mida võisid tekitada ka ujuvad mereloomad.⁴

Ent Soome peaministri Esko Aho sõnutsi olid Vene allveelaevad umbes samal ajal sisenenud ka Soome vetesse.⁵

Läänemeres liikus palju reisiparvlaevu. Tollivaba alkohol oli neil kuni viis korda odavam kui Skandinaavias, mistõttu sealsed parvlaevad said tuntuks kui jooma- ja tantsupaigad.

Läänemere põhjapoolsetel kallastel toimus nii mõndagi kahtlast, nõnda maskeeris ka süütu veepealne tegevus aastakümneid vetesügavuste märksa ähvardavat reaalsust.



Suhteliselt väikese Läänemere põhja on läbisegi puistatud nii viikingilaevade kui paljude riikide ning eri ajast pärit kaubaaluste ja sõjalaevade vrakke, mis peegeldavad selle mere verist ajalugu.

Venemaale olid Eesti, Läti ja Leedu sajandeid olulised kohad merekaitserajatiste jaoks. Keskajal püüdsid neid maid haarata kõik Läänemere-äärsed mõjukad jõud, olgu need siis taanlased, rootslased, poolakad või Saksa Teutooni ordu rüütlid. Vene impeerium hõivas Eesti 1721. aastal pärast Rootsi alistamist julmas vallutussõjas.⁶

20. sajandil osutus iseseisvusaeg üürikeseks. Eesti oli suveräänne riik kaksikümmend aastat, kuni natsid ja sovetid Balti riigid kägistasid. 1940. aastal liideti need kolm riiki vägivaldselt Nõukogude Liiduga.

Sellest piirkonnast kujunes Nõukogude Liidu merejõudude kese ning maailma üks kõige enam militariseeritud piirkondi. See oli justkui merre püstitatud Berliini müür, mis lahutas Ida Läänest. Nõukogude Läänemere laevastikus oli 1980. aastate keskel 45 allveelaeva, 260 merelennuväe lennukit, sealhulgas ka pommitajad ja ründelennukid, 45 allveelaevade tõrjelennukit (ASW), 55 taktikalise toetuse ja 45 transpordilennukit.⁷

Kommunismi langus vähendas allveelaevade liikumist Läänemerel, kuid mingil juhul ei lõpetanud seda.

Laostunud ja kaosesse langeval Nõukogude-järgsel Venemaal polnud 1990. aastatel riigiasutuste töötajatele millegagi palka maksta. Sõjavägi ei saanud majandustoetust ning oli sunnitud uues vabamajanduse džunglis kuidagi ellu jääma.

Merejõud kannatasid rängalt. Kui Vene vägede lahkumine Balti riikidest oli kindlalt otsustatud, laastati Läänemere laevastik. Allveelaevad viidi Kaliningradi või jäeti seisma sadamatesse, kus need rüüstati, metall ja seadmed müüdi mustal turul. Lätis vedeles sadamas umbes 30 hüljatud allvee- ja muud sõjalaeva, mis olid poolenisti uppunud, tekiehitised veest väljas.⁸

Sõjaväelastele ei makstud kuude kaupa palka, sest riik oli lagunemas. Allveelaevade konstruktorid põgenesid Venemaalt, et töötada kõva valuuta eest välisriikides. Kütuse-, remondi- ja hoolduskulud piirasid allveelaevade retki.⁹

Ühinenud Rahvaste Organisatsioon nägi Venemaa lunastuseteed kaitsetööstuse rahumeelsele toodangule

ümbersuunamises. Ühe idee kohaselt tuli alustada tuumaallveelaevadega jääalust kaubavedu Arktikas. Peterburi allveelaevade konstrueerimisbüroo "Malahhit" soovitas kasutada allveelaevu ujuvate elektrijaamadena või paigaldada nende abil Arktika vetesse sidekaableid. Põhjalaevastikus oli nii suur rahakitsikus, et Victor III klassi allveelaevad võtsid torpeedod maha ja hakkasid sularaha saamiseks Siberisse kartuleid vedama.¹⁰

Tegelikult ei saa mereväe allveelaevu kuidagi rahumeelseks äritegevuseks kasutada, see ei tasu end lihtsalt ära.

Ent leidus muu lahendus, pealegi igati asjalik. Mereväe juhid leidsid, et kasutult seisvaid allveelaevu saab teha rahaks. Moskva hädisest keskväejuhatusest mööda minnes otsustasid baasiülemad palgavõlgnevuste katteks ja võib-olla ka enda rikastamiseks hakata allveelaevu müüma.

Ostjaid ei tarvitsenud kaua otsida. Keegi Briti ettevõtja kahmas 1994. aastal venelastelt 85 meetri pikkuse Foxtrot-klassi diiselallveelaeva. See saadi Lätist. "Ostsite selle Vene valitsuse ja sõjalaevastiku asutatud firmalt," selgitas ettevõtja. "Seda tänu nende valuutaihale."

Tiibrakettidega Juliet-klassi diiselallveelaev parseldati soomlastele. Sellest sai Helsingi sadamas tasuline turismiatraksioon. Venelased müüsid ka ühe Zulu-klassi allveelaeva Hollandile ja Whiskey-klassi laeva Rootsile.¹¹

Oma merejõudusid tugevdavad kolmanda maailma riigid astusid himukalt tehingusoovijate järjekorda. Iraanist sai esimene Pärsia lahe äärne riik, kes soetas endale allveelaeva. 1992. aastal ostis ta Vene diiselallveelaeva ja viis selle Peterburist tuhandete miilide kaugusel asuvasse Bandare Abbasi sadamasse. Seejärel sõlmis Iraan lepingu veel kahe allveelaeva ostmiseks.¹²

Hiina ostis neli Kilo-klassi diiselallveelaeva. Ka Tšiili, India, Alžeeria, Põhja-Korea ja Pakistan soetasid endale 1990. aastatel Venemaalt Kilo-klassi elektrodiisel-allveelaevu.

1994. aasta jaanuaris sai teatavaks, et Venemaa oli sõlminud Põhja-Koreaga kümne Golf II-klassi allveelaeva müügilepingu. Osa neist pärines oletatavasti Vladivostoki sõjasadamatest, ehkki nende asukohta ei avaldatud.¹³

1994. aastal edenes allveelaevade müümine täie hooga. Kaheksa aastaga kahanes Venemaa allveelaevastik 186-lt laevalt 99-le.¹⁴

Sõjalaevade müümine kolmanda maailma riikidele oli Läänes

ülimalt tundlik teema. President Clinton üritas mõjutada president Jeltsinit, et too loobuks diktatuuririikide mereväe tugevdamisest. Häda oli selles, et need riigid olid juhtumisi Venemaa parimad kliendid.

Ehkki ametlikult kinnitati vastupidist, läksid allveelaevad sellegipoolest vaikselt viisil uutele omanikele, tehinguid varjati sõjasaladuse looriga. Ühtaegu rikastas riigivara müümine paljusid üksikisikuidki. Aatomienergeetikaministeeriumi Minatom juht Viktor Mihhailov tegi Iraaniga oma salatehinguid, müües Kremli teadmata kaheti kasutatavaid tuumaseadmeid.¹⁵

Varade parseldamisest sõltus ellujäämine. Riik isegi maksis sõjaväelastele mõnikord palka, kuid inflatsioon jäeti arvestamata. Pidevalt kahaneva väärtusega rubla ostujõud muutus üha väiksemaks. Enamik venelasi uskus, et niigi halvad ajad muutuvad veelgi karmimaks. Missugune admiral või laevatehase direktor oleks keeldunud roostetava allveelaeva müümisest, kui seda sai teha kiiresti ja vargsi? Paariariigid olid üksteise võidu valmis pruugitud laevade eest maksma kõvas valuutas.



1994. aastal oli enam kui 20 arengumaal 150 diisel-ründeallveelaeva. Paljud neist olid iganenud ja halvasti hooldatud, neid juhtisid viletsa väljaõppega meeskonnad.¹⁶

Mõni niisugune allveelaev osteti Peterburist. Poliitiliselt tundlike ostudega kaasneva tähelepanu vältimiseks pidid allveelaevad läbi kitsa Soome lahe hiilima ja avamerele jõudmiseks salaja läbima tiheda laevaliiklusega Taani väinad.

Aga minek sarnanes pigem takistusjooksuga. Rootslastel oli tosin rannavalve allveelaeva, millest mõned jälgisid Venemaa veealust tegevust. Veelgi enam, Rootsi arendas oma territoriaalvetesse paigutatud allvee-jälgimisseadmestiku haarde igaks juhuks veel mõne miili võrra pikemaks.

Tegelikult olid rootslased juba avastanudki ühe ostetud allveelaeva, mis oli teel oma uude asupaika, Kesk-Idasse. 1993. aasta suvel tehti Taani Bornholmi saare ja Rootsi lõunatipu vahelisel merealal kindlaks, et Vene Kilo-klassi diiselallveelaeva juhib Iraanlastest meeskond. See juhtus samal ajal, kui NATO merejõud pidasid Läänemeres manöövreid.¹⁷

Asja klaariti hiljem Moskvast, kui Jeltsini administratsioon pidi taluma USA süüdistusi, et Venemaa relvastab paariariike.

Kui nüüd oleks tahetud järgmine allveelaev Peterburist avamerele saata, siis tulnuks müüjal ja ostjal retk hoolikamalt kavandada, sest muidu oleks jälle vahele jäänud. Vene allveelaevade kere on akustilise avastamise vältimiseks kaetud spetsiaalsekummikattega. Sellegipoolest pidanuks laev mööduma rootslaste uuriva pilgu alt ja seejärel vargsi manööverdades läbima Taani väinades 10 miili laiuse pudelikaela, et jõuda Norra lõunaranniku lähedal paiknevasse Kattegati ja Skagerraki piirkonda, mis kubises veealustest akustilise jälgimise postidest.

Kuidas saanuks allveelaev sealtkaudu avamerre hiilida?

Võimalik vastus selgus 1994. aasta keskpaiku, kui NATO avaldas pressiteate, et järgmistel kuudel toimub Euroopa vetes mitu ühist mereväemanöövrit.

NATO kommunismijärgsete manöövritega püüti näidata, et see organisatsioon on suuremeelne. Rahupartnerluse (PfP) programmi patronaazi all kutsus NATO endised idabloki maad, Balti vabariigid, Venemaa ja isegi Rootsi osalema mitmes ühisõppuses Läänemeres või selle lähedal. Üks niisugune operatsioon pidi algama 28. septembril ja selle nimi oli "Cooperative Venture 94" ("Koostööüritus 94").¹⁸

Just samasuguste manöövrite ajal oligi 1993. aastal Rootsi ranniku lähedal märgatud Venemaalt ostetud allveelaeva, mida juhtis iraanolastest meeskond. Aga "Cooperative Venture 94" oli silmatorkavalt erinev. Seekordsed ulatuslikud Rahupartnerluse programmi manöövrid pidid toimuma Skagerraki sügavates vetes Põhjameres ja veelgi kaugemal põhja pool Norra meres. Saabuvad laevad, allveelaevade hävitamiseks loodud lennukid, hävitajad, maismaarelvastus ja väeüksused tekitasid selles piirkonnas mõneks ajaks etteaimatavat segadust, kuni need kõik Taani väinadest sadade kilomeetrite kaugusel määratud kohale asusid.

Just see segadus pidi tagama pagemisvõimaluse.



28. septembri hommikul liikusid 14 riigi väeüksused ja laevad ettenähtud paika, valmistusid ülesannete täitmiseks ja löid side komandokeskusega. Rahvusvahelised manöövrid pidid kestma kümme päeva. "Cooperative Venture 94" kogus just siis hoogu, kui parvlaev *Estonia* uppus.

Neil NATO flotilli osalusega manöövritel läks harjutamiseks

vaja märkimisväärsel hulgal mehi, varustust ja toetusvahendeid. Ehkki "Cooperative Venture 94" üksikasjad on tänini salastatud, saatsid rootslased oma lähedal asuvast militariseeritud Karlskronast arvatavasti osalema vähemalt ühe allveelaeva. Õppusele suundus ka Venemaa laevu.¹⁹

Kuna nendel rahvusvahelistel õppustel osales muidu kokku sobimatuid riike, kes olid harva kui üldse ühisõppusi korraldanud, siis olid sõjaväeressursid väga suures osas seotud õppuste koordineerimisega. NATO tähelepanu suundub eelkõige Lõuna-Norra Skagerraki piirkonnale ja manöövrite edenedes veelgi kaugemale põhja. Oli arvata, et tavaliselt allveelaevade liikumist jälgivate vaatluspostide aparatuuri hakkavad häirima rohked õppusepaigale saabuvad peal- ja allveelaevad, mis kontrollivad oma manööverdamisvõimet ja sidesüsteemi tööd ning täidavad õppuseks määratud ülesandeid.

Aken avanes 27. septembril. Sel päeval oluks Peterburist lahkunud diiselallveelaeval ideaalne võimalus läbida Soome laht, suunduda siis lõunasse ja hiilida Taani väinade kaudu ookeani.

Manöövritel osalenud Vene allveelaevahävituslennukid, mis startisid Kaliningradist, võisid täita teistki ülesannet - jälgida Lõuna-Rootsis militariseeritud Karlskrona lähedal tegutsevaid NATO allveelaevu. Saadud luureandmed oleksid aidanud eelmainitud allveelaeva meeskonnal vältida avastamist.

Plaan võis laias laastus välja näha nõnda: öösel lahkuks Peterburist välismaalastest meeskonnaga allveelaev, navigeerimise kergendamiseks eeldatavasti pealveeasendis või üsna merepinna lähedal. Allveelaev läbiks aeglaselt Läänemere, mööduks lõuna poolt Taani Bornholmi saarest ja jätkaks lähima pealveelaeva mürarohkes kiiluvees, püüdes nõnda eksitada hüdroadakustiliste jaamade jälgimisseadmeid.

Ressursside hulgaline ümberpaigutamine Taani väinadest rohkem kui 300 kilomeetrit põhja poole tekitab vaatlussüsteemis lünga, tänu millele allveelaev saab siseneda otse NATO-sõbralike jõudude nina all Põhjamerre. Isegi pruugitud diiselallveelaev sõidab tähelepanu väärselt tasakesi, sest juba üle kümne aasta enne *glasnostit* oli Nõukogude Liidus loodud vee all varjatult liikumise tehnoloogia.

Etturite ja ratsude liigutamine selle piirkonna malelaua oli külma sõja ajal olnud päris tavaline tegevus. Praegu polnud sõda. Nõukogude Liidus tuttavat väljaõppetaktikat rakendati nüüd tülikate ajaleheartiklite ja diplomaatiliste ebameeldivuste

vältimiseks.²⁰

Võib-olla siirdus Iraani, Põhja-Korea, Liibüa, Pakistani või mõne muu klientriigi laevastiku väike meeskond ostetud allveelaeva kodusadamasse toimetamiseks 27. septembril 1994 Peterburist öö varjus merele, kõrvus kõlamas selgesõnaline käsk: mitte vahele jääda!



27.–28. September 1994

Katkendlik rannajoon osutab allveelaevade arvatava veealuse jälgimisseadmestiku paiknemist. Peterburist lahkunud allveelaev võis avastamise vältimiseks hoiduda Eesti ranniku saarte lähedusse, suunduda siis lõunasse Kaliningradi poole ja edasi kulgeda piki Poola rannikut, et lõpuks läbi Taani väinade vongelda. Jälgimisseadmete reeglipärane tegutsemine oli häiritud, sest tuli koordineerida NATO suurõppust "Cooperative Venture 94", mille osalised koondusid Norra lõunaranniku lähedal, kuid suundusid seejärel kaugemale põhja.

1993. aastal asus samasuguste NATO manöövrite kattevarjus Peterburist teele Kilo-klassi allveelaev, mille Iraan oli venelastelt ostnud. Jälgimisaparatuur märkas allveelaeva Bornholmi saare lähedal, see paljastus ärgitas Ameerika Ühendriike relvastust müüvat Venemaad avalikult kritiseerima. Iraan oli sõlminud Venemaaga veel mitme allveelaeva ostmise lepingu, nii tegid ka mõned muud kolmanda maailma riigid.

Estonia uppus punktis X, kuid esimesed ohumärgid ilmnesis umbes pool tundi enne sinna jõudmist.

Otsimis- ja päästeoperatsioonide viimistlemiseks korraldatud manöövritesse "Cooperative Venture 94" oli kaasatud 14 riigi merevägi; kõik osalised olid ilmselt oma ülesande täitmisega hõivatud. 28. septembri esimestel tundidel aset leidnud katastroofile nad ei reageerinud; see toetab oletust, et manöövrite ajal välja hiilunud allveelaevgi suutis avastamist vältida.

Kraapimine

Pääsenute tunnistuste katkendid pole lõpparuandes tõendusmaterjalidena, vaid üldisemas vormis. Nende ütlustest ei ole püütud otsida seoseid, mis võiksid heita valgust katastroofi algetapile. Tunnistusi, mis leidudele vastu räägivad, polegi koondatud. Näib, nagu oleks katkendeid nuditud ja need üsna tõrksalt aruandele lisatud.

Õnneks nuhkisid sakslastest uurijad välja terve ellujäänute tunnistuste kärpimata kogumi ja lisasid selle Meyer Werfft laevatehase ülesandel õnnetust uurinud saksa ekspertide grupi (SEG) aruandele. Mõne päeva jooksul pärast õnnetust politseile antud ja allkirjaga kinnitatud tunnistustes kirjeldasid ellujäänud sündmusteahelat tähelepanu väärselt sarnaselt. Kui need kirjeldused kokku võtta, nagu võetakse kokku rida arve ja leitakse nende keskmine, siis lubab tulemus piisava usutavusega kahtlustada kokkupõrget. Võtmeelementideks on valjud, ebaloomulikud kolksatused, mida ei tekitanud lained; raksatus ja nii äkiline peatumine, et mõni reisija paiskus põrandale; järgnesid kraapivad helid laevakerel ja tugev kaldumine tüürpoordi.

Iseäranis väärivad märkimist laevameeskonna meenutused. Meeskonnaliikmed ei saa ju üksikasjadest kuigi palju rääkida. Kõik parvlaeva halvale hooldamisele viitavad kommentaarid kahjustaksid nende tööandjate, Rootsi firma Nordström & Thulin ja Eesti riigi laevafirma ESCO renomeed. Mistahes vihje, et mõni meeskonnakaaslane tegi vea, määriks taastõusvat Eestit, mis oli äkki sattunud rahvusvahelise ajakirjanduse räigesse valgusse.

Teisest küljest, niimõndagi merdsõitnud kogenud meremehed teavad mitmesuguseid laevadel esinevaid normaalseid helisid ja liikumisi. Meeskonnaliikmed mäletavad sageli selgesti kõiki laevade käitumises ilmnunud seiku, mis neis kunagi kahtlusi tekitasid.

Õnnetuse kriitilistel tundidel vahis olnud vanemmadrus Silver Linde ütles, et vööri poolt kostis "iseäranis vali heli, mis erines kõigist teistest. Kuuldud heliga kaasnes laeva järsk vertikaalliikumine, millest ta pikali kukkus... löögi kõla sarnanes sellega, mis tekib kahe raske metallitüki suure jõuga kokkulöömisel".²¹

Kolmas mehaanik Margus Treu "tajus teineteise järel kahte rasket lainet, neid oli tõepoolest tunda... ta polnud veel kunagi kogenud nii jõulisi laeva tabanud lööke".²²

Laevamotorist Elmar Siegel puhkas seitsmendal tekil

pakpoordipoolses kajutis. Ta kuulis heli, nagu "oleks laev vööriaga millegi otsa sõitnud".

Siinkohal tuleb rõhutada, et tiheda liiklusega Läänemerel polnud parvlaeva õnnetuskoha lähedalgi kaljusid, veeluseid karisid ega muid ohtlikke looduslikke objekte. Septembris ei olnud ka jää veel tekkinud.²³

Kõige mõjuvamad tunnistused pärinevad esimese teki kajutitest, mis asusid veeliinist madalamal. Esimese teki säästukajutid võimendavad altpoolt kostvat masinamüra ning kajavad lainelöökidele rohkem vastu kui ülemiste tekkide ruumid.

Reisija Carl Erik Reintamm kuulis äkki kriginat, nagu oleks laev läbi jää tunginud, see "oli kraapimisheli... Taibanud, et seal aastaajal pole merel jääd, arvas ta lõpuks, et laev pörkas millegagi kokku. Umbes pool minutit hiljem kaldus laev tüürpoordi."

Reisija Holger Wachtmeisteri "äratas samuti kraapiv heli ja vali kolksatus – seejärel kraapimine jätkus."

Ka neljandal tekil kuuldi mingit kraapimist. Reisija Kerim Nisancioglu meenutas juhtunut nõnda:

"...veidi aega enne seda, kui laev kaldus küljele, kõikus see lainetel ühelt pardalt teisele... Selle külgõõtsumise tagajärjel vajus laev tüürpoordi ja ta kuulis midagi nende all tüürpoordi poole libisevat... [Müra]... tuli kuskilt nende alt ja seda pidi tekitama mingi suur objekt; varsti pärast müra tundis ta laeva veelgi rohkem tüürpoordi kalduvat."²⁴

Kummalist kraapimist mainiti nii sageli, et sellest iseäralikust helist kirjutati isegi lõpparuandes, ehkki sellesse märkusse jäeti süvenemata: "Salongides 10 kuni 15 inimesed magasid ja puhkasid. Kõik nad ärkasid, sest kostis mingi kraapimine ja laev kaldus."²⁵

Isegi veeliinist 27 meetri kõrgusel või kõrgemalgi asuvate ülemiste tekkide reisijad täheldasid sedasama, mida tunti allpool.

Pääsenud rootslane Rolf Sörman, kes viibis viiendal tekil Admirali pubis, meenutas, et "laev jäi äkki seisma. Seda ei põhjustanud sõukruvide veest kerkimine, sest siis oleks nende pöörlemist kuulda olnud, aga mina ei pannud midagi niisugust tähele. Ta lihtsalt peatus. Arvasin, et pörkasime millegagi kokku. Kõigepealt turgatas pähe allveelaev."²⁶

Veel kõrgemal, seitsmendal tekil magas eluga pääsenud

inglane Paul Barney pingil, kui mingi vali müra ta äratas. "Kartsin, et pörkasime kalju otsa. Arvasin, et oleme juba [Rootsi] saarestikku jõudnud. Kuulsin mürtsatust ja laev vajus püsivalt küljele, ei kõikunud edasi-tagasi. Laevad nõnda ei käitu."²⁷

Veelgi kõnekam on parvlaeva äkiline peatumine, mida mainisid kümned ellujääjad. See toimus kaldumisest eraldi ja juhtus äkki.

Nikolas Andreyev magas esimesel tekil oma kajutis alumisel koikul, kui...

"... laev nii tugevasti kaldus, et ta kukkus koikust põrandale... ühtaegu kuulis ja tundis ta erakordselt tugevat kolksatust, mis oli nii kõva, et ta paisati vastu kajutiseina... Ta ei osanud tuvastada, kust see pauk tuli, kuid tundus, nagu oleks laev millegagi kokku põrganud ja ühtaegu tugevasti kaldunud."

Samuti esimesel tekil viibinud Carl Övberg kuulis "tõepoolest äärmiselt valju raksatust... ühtaegu jäi laev nii äkitselt seisma, et ma paiskusin vastu oma voodi esikülge; see oli lühike, järsk raksatus, otsekui oleks laev millegagi kokku põrganud".²⁸

"Kraapivat heli", tunnet, nagu oleks laev "jäämäe otsa sõitnud", "karile jooksnud" või millegagi "kokku põrganud", mainisid vähemalt seitse parvlaeva eri osadest eluga pääsenud inimest kaldal varsti pärast õnnetust. On oluline rõhutada, et ellujäänud tundsid äkilist peatumist *enne* laeva kaldumist, nagu oleks miski parvlaevaga kokku põrganud ja siis alt välja libisenud.

JAIC'i arvates rebisid juhuslikud "mõrtsuklained" lahti visiiri metallkinnitused ja tekitasid seejuures neid kummalisi helisid.²⁹

Kindlasti on igal inimesel oma tajufiltrid. Isiksus, kultuuritaust, varasemad kogemused ja muud faktorid vormivad mälu. Iga kirjeldus eraldi võib olla mõneti moondunud ning kahtlasi metalseid helisid ja laeva kummalist vastikut käitumist saab tõlgendada mitmeti. Lahendust tuleb otsida kirjelduste koondmustrist, mitte üksikutest konkreetsetest ütlustest.

Kas parvlaeva ninas asunud visiirimehhanismi jõuline purunemine võis põhjustada kraapimist laevakere allosas, laeva kõhu all? Sellega võib ju kraapimist seletada, kuid selles puudub selge füüsikaline loogika.

Samavõrra hämmastab, kuidas kukkuv 60-tonnine visiir võis peatada 16 000-tonnise parvlaeva. Kas lainelöökidest lahtirebitud visiir, mis paisati vastu pirnvööri alumist osa, andis tõepoolest nii tugeva löögi, et see paiskas inimesed voodist välja? Visiir oli

umbes väikese garaaži mõõtmetega. Aga parvlaev *Estonia* oli sama pikk nagu kaks linnakvartalit. Saba ei liputa koera.

Mis võinuks 15-sõlmese kiirusega liikuva 16 000-tonnise parvlaeva kas või hetkeks äkitselt peatada kui mitte kokkupõrge mingi muu objektiga?



Pruugitud Nõukogude allveelaev tähendab varjatud hädasid. Ehkki laeva välismaalastest koosnevasse meeskonda kuulus eeldatavasti ka venelasest tehnikanõustaja, võis mingi oluline seadmestik olla halvasti remonditud, lohakalt hooldatud või lihtsalt rikkis.

Nõukogude Liidu nuhtlus oli 1970. ja 1980. aastatel vilets töö kvaliteet. Lood Poolas seisvatest traktoritest, mille varuosade hankimiseks oli vaja Moskva luba, ilmestavad tsentraliseeritud riigi masendavat ebaefektiivsust. Kurb elutõde oli, et hädapäraselt vorbitud busse, tramme, autosid ja sõjamasinaid tuli lakkamatult putitada, sest muidu oleks ühiskond sootuks paigale tardunud.

Ka allveelaevad kinnitasid allakäiku. Nõukogude allveelaeva salajasel päästeoperatsioonil 1974. aastal avastasid ameeriklased, et keevisõmblused olid "ebaühtlased ja poorsed... Luugikaaned olid rohmakalt valmistatud, üks sektsioon puittaladega toestatud. Teise sektsiooni oli lastitud mitu tonni pliikamakaid, mida manööverdamise ajal allveelaeva raskuskeskme trimmimiseks ilmselt käsitsi edasi-tagasi tassiti."³⁰

Nõukogude allveelaevu kammitseis ka ideoloogiline suhtumine. Laevade konstrueerimisel ei hoolitud varusüsteemidest, sest eeldati, et nendega ei toimu kunagi mingit avariid. Näiteks Lääne allveelaevadel oli erakorralisteks puhkudeks kolm täiendavat energiavarustussüsteemi, kuid Nõukogude omadel ainult üks.

Nõukogude allveelaevad peegeldasid selle riigi poliitilist filosoofiat. Projekteerimisel keskenduti kõige olulisemale – laevale, mitte inimestele. Ehitati määratu vägevaid ja suuri ning varjatult liikuvaid laevu. Inimfaktorit arvestati viimasena, kui üldse.

Allveelaevade projekteerimise peamised tahud olid standardiseeritud. Detailid ja muu ülejäänud mitte. Tegelikult põhjustas just elutähtsa seadme hälbiv konstruktsioon 1961. aastal Nõukogude allveelaeva S-80 uppumise. S-80 tõusis

tormiga merepinnale, kus lained löid avatud luugist sisse. Ehkki meeskonnaliige püüdis kõigest jõust luugi sulgemisratast keerata, ei tulnud ta sellega toime ja allveelaev uppus. Hilisemal uurimisel selgus põhjus: S-80 luugiratast tuli keerata laevastiku teiste allveelaevade omadega vastupidises suunas. Saatuslik viga avastati liiga hilja, elu ja surm sõltusid aga just sellest väikesest detailist.³¹

Samuti tuleb arvestada keskkonnahäireid. Välismaalastest meeskonnaga laev neile tundmatul Läänemerel, kus on paisumas torm, võib laevnike väljaõppest hoolimata kursilt kõrvale kalduda. Tormiga eksivad teisedki peale võõramaalaste. NATO 1993. aasta manöövrite ajal hälbis tuumaallveelaev 14 kilomeetrit ja sattus Norra ranniku lähedal karile.³²

All- ja pealveelaevade kokkupõrked pole sugugi haruldane sündmus, seda on juhtunud maailma paljudes paikades ja pealveelaevad on vägagi haavatavad. Suurbritannias on teada terve hulk intsidente kalalaevade ja allveelaevade vahel, millest kõige õnnetum leidis aset 1990. aastal, kui Šoti laev *Antares* püüdis võrku allveelaeva *HMS Trenchant*, mis kalalaeva vee alla vedas, uputades neli meeskonnaliiget.³³

Pärast *Antarese* juhtumit kehtestasid Šoti võimud allveelaevade hoiatusüsteemi, mis peab kalalaevadele vähemalt neli tundi ette teatama, et läheduses liigub allveelaevu.

Kõigest kaks nädalat enne parvlaev *Estonia* uppumist nägi 470-klassi purjekaga seilav kanadalane udust väljasõostvat allveelaeva, mis purustas tema paadi. Kui see Tšiili allveelaev Kanada ranniku lähedal purjekaga kokku põrkas, viibis ta "salastatud ühismanöövritel" USA mereväega. "Ma tõepoolest ei saa selle operatsiooni iseloomu kommenteerida," teatas USA mereväe avalike suhete ohvitser. "[Need operatsioonid] toimuvad sporaadiliselt. See on tõesti kõik, mida ma võiksin selle kohta öelda."³⁴

Läänemereski olid 1994. aastal kaks Poola seinerit [seiner - kalapüügilaev seinnoodaga püüdmiseks] eraldi juhtudel püüdnud võrku allveelaeva, mis kalurite väitel olid Vene omad, ehkki Vene merevägi eitas oma allveelaevade viibimist neis paikades. Aasta varem oli mingi identifitseerimata allveelaev takerdunud Läänemeres Hollandi seineri noota.³⁵



Keerukas hüdrolokaator ja muud aparaadid võivad petta. Isegi Briti kuningliku mereväe esindajad tunnistavad eravestlustes, et nende kõige moodsamadki allveelaevad ei märka alati merepinnal liikuvaid kalatraalereid. Vanemate Nõukogude allveelaevade võimalikke vigu arvestades pole tagajärgi kuigi raske aimata.³⁶

Sukeldunud allveelaev määrab hüdrolokaatoriga, kui kaugel asub mõni merel liikuv alus, et hoiduda pinnale tõusmisel sellega kokku põrkamast. Vähetõhus lokaator võib põhjustada kurbi tagajärgi.

Allveelaeval on kaht liiki hüdrolokaatoreid – aktiivsed ja passiivsed. Aktiivsed lähetavad vette akustilisi signaale ja registreerivad peegeldunud kaja – niisugust “pingimist” näidatakse sageli merelahingute filmides. Aga ühtaegu reedab “pingimine” kõigile kuulajatele allveelaeva enda. Salaja hüiliv, ennast varjav allveelaev kasutab passiivhüdrolokaatoreid, mis peamiselt ainult kuulavad müra.

Mõlemad süsteemid võivad eksida, sõltuvalt merel valitsevatest tingimustest. Läänemeres päris tavalised erineva soolsuse ja temperatuuriga veekihid segavad hüdrolokaatorite operaatoreid. Tugeva lainetuse korral ei tarvitse peegeldunud signaal aktiivlokaatorisse naasta. Veelgi enam, pealveelaevad võivad tekitada signaale, mis tõkestavad teise lähedal asuva laeva helikaja. Pruugitud allveelaeva tormisel Läänemerenel juhtiv võõramaalastest meeskond lausa kutsus endale häda kaela.

Läänemere madalas vees tekitavad tuulest paisutatud lained kuni sada korda tugevamat müra kui lained, mis kulgevad sügavas ookeanis. Selle tagajärjel sündinud taustsignaalid võivad nagu raadiohäirete raginad summutada lähedal asuvalt pealveelaevalt peegeldunud hüdrolokaatorisignaali. Torm, mis puhkes 27. septembri ööl, võis allveelaeva lokaatorit kergesti summutada, nii et parvlaeva ei märgatudki.

Allveelaevad on kõige haavatavamad pinnale tõusmisel. Parem, kui meri oleks siis klaar.

Sukeldunud Prantsuse tuumaallveelaev *Rubis* tõusis periskoobisügavusele ja tabas naftatankerit *Lyria*, rebides selle kereesse viiemeetrise augu. *Lyria* kapten arvas, et mingi ujuv vrakk oli märkamatuks jäänud, ja jätkas teekonda sihtsadamasse, aimamatagi, millega oli kokku põrganud. Hiljem tunnistas

Prantsuse merevägi juhtunu üles, süüdistades õnnetuses hüdrolokaatorisignaali halba levi.³⁷

Kaptenid ei tohi eksida. Ent isegi kõige kogenenumad neist on teinud kohutavate tagajärgedega vigu. 2001. aastal põhjustas USA allveelaeva *Greeneville* kapten Scott Waddle kokkupõrke Jaapani uurimislaevaga *Ehime Maru*, kui allveelaev pidi pardal viibivate erasikute tõttu kiiresti pinnale tõusma. "Olles ajahätta jäänud ning arvates, et kõik hüdrolokaatoriga märgatud objektid on kaugel, tõstis kapten Waddle periskoobi ja piirdus ettenähtud korda eirates põgusa vaatlusega, seades nõnda ohtu nii oma kui ka veepealsed laevad," sedastas juurdlus.³⁸



Võis olla nii, et asjaolud sõlmisid otsekui vandenõu, mis lõi kokkupõrkeks ideaalsed tingimused. Eeldatavasti viibis allveelaeva pardal vene spetsialist, kes pidi välismaalastest meeskonda koduteel juhendama. Sellegipoolest võis allveelaev paisuvas sügistormis südaööl kursilt kõrvale, laevatee poole kalduda. Kui see oli liikunud vee all, siis ei saanud ehk meeskond möllava mere tõttu enne pinnaletõusmist veenduda, et ülal pole takistusi. Hüdrolokaator võis olla ka välja lülitatud või lihtsalt rikkis. Ei maksa unustada, et see allveelaev oli pruugitud allveelaev.

Oletagem, et allveelaev liikus periskoobisügavusel, umbes kolm meetrit allpool veepinda. Kui parvlaev *Estonia* tema poole liikus, võisid tol ööl kerkinud kuni nelja meetri kõrgused lained allveelaeva meeskonda eksitada. Nad ehk hindasid *Estonia* kaugust ja suunda valesti või ei märganud parvlaeva üldse.

Otsekokkupõrge pole tõenäoline. Aga kui parvlaeva ükskõik kumb parras oli allveelaeva suhtes väikese nurga all, siis kerkis allveelaeva tee sõna otseses mõttes 155 meetri pikkune müür.

Hüdrolokaator ei näe tahapoole. Oletagem, et *Estonia* lähenes pinnale tõusvale allveelaevale teatud nurga all. Kujutage ette kiirteele sisenevat autot, mis korraga avastab, et tema ette kiirendusrajale on tekkinud teine auto. Laevad põrkavad tugevasti kokku, ehkki nende hoog mõjub üldiselt ühes suunas. Esimene kokkupõrge lööb lahti *Estonia* kereplaate või tekitab augu. Allveelaev libiseb parvlaeva alla, selle antenn ja komandotornil asuv radar kraabivad parvlaeva keret ja murduvad küljest.

Või tabas vees rühkiv *Estonia* periskoobisügavusel asuvat

allveelaeva, metall krigises vastu metalli ja laev kaldus küljele nagu veepinnale "lutsu" visatud kivi. Samuti võis parvlaev tugevasti riivata allveelaeva komandotorni või sellest lihtsalt üle sõita. Tugev löök võis murda lohaka keevisõmbluse või läbistada laevakere roostetanud koha, kust hakkas merevett sisse tungima.³⁹

Parvlaeva allveelaevast ülelibisemine mõjub samamoodi nagu kokkupuude veepinna all peituva kari või kaljupaljandiga. 2000. aastal sõitis Kreeka reisiparvlaev *Express Samina* vastu veealust kaljut, mis lõi laevakere sisse augu. Samamoodi nagu *Estonia*, vajus ka *Express Samina* otsekohe kaldu ja uppus 45 minutiga.

Võib-olla ei saadud allveelaeval ega parvlaeval arugi, mis oli juhtunud, ja mõlemad laevad eemaldusid teineteisest kiiresti. Tanker *Lyria* kapten ei taibanud, mida tähendas Prantsuse allveelaevalt *Rubis* saadud löök ja kes teab, ehk pidas *Estonia* kapten kolksatusi lainelöökideks. Kokkupõrge rebis kereplaadid lahti, parvlaev sõitis tormisel merel veel umbes pool tundi kiirusega 15 sõlme ja auk kärises üha suuremaks.

Ka visiiri kummalist lahtirebenemist saab seletada merel aset leidnud kokkupõrkega. Võis olla nii, et Vene allveelaeva komandotorni löögid võppusid läbi *Estonia* kere, tekitades lööklaineid, mis raputasid halvasti hooldatud vöörivisiiri lukke ja kinnitus detaile. Mõne sekundiga kärisesid peenikesed mõrad laiemaks, nõrgad keevisühendused nihkusid paigast ja visiir hakkas üha rohkem loksuma. Kui lained olid liikuvat parvlaeva kümme, võib-olla kakskümmend minutit kolkinud, andis miski järele. Visiir murdus lahti, nagu on eespool kirjeldatud – ainult et nüüd oli ka laevakeres allpool veeliini auk.

Kui visiirilukud järele andsid ja murdusid, rebis lahtine visiir autoteki rambi irvakile, tekitades pakpoordipoolses ülaseravas meetrilaiuse prao, kust hakkas merevett sisse voolama.

Selleks hetkeks oli parvlaev peatunud. See ei liikunud nagu "ammuli suuga vaal", vaid pigem triivis ja õõtsus justkui kork lainetel, ühtaegu voolas merevett autoteki rambi külgede vahelt sisse, seda uhkas ka alt kereplaadistusse löödud august. Ülevalt ja alt lekkiv parvlaev kaldus tüürpoordi, kuid ei jäänud kummuli ujuma. Ta uppus 35 minutiga.

Salaülesannet täitnud ning kindlatele käskudele allunud välismaalasest allveelaevakaptenil oli igatahes põhjust sündmuskohalt põgeneda, nagu maismaal tihtipeale teeb liiklusõnnetuse põhjustanud autojuht. See polnud sihilik

kokkupõrge ega sõjaline rünnak, lihtsalt õnnetu juhus.

Igatahes tuleb arvata, et diktatuuririikide valitsevate ringkondade kindlatest käskudest alluvate mõtted jäigastuvad. Kõigepealt oli tarvis hoolitseda allveelaeva eest, sest see oli strateegiline objekt. Esmane direktiiv nõudis viivitamatut suundumist punktist A punkti B. Need allveelaevnikud polnud karjääriohtvitserid, kes oleksid loengusaalides riski operatiivkäitlemist õppinud. Liikluseeskiri kehtis ainult nende enda territoriaalvetes. Eetika ja moraali määrasid riiklikud huvid.



Allveelaevad pole haprad, küll aga on haprad reisilaevad. Allveelaevad on ehitatud lahinguteks, nende konstruktsioon peab taluma suurte sügavuste veesurvet ja kõikvõimalikke lööke – põhjustagu neid jääpangad, süvaveepommid, karid, pealveelaevad või teised allveelaevad. Reisilaevad on ehitatud mugavuseks, mitte võitlemiseks. Parvlaeva kere pole küll nõrk, kuid võib kokkupõrkel allveelaevaga mõraneda nagu munakoor.

Erakorralise manöövri sooritamisel veest välja sööstnud USA allveelaev *Greeneville* murdis Jaapani kalalaeva *Ehime Maru* pooleks ja liikus omal jõul sadamasse. Selle väliskate oli tükati maha rebitud ja kereplaatidel paistis kriimustusi. Laeva konstruktsioon polnud kahjustatud.⁴⁰

Nõukogude tehnika oli küll rohmakavõitu, kuid see-eest vastupidav. Projekteerimisel ja ehitamisel lähtuti sageli maksimaalsest suurusest, kaalust, võimsusest ja mahutavusest. Mõnel Nõukogude Liidu allveelaeval oli karmides põhjala vetes liikumiseks spetsiaalselt kohandatud jääkindel komandotorn. Teistel oli tugevdustega sisekere, mis kaitses paremini purunemise eest. Kui *Estonia* põntsus tagajärjel hukkus, siis allveelaev sai ainult kergeid vigastusi.

Allveelaevad on tugevatest kokkupõrgetest varemgi omal jõul pääsenud. 1992. aastal põrkasid Põhja-Venemaal asuva Murmanski linna lähedal kokku USA Los Angelese klassi tuumaründeallveelaev *Baton Rouge* ja Vene Sierra-klassi allveelaev. Vene laeva komandotorn sai kergelt muljuda, *Baton Rouge* aga siirdus tagasi kodusadamasse Ameerika Ühendriikides, selle võimalikud kahjustused vaadati üle alles pärast kaks nädalat

kestnud merereisi.⁴¹

Ent periskoop ja antennid on üsna haprad. Kui need kokkupõrkel murduvad, siis pole kaptenil võimalik ümbrust jälgida ja juhtunust ette kanda. Vigastatud allveelaev pidi Läänemere idaranniku lähedale hoidudes siirduma Baltiiski allveelaevade sadamasse, mis asub Poola ja Leedu vahele surutud väikeses Vene enklaavis, Kaliningradi oblastis. Endisel Saksa territooriumil, mille Venemaa Teise maailmasõja järel sõjasaagiks võttis ja Kaliningradiks ümber nimetas, paikneb tohutul hulgal Vene relvajõude. Sinna paigutati tuhandeid Saksamaalt, Ida-Euroopast ja Balti riikidest ära toodud sõdureid.

Kaliningrad oli Euroopa nuhtlus. 1990. aastatel lähtus arvatavasti just sealt kõige suurem Baltimaid ohustav kuritegevuse laine. Varastatud autod, uimastid, strateegilise tähtsusega metallid ja muu salakaup saadeti laevadega teele just Kaliningradi sadamaist. 1994. aasta augustis arreteeriti seal kolm meest, kes püüdsid müüa plutooniumi.

Moskva soovis Kaliningradi täis toppida vägesid ja relvi. Venelastele Läänemere piirkonnas jäänud ainsast enklaavist pidi saama vastukaal ümbritsevatele riikidele, mis kavatsesid esimestena astuda NATO-sse.⁴²

Seadusetu ja raskelt relvastatud Kaliningrad oluks vigastatud Vene allveelaevale ihaldatud sihtsadam. Mereväe remondimeeskonnale ei tarvitsenuks selgitada, mis oli juhtunud, ning keegi neist poleks sõandanud küsidagi.

Vigastuse hindamine

28. september 1994. Õnnetusekohast umbes 250 kilomeetri kaugusel asuvas Stockholmis olid Carl Bildt ja tema kaaslased Mõõdukate koonderakonnast kogunenud Rosenbadi valitsushoones asuvasse restorani lahkumisõhtusöögile. Bildti partei oli valimised kaotanud, Bildt oli ametist lahkumas, parteikaaslaste viimane ühine õhtusöök venis varahommikusse.

Ülemisel korrusel viibinud Bildt tuli millalgi pärast kella pool kahte (02.30 Eesti aja järgi) kiiresti trepist alla, kaks abi kannul. See äratas kohalviibijate tähelepanu. Bildt tõstis vaikust paludes saalis käe. "On juhtunud midagi kohutavat," ütles ta.

Helsingis äratas telefonihelin sügavast unest Esko Aho. Keset ööd helistas talle tema isiklik sekretär. Tallinnas äratas Eesti kriisikomitee Mart Laari. Riigiametnike seltskonnas õhtusööki

nautinud Bildt ütleb, et ta ei mäletavat, kes talle juhtunust kõigepealt teatas. Ja ta ei mäleta ka, millal see toimus. Ka tema kaks lähedast abi olid äkki need üksikasjad unustanud. Kummalisel kombel tabas amneesia kolme võtmeisikut korraga.⁴³



Saabus koit. Kell 07.00, viis tundi pärast laevahukku, päästeti külmast merest ikka veel ellujäänuid.

Bildt, Aho ja Laar leppisid kokku, et kohe tööpäeva algul korraldatakse Soomes Turus kiirkohtumine. Need kolm valitsusjuhti olid varemgi sageli koos töötanud, et luua Eestile nüüdisaegse demokraatliku riigi vundament.

Paljud *Estonialt* pääsenud alajahtunud, mitmesuguste psüühiliste ja füüsiliste vaevustega inimesed paigutati Turu haiglasse. Juba toibuvaid õnnetuid soojendati kuuma vee ning tekkidega. Kolm riigijuhti külastasid teadvusel olevaid ellujäänuid.

Eestlastest meeskonnaliikmed, kolmas mehaanik Margus Treu ja laevasüsteemide insener Henrik Sillaste, vestlesid nendega meelsasti. Koos Hannes Kadakuga olid nad kolmekesi viibinud laevamasina juhtimisruumis, kust nad nägid sisevideosüsteemi kaudu ühe teki võrra kõrgemal asuvat autotekki. Kõik kolm olid laevalt üle noatera pääsenud.

Kadak ja Sillaste ronisid parvlaeva korstna siseseina külge kinnitatud redelist üles, kui laeva kalle ulatus juba 40 kraadini. Kadak oli pimeduses kuumast torust kiiruga kinni haaranud ja käe kõrvetanud. Treu järgnes mõni minut hiljem ja kukkus merre päästevestita.

Treu, kes oli eelmisel kuul saanud 30-aastaseks, ja Sillaste, kel oli kõigest kaks nädalat tagasi olnud 25. sünnipäev, rääkisid vigast inglise keelt, oskasid ka pisut rootsi ja soome keelt, ning neil õnnestus Ahole selgeks teha, et vesi oli tunginud autotekile vööri poolt.

Bildt ja Laar astusid ligi. Ladusalt inglise keelt valdav eestlane Laar kuulas, mida vapustatud meeskonnaliikmed üksikasjalikumalt eesti keeles rääkisid, ja tõlkis selle kahele ülejäänud riigijuhile. Soomlane Aho meenutas, et "[meeskonnaliikmed] olevat näinud vee sissetungi ja mõistnud, et eespool asuva vööri visiiriga oli midagi juhtunud". Ent nad ei maininud visiiri murdumist, "kirjeldasid ainult, kuidas vesi oli

sisse voolanud”.⁴⁴

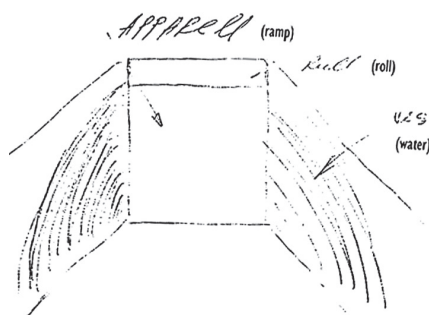
Aga autotekile valguv vesi oli parvlaevas päris tavaline asi. Varem *Estonial* reisinud autojuhid meenutasid, et Stockholmi sadamas tuli neil auto juurde jõudmiseks läbi merevee kahlata.⁴⁵

Ent Bildt hakkas kohe tegutsema. Ta tunnistas sedamaid tõseks vapustatud meeskonnaliikmete Treu ja Sillaste ärevad avaldused; mõne meenutuse kohaselt olevat nad öelnud, et “visiir tõsteti altpoolt üles”.⁴⁶

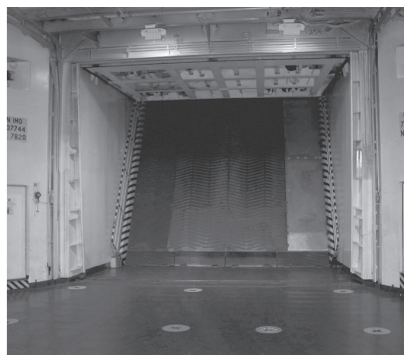
“Tõstetud visiiri” kirjeldus on arusaamatu. Nad oleksid näinud “altpoolt tõstetavat visiiri” ainult siis, kui autoteki ramp oluks pärani; maja ukseesine varikatus paistab seestpoolt vaadates ju alles siis, kui esiku uks on lahti. Aga kui ramp oleks olnud avatud, siis poleks ükski meeskonnaliige mis tahes tähelepanekute jagamiseks jäänud ellu. Möirates oleks sisse tunginud veelaviin ja iga elava hinge vastu sõidu- ja veoautosid surnuks peksnud, kui ta just õnnekombel otsekohe poleks uppunud.

Alltekil kuivas juhtimisruumis viibinud meeskonnaliikmed olid videomonitoril näinud suletud rambi servade vahelt sisse pritsivat vett, nagu vihma tungib pilukil aknaga autosse. Tegelikult kujutas rahunenud Sillaste nähtut hiljem joonistusel, mis kindlalt välistas väite, et “visiir oli altpoolt üles tõstetud”. Sellelt on selgesti näha, et vett voolab suletud rambi külgedelt.⁴⁷

Aga Bildt klammerdus visiiri-idee külge, ehkki visiiri oluks füüsiliselt võimatu näha. Ilmselt veenis ta teisigi, et see 60-tonnine ninaosa oli küljest langenud. Kui Aho, Laar ja Bildt olid valmis haiglast lahkuma, olid nad Aho väitel ühel meelel, et visiir oli



Sillaste joonistus, mismoodi vett autoteki rambi servade vahelt sisse tungis. (Saksa ekspertide grupi (SEG) aruandest).



Suletud autoteki ramp *Estonia* sõsarlaeval *Meloodia*.

küljest murdunud.⁴⁸

Kujutagem ette äsja jäisest veest välja tõstetud meeskonnaliikmeid, kes värisivad haiglavoodis, on füüsiliselt kurnatud, põgenevate reisijate karjed alles kõrvus, haaratud hirmust ja võib-olla süütundest, nende töökaaslased on hukkunud, ajakirjanikud pressivad ligi... Ent niisuguses karmis seisundis viibivate meeste ebamääraseid kirjeldusi peeti puhtaks kullaks.

Eestlastest meeskonnaliikmete tunnistusi mõjutas üks veelgi kurjakuulutavam asjaolu. Eesti transpordiminister Andi Meister, kellega meeskonnaliikmed polnud kunagi varem kohtunud, seisis nüüd nende juures koos mitme tõsise riigiametnikuga. Nende külmad näod tunnistasid, et süüdlased leitakse ja võetakse kõik üheskoos vastutusele.

Riiklikku survet meeskonnale ei tohiks alahinnata. Rääkida laeva merekõlblikkusest, hooldamisest, remontimisest ja juhtimisest oli vaikumisi lubamatu. Hoopis ohutum oli selgitus, mille meeskond meelsasti kolmele peaministrile esitas: "tehnilise rikke" tõttu juhtus midagi vöörivisiiriga.

Enne Turust lahkumist helistas Bildt lennujaamast Estline'i Stockholmi tegevdirektorile Hans Laidwale. Meenutagem, et Estline oli Rootsi-Eesti ühisettevõtte, kellele kuulus parvlaevaliin.

Bildt soovitas tal mitte muretseda. Laevahuku põhjustas tehniline rike.

Samuti helistas Bildt oma personalile ja käskis Rootsi Veeteede Ametil kontrollida vöörivisiire, sest "õnnetuse võis põhjustada konstruktsiooniviga".⁴⁹

Nende kõigest mõni tund pärast õnnetust lausunud sõnadega muutis Bildt iga vastust otsiva isiku lihtsalt enda kuulajaks. Polnud oluline, et keegi ei teadnud vraki asukohta. Keegi ei teadnud, missuguses seisundis see on, ega isegi seda, mis oli juhtunud. Ja kindlasti ei teadnud keegi, et visiir oli laeva küljest tõepoolest murdunud.

Valitses segadus. Ajakirjandus püüdis selgusele jõuda hukkunute arvus. Parvlaevaga uppusid sajad rootslased ja eestlased ning jäid merepõhja vajunud vrakki. Rootsi, Venemaa ja Eesti tehnikaekspertid vaidlesid, kas uppunud parvlaeva ohutaskutes võib lõksujäänuid veel elus olla.⁵⁰

Aga Bildt otsustas ohjad enda kätte haarata ja määrata, mismoodi peab toimuma juurdlus.

Selsamal päeval astus iseäraliku nõudmisega avalikkuse ette Bildti parem käsi kaptenleitnant Emil Svensson, kes koos temaga Turusse saabus. Emil Svensson oli karjäärisõjaväelane, kes juba ametilt ei tohiks kuidagi nõrganärviline olla. Just Svensson oli rootslasi esindades väga jõuliselt süüdistanud venelasi allveelaevade.

Ent ühtäkki lõi elukutseline sõjaväelane Svensson, kelles selle elukutse koodeks pidi kujundama sisesunni, et langenud tuleb kindlasti kodumaale tagasi tuua, millegipärast vedelaks. Juba õnnetuse päeva hommikul astus ta kindlalt vraki ülestõstmise vastu. Tema põhjendus oli: vrakis asuvad surnukehad võivad välja näha ebaesinduslikud.⁵¹

Niisugused avaldused on ju omapärased küll. Ülestõstmine polnud sel ajal veel sugugi oluline küsimus. Riigi esindajana oli Svensson pisut enneaegu avaldanud Rootsi kuningriigi ametliku seisukoha. Kopterid ja laevad alles otsisid õnnetuspaigast ellujäänuid.

Rootsi ei taandunud Svenssoni öeldust kunagi.

Bildt tegutses diskreetsemalt. Ta hoidus ajakirjandusele enneaegseid avaldusi tegemast. Pärastlõunal enne Turust lahkumist korraldasid Bildt, Laar ja Aho pressikonverentsi. Nad rääkisid peamiselt eluga pääsenute ja murest murtud sugulaste eest hoolitsemisest ning pingelise otsimis- ja päästeoperatsiooni jätkamisest. Kolmpeaministrit otsustasid juurdluse toimetamiseks moodustada laevahuku ühise uurimiskomisjoni (JAIC), kuhu kuulus rootslasi, eestlasi ja soomlasi. JAIC pidi korraldama avaliku uurimise ja läbi vaatama kõik võimalikud teooriad. Bildt kinnitas, et vähimgi detail ei jää tähelepanu ta.

Aga pärast komisjoni moodustamist andis Rootsi valitsuse juht neile vaikselt teada juhtumi põhjuse ja üks tippsõjaväelasi oli praktiliselt hoiatanud – hiljem koguni keelanud – et keegi ei hakkaks mingit muud põhjust oletama.⁵²



Eestis ei lastud ennast visiiriteooriast nii kergesti petta. Laari vaist ütles, et õnnetust pidid mõjutama muud, hoopiski rängemad tegurid. Laar oli neist kolmest peaministrist ainus, kes oli kasvanud Nõukogude Liidus, kus tõe määras riik. Kogemused ütlesid talle, et õnnetusjuhtumite varjus ringleb mõnikord hämaraid intriige.

Laar, kes oli varem parvlaevaga *Estonia* sõitnud, jäi kohe kokkupõrget uskuma. "Loomulikult kahtlustasime räpast mängu," meenutas Laar. "Meil olid kõik võimalikud stsenaariumid. Me ei välistanud ainsatki põhjust. Enamasti mõtlesime terrorirünnakule, kuid kaalutlesime ka kokkupõrget mõne teise laevaga, näiteks allveelaevaga, sest see seostus hästi kahe või kolme valju kolksuga; kõik võis olla võimalik."⁵³

Eesti ajakirjanduses ringles kuuldusi, et õnnetusega on seotud Vene relvajõud; need ärritasid sisemaist meediat jälgivat Venemaa Tallinna suursaatkonda ja Narva konsulaati. Lõid lõkkele emotsioonid. Keegi eestlasest ajakirjanik küsis Estline'i juhtkonna pressikonverentsil: "Miks te ei aruta Vene allveelaeva versiooni? Venelased saatsid meid tuhandete kaupa Siberisse. Neile oleks tühiasi tappa veel tuhat inimhinge."⁵⁴

Järgmisel päeval tegi Vene mereväe esindaja avalduse.

"Venemaa Balti laevastiku staabi vanem korrapidajaohvitser Aleksandr Gorbatsjuk teatas, et õnnetuskoha piirkonnas ei asunud meie laevastiku peal- ega allveelaevu... Balti laevastiku kaks valvelaeva ja tanker, mis tema sõnul olid ainsad tol hetkel merel viibinud Vene laevad, paiknesid Põhjameres Skagerrakist kaugemal... Tormi tõttu ei lahkunud Kaliningradi ega Kroonlinna baasist ükski teine laev, ütles korrapidajaohvitser."⁵⁵

Võtmesõnad on "meie laevastik", mille all peeti silmas Balti laevastikku. Mõne välisriigi ostetud allveelaev ei kuulunud enam Vene mereväkke, misjuhul Gorbatsjuki avaldus oli tähttähelises mõttes küll tõepärane, kuid silmakirjalik. Pealegi tuleb arvestada asjaolu, et kolmandamaailmariikidega sõlmitavaid relvatehinguid hoiti salajas ning riigivara riisuti samuti salatehingutega, mistõttu on võimalik, et allveelaev müüdi Gorbatsjuki teadmata.

Kindlasti viibis sel ööl parvlaeva *Estonia* läheduses teisigi Vene laevu, ehkki nähtavasti ei kuulunud need "meie laevastiku koosseisu". 28. septembril, üks päev enne Gorbatsjuki eitavat avaldust, teatas Venemerepäästeteenistuse valveohvitser, et "Vene päästeteenistus ei saanud parvlaevalt *Estonia* hädasignaali... Ka selles piirkonnas viibinud Vene laevad ei võtnud vastu mingeid appikutseid".⁵⁶

Soome rannavalve märkas kõigest tund aega pärast õnnetust Vene laeva *Leonid Bõkov* kummalist manööverdamist. Soome võimud hoiatasid laeva kolmes keeles, et see liigub kaljude poole, kuid vastust ei saanud. Katastroofipaigast kõigest 65 meremiili kaugusel asunud *Leonid Bõkov* ei vastanud ka hädakutsungitele.

Ilmselt ei kuulunud ka *Leonid Bõkov* "meie laevastiku koosseisu". Aga Vene merevägi kasutas sageli topeltotstarbega aluseid, mis sarnanesid uurimis- või kaubalaevaga, kuid täitsid sõjaväe ülesandeid; niisugune oli Nõukogude merejõudude iseloomulik taktika. Pärast 1991. aastat opereerisid seda laadi laevadega poolprivatiseeritud firmad, mille tegevus jäi riigi- ja eraomandi vahelisse halli alasse.⁵⁷

Kaitseministeeriumi vaateid kajastav ning peamiselt kõrgematele ohvitseridele mõeldud parempoolne ajaleht *Krasnaja Zvezda* ("Punane Täht") avaldas nädal hiljem Venemaa teise tagasilükkamise:

"Venemaa mereväe peastaabi ülem admiral Valentin Selivanov tõrjus kategooriliselt kõik kahtlustused, nagu võiksid Vene allveelaevad olla seotud hiljutise parvlaevaõnnetusega Läänemerel... Maailma mistahes riigi luureteenistus võib kinnitada, et *Estonia* hukkumise hetkel ei olnud Läänemerel ühtki Vene allveelaeva". Käesoleva avalduse on tinginud mõningate Eesti ultranatsionalistide väited, et õnnetusega võis olla seotud mõni Vene allveelaev."⁵⁸

Tõenäoliselt vaatasid sõjaväelased *Krasnaja Zvezda* artiklid enne avaldamist läbi. Võibolla on lihvitud fraas "*Estonia* hukkumise hetkel" pisut eksitav. Sest umbes 30 minutit enne õnnetuid sündmusi kuulsid mõned ellujäänud löökidest tekkinud kolksatusi. Näiteks eluga pääsenud Rootsi naispolitseinik Maria Fägersten teatas, et südaöö paiku "põrkas laev millegi otsa", ning ta kiirustas koos teistega akna juurde ja vaatas välja tormisesse pimedusse, kuid ei näinud midagi. Kuuldud löögid, mis kaikusid umbes 15–20 minutit enne saatuslikku sündmusteahelat, ei leidnud tõepoolest aset "hukkumise hetkel", seega vastab Selivanovi sõnasõnaline väide tõeale.⁵⁹



Fakteteadmatasuhtus Laarkõigisse oletusteseeelarvamusega, kahtlustas koguni kokkupõrget, kuid Bildt keskendas tähelepanu visiirile ja selleks oli tal ka mõjuv põhjus.

1994. aastal pöörnesid Eesti ja Venemaa teineteist pingsalt. Soome peaminister Aho uskus, et Venemaa mistahes Eesti iseseisvust ohustava sammu korral ei piirdu Eesti ainult passiivse vastupanuga. "Olin täiesti veendunud, et eestlased ei alistu kunagi," meenutas Aho. "Võib-olla tegid nad 1940. aastal liiga kergesti alistudes vea, kuid nüüd ei kavatsenud nad alla anda. Püüdsime venelastele rääkida, et need kolm [Balti] riiki on nüüd faktiliselt iseseisvad, soovivad selleks jääda ning muud alternatiivi pole."⁶⁰

Vene mereväe solvunud juhtkond tundis teravat kaotusevalu ja vimma. Venelased olid Läänemerelt - piirkonnast, mida nad olid valitsenud üle kolmesaja aasta - peaaegu täielikult välja kihutatud.

1994. aasta keskpaiku oli Venemaa Balti laevastiku igast neljast mereväebaasist kolm võõrjõudude valduses. Balti laevastiku 16 baasist pole 12 "enam meie omad", kurtis *Moscow News*. "Oleme kaotanud 64% kõigist remonditehastest, 75% navigatsiooniseadmestikust, 25% lennuväest, 50% pealveelaevadest ja kõik oma allveelaevad."⁶¹

See oli generatsioon, kes kaotas uhke traditsioonilise kantsi. Nõnda juhtus nende vahikorra ajal. Vastumeelselt olid nad loovutanud kontrolli Eestile, mida paljud kõrgemad ohvitserid pidasid ikka veel Venemaa regiooniks.

Samal ajal püüdsid eestlased kindlaks teha, kes juhtunu eest vastutab. Parvlaev *Estonia* oli olnud sümboolne suur valge laev, mis taasühendas Eestit Euroopa tsivilisatsiooniga. Nüüd oli see hukkunud ja sajad eestlased koos sellega. Kalduti süüdistama traditsioonilist vaenlast idas. Mõlema poole emotsionaalne vedru oli pingul.

Sekkus Bildt. Just Bildt oli olnud kõige agressiivsem välismaa poliitik, kes aitas Eestil pärast Nõukogude aega iseseisvuse teel edasi astuda. Vaikse järjekindlusega taotles ta USA-lt ja Euroopa riikidelt Eestile abi, tõrjus venelaste vastuväited ja süvendas muljet, et väikese Eesti selja taga seisab Lääne koalitsioon.⁶²

Ta mõistis, et mis tahes vihjed venelaste juhuslikule seotusele katastroofiga - kasvõi ainult seeläbi, et mõni Vene laevatehas

võis millalgi 1994. aasta sügisel olla müünud allveelaeva – võisid asjatuks muuta kõik senised diplomaatilised ponnistused. Kahe riigi vahelised haprad kompromissid puruneksid. Veelgi hullem, see sütitaks vägivalda, mida tema ja teised olid püüdnud nii pingsalt ära hoida.

Bildt mõistis selgesti, kui habras on Balti riikide iseseisvus. Ta osutas ühes artiklis, et Venemaa käitumine Balti regioonis on venelaste uue suuna lakmustestiks. Artikli alltekst rõhutas, et Venemaa ja endiste Nõukogude Liidu territooriumide suhete halvenemisel võib puhkeda nendevaheline vägivald, mille karme “tagasilööke tuntakse sellest piirkonnast kaugemalgi”.⁶³

Bildt teadis, et Eestil pole teraskesta.

Mängus oli veel muudki. Kuigi Bildt sellest vaikus, võis kuskil ta teadvuse tagasopis näkitseda arvamus, et mängu võivad olla segatud mingid kuritegelikud rühmitised, mis tema arvates Vene mereväes tegutsesid. Bildt oli avalikult teatanud, et Rootsi vetes hiilinud allveelaevad võisid sattuda sinna mõne korravastaselt tegutsenud väeosa tahtel. Ta arvas, et sõjavägi pole täielikult Jeltsini kontrolli all. Kas omavolitsevad fraktsioonid olid kuidagi parvlaeva õnnetusega seotud?⁶⁴

Eestis puhkev etniline tulekahju oleks olnud eriolukorra signaal, mis tähendanuks poliitilistesse lepingutesse lisatud *force majeure*’i klausli rakendamist. Tuletõrjuteks oleksid saanud noodsamad Vene sõjaväelased, kes olid alles kuu aega varem riigist lahkunud pärast seda, kui läbirääkijad olid kasutanud kõiki enda käsutuses olnud diplomaatilisi suhtlemise vahendeid. Ja kui üks Balti riik ära kukub, siis on loomulikult vaja venelasi kaitsta ka ülejäänutes. Vene sõdurid oleksid saanud okupatsioonijõudude asemel “rahuvalve” sildi ning jäänud määramata ajaks “lähisvälismaale” – just niimoodi Kreml Balti vabariike alandavalt nimetab – kaitsma seal elavaid etnilisi venelasi.

Moskva juba kubises natsionalistidest, kes võimuvärava juures ulgusid. Žirinovski ähvardavast retoorikast õhutatuna nõudsid nad suure Nõukogude impeeriumi taastamist, alustades Balti riikidest. Nende poolehoidu pälvimiseks kaldus Jeltsin paremale.

Kaalul polnud midagi vähemat kui Põhja-Euroopa rahu ja stabiilsus. Selle regiooni julgeoleku nimel koondas Bildt kiiresti tähelepanu laeva ehitusvigadele, esitamata seejuures mingeid tõendeid. Tegelikult kasutas ta võtet, mida diplomaatias

nimetatakse *auväärseks pettuseks*.

Üheainsa meisterliku hoobiga pühkis Bildt kõik võimalikud õhus rippuvad kuulujutud, emotsioonid ja ebamäärasused kübarasse ning välja hopsas sealt visiiriteooria.

Selle tulemusena mõjutati JAIC'i rootslastest, eestlastest ja soomlastest liikmeid märkamatult nõnda, et nad surusid uurimisvälja kindlatesse raamidesse.

Päeval pärast Bildti avaldust pilkas Rootsi mereohutuse inspeksiooni ülem Bengt Erik Stenmark avalikult tema visiirioletust. Ta vallandati. Lõpuks määrati tema asemele Johan Franson, kes organiseeris Rockwateri salajase sukeldumise ning kujundas lõppmängu strateegia, mille järgi tuli katta laevavrakk betooniga.

Kavandatut jätkates määrati JAIC'i rootslastest liikmete etteotsa Olof Forssberg, kes oli Rootsi valitsuse teadmisel varemgi skandaali kinni mätsinud. Jutt on Rootsi luurelennukist DC-3, mille sovetid 1952. aastal Läänemere kohal alla tulistasid; see skandaal avalikustati alles 2000. aastal. Hiljem kasutas transpordiminister Mona Sahlin osavalt oma kõrget positsiooni, et laevavraki ja uppunute saatust ära otsustada.

Otsekohe võttis Rootsi parvlaeva *Estonia* huku uurimise juhtimise täielikult üle ning domineeris JAIC'is, kuni viimane kolm aastat hiljem ametlikult laiali saadeti.

Tembud merepõhjas

Keegi ei saanud kindlalt välistada kokkupõrget, sest selleks oleks tulnud kõigepealt kõrvaldada liiv, mis kattis *Estonia* kere olulise tähtsusega piirkondi, ja kogu laevakere põhjalikult üle vaadata. JAIC ei võtnud seda vaevaks. Tähelepanu suunati lihtsalt visiirile.

Tsiviillaevaga kokku põrganud allveelaev tähendanuks riikliku julgeoleku küsimust. Kui kokkupõrkest oleks jäänud merepõhja mingeid riismeid, siis tulnuks sellest otsekohe informeerida riigivõimu kõrgemaid tasandeid. Merepõhja oleks konfidentsiaalselt uuritud, et selgusele jõuda, mis tegelikult juhtus. Seda iseäranis maailma osas, kus õmblustest kärisev endine impeerium põhjustas üleilmset ärevust.

Soome laevad tuvastasid uppunud parvlaeva asukoha 30. septembril umbes 80 meetri sügavusel. Laev oli peaaegu kummuli asendis. Soomlased skaneerisid vrakki külgsuunast hüdrolokaatoriga, ülesvõtteid näidati pressikonverentsil. Reporterid teatasid, et hüdrolokaatoriga saadud kujutistel paistab merepõhjas 9–18 meetri kaugusel vraki vööril mingi suur objekt. Keegi ei teadnud, mis see oli.⁶⁵

Järgmise kahe päeva jooksul kerkis vrakist suuri õhumulle. Vene uudistesaadetes tsiteeriti tehnikaeksperti, kes kinnitas, et arvatavasti on vraki õhutaskutes veel elavaid inimesi ning tema instituudis olevat nende päästmiseks sobivaid erivahendeid.⁶⁶

Teised mõjukad isikud eitasid inimeste ellujäämise võimalust. Laevaseinad ei ole konstrueeritud talumaks veealust survet, mistõttu kajutid oleksid peagi sisse surutud. Aga juba enne seda oleksid kõik ellujäänud külmumispunkti lähedale langenud temperatuuri ja hapnikupuuduse tõttu šokki langenud ning kiiresti surnud.

Ajakirjanduses ilmunud spekulatsioonid õhutasid ohvrite sugulasi, kes ei suutnud ootamatu ja korvamatu kaotusega leppida. Nad klammerdusid fantastilise lootuse külge, et lähedasi saab ehk päästa.

Just niisugusel taustal hakkas Soome meresõidu uurimisinstituudi hüdrolokaatoriekspert ja osakonnajuhataja doktor Jouko Nuorteva analüüsima veel nelja vrakist lokaatoriga saadud kujutist.

Lained ja õhumullid moonutasid pilte, kuid Nuorteval õnnestus lõpuks saada merepõhjas lebavast vrakist rahuldav

kujutis. Kõigil ülesvõtetel paistis mingi vraki vööriosaale langenud objekt.

Mitte 9–18 meetri kaugusel nagu esimesel hüdrolokaatoriga saadud kujutiste komplektil. Hoopis laeva peal.

Selle objekti kuju ja mõõtmed sarnanesid vöörivisiiriga. Kas visiir oli endist viisi laevanina küljes kinni? Levis kuuldus: visiir polnudki küljest murdunud.

Nuorteva ei kinnitanud midagi muud peale selle, et “on vaadeldud suurt objekti”.

Kooskõlas valitsuselt saadud juhenditega väljendas ta ennast nimme ebamääraselt. Ametiisikud olid palunud, et Nuorteva avalikult ei mainiks vrakist kerkivaid õhumulle, mis oleks tähendanud valelootuste julma elluäratamist. “See miski, mida ma [hüdrolokaatoriga saadud kujutistel] nägin, võisid olla õhumullid,” meenutas Nuorteva. “Aga ma ei tahtnud seda öelda. Meile avaldati teatud survet, et vaikiksime ikka veel laevas olevast õhust, sest avalikkusele oleks jäänud mulje, nagu polekski inimesed merepõhjas surnud.”

Niisiis tuli tal tegelda “suure objektiga”.

Nuorteva teatel osutus, et hüdrolokaatoriga saadud kujutistel vööri “peal” asunud suur objekt, mida arvati vöörivisiiriks, oli hoopis autoteki rambi väändunud külje peegeldus. Terasest ramp on suletud asendis, pakpoordipoolses servas umbes pool meetrit paakil. See rambivigastus tekitaski peegelduse.⁶⁷

Usutavalt põhjendatud. Aga mida ütleb analüüs teise suure objekti kohta, mis esimestel hüdrolokaatoriga saadud piltidel näis lebavat merepõhjas vööril 9–18 meetrit eemal? Ilmselt seda eirati.⁶⁸

Mõni päev hiljem kirjutas JAIC’i soomlaste poole juht Kari Lehtola rootslastest komisjoniliikmetele saadetud faksis, et “põhjas asub 10 [meetri] pikkune ja 5–7 [meetri] laiune objekt. Arvatavasti on see metallist. Kuju sarnaneb visiiri omaga. Sügavus on 70 [meetrit].”

Alla parvlaeva juurde saadeti videokaameraga kaugjuhtimisega liikurrobot (ROV). Ilmsesti annab videolint palju täpsema pildi kui hüdrolokaatoriga saadud kujutise lainjad jooned. Neil *videosalvestistel* hakkas vrakist 14 meetri kaugusel silma mingi suur ese. Ka Lehtola nägi seda ja lähetas siis teise faksi, nentides: “See suur objekt osutus terasplaadiks.”⁶⁹

Selleks, et lugeja ei satuks segadusse, tuleb teha

lühikokkuvõtte. Kõigepealt nägid hüdrolokaatoriga saadud kujutisi uurivad ametiisikud uppunud parvlaevast 9–18 meetri kaugusel paiknenud suurt objekti. Neljal järgmisel ülesvõttel oli näha laeva *peal* asuv suur objekt, mis Nuorteva väitel polnud midagi muud kui peegeldus. Lehtola kinnitas oma faksis, et hüdrolokaatoriga saadud kujutistel paistis 9–18 meetri kaugusel esimene suur objekt. Kui ROV edastas selle koguka moodustise *videotõendi*, nimetas Lehtola nähtut pelgalt terasplaadiks.

Läänemere põhi kubiseb sadadest või koguni tuhandetest vrakkidest ja nende riisemetest, alates vettekukkunud lennukitest ja lõpetades uppunud laevadega. Suurem osa neist on Teise maailmasõja ohvrid, kuid laevu ja rususid pärineb ka viikingite päevist kuni praegusajani. Võib-olla oli mõistatuslik objekt tõepoolest lihtsalt mingi risu, mis vedeles merepõhjas ammu enne *Estonia* uppumist.

Siis juhtus midagi kummalist. Valitsuse järelvalve all tegutsenud Rockwateri tuukrite salvestatud videolindil polnud näha vähimatki, mis oleks kas või ligikaudu olnud mainitud koguka objekti suurune; ka hilisem *One Eagle'i* ekspeditsioon ei näinud midagi seesugust. "Kümme meetrit pikk ja 5–7 meetrit lai," oli Lehtola faksis mainitud. Väikese laeva suurune. Mis see oli? Kuhu see suur objekt – "terasplaat" – kadus?⁷⁰

Hüdrolokaatoriga saadud säbrulisi peegeldusjooni võib tõepoolest vääriti tõlgendada. Aga merepõhjas *videolindile* talletatud suure objekti kadumist mitte.

Samavõrd hämmastav – või kõnekas – on tõsiasi, et kolme riigi valitsused ei tundnud selle vastu mingit huvi.



Hüdrolokaatorisignaalide väärtõlgendamine. Kadunud objekt. Aga visiiri polnud ikka veel. Kus oli vöörivisiir? 60-tonnise püramiidja kujuga teraskolaka otsimine jätkus.

JAIC'i soomlasest liikme Tuomo Karppineni järgi keskendus visiiri otsimine kõigepealt vraki ümbruskonda, hiljem otsimisala avardati. Usuti, et parvlaeva juurest tulnud teed tagasi minnes õnnestub visiir leida, kavatseti läbi käia kasvõi kogu laeva viimase kahe tunni teekond enne uppumist.⁷¹

Appi tuli Soome merevägi. Kui soomlastel poleks õnnestunud visiiri ühe nädalaga leida, pidid kohale saabuma Rootsi keerukamate avastamisseadmetega varustatud miinijahtijad.

Läänemere ebatasase põhja uurimiseks oleks kulunud palju aega. Hüdrolokaatorite ekspert Nuorteva arvas, et raske visiir võis sügavale merepõhja pehmesse savisse vajuda ja sinna kadudagi. Otsingut aeglustas ka merepõhjas vedelev rämps, mis tekitas väärsignaale.

Rootsi oli valmis kohale saatma kolm “vähemalt 2. julgeolekuklassi” miinijahtijat. Number 2 tähendas, et pardale lubatakse ainult põhjalikult kontrollitud ja riigisaladuste loaga isikuid. Kuigi Lehtola soovis sõjalaevade abi ja need olid valmis tulema, kinnitavad nii Lehtola kui ka Karppinen, et miinijahtijaid visiiri otsimisel ei kasutatud.⁷²

Sellegipoolest viibis Rootsi miiniekspert kaptenleitnant Tönnström laeval *Tursas*, mis avastatud visiiri põhjast üles tõstis. On viiteid, et Tönnström teenis Rootsi sõjaväeluures (MUST). Kui nõnda, siis nõudis tema kohalolekut standardprotseduur. Võib-olla tahtis ta oma silmaga näha visiiri vigastusi, mis võisid osutada kokkupõrkele. MUST ilmselt soovis üksikasju teada saada.

“Tönnström teadis, et me tõstame visiiri üles ning et ta näeb midagi õnnetusega seotut, mida ta sooviski teada saada,” selgitas Lehtola mõnevõrra mõistatuslikult.⁷³

Teise tõlgenduse järgi oli Tönnströmi kohalviibimine iseäralik. Miinijahtimislaevadest ja saladuste juurdepääsuloaga isikuist, kes aitavad uurimislaevadel võõriviisi otsida, jääb mulje, et sellele toimingule osutati ebaproportsionaalselt suurt tähelepanu. Sõjalaevad oleksid sobinud pigem võtmekimbu kui treilerisuuruse teraskonstruksiooni otsimiseks. Võib-olla vajus parvlaev *Estonia* Rootsi allveejälgimise aparatuuri peale või sellele liiga lähedale. Või oli vaja all vrakil midagi toimetada ning miinijahtijad pidid toetama seda, millega merepõhjas tegeldi.

Mainigem taas videolindil nähtud suurt objekti, mille kohta kellelgi ei kerkinud küsimusi. Lehtola ettekandes mainitud “10 meetri pikkune ja 5–7 meetri laiune” objekt oli umbes sama suur kui miniallveelaev. Võib-olla fikseerisid hüdrolokaatoriga saadud kujutised või kaugjuhtimisega liikurrobotite (ROV) videosalvestised miniallveelaeva, mis pärast töö tegemist minema kiirustas.

Vraki salajases allveeuurimises pole midagi ennekuulmatut. Sõjavägi peab katastroofiga seotud luureandmete hankimiseks rusudele silma peale heitma, enne kui avalikkus neid näeb. Näiteks 2000. aasta augustis, kui uppus allveelaev *Kursk*, saatis Vene merevägi vraki juurde kaks süvavee sukelparaati *Mir*,

et otsida ja pinnale tõsta mistahes tükke ning riismeid, mis võisid merre sattuda, kuna ametiisikute arvates oli toimunud kokkupõrge.⁷⁴

Rootsigi võis lähetada miniallveelaeva mõne ründetuukrite eliitüksuse tuukriga pardal parvlaeva *Estonia* vraki juurde. Tuukrid võisid allveelaevast väljuda ja otsida lähedal merepõhjast võimaliku kokkupõrke füüsilisi tõendeid.

Pärast veealuste tööde lõpetamist läksid tuukrid allveelaeva tagasi ja lahkusid sündmuspäigast. Hiljem ei näidanud hüdrolokaatoritega saadud kujutised enam mingit suurt objekti. Ja JAIC võis öelda, et varem hüdrolokaatoriga avastatud "10 meetri pikkune ja 5–7 meetri laiune" objekt polnud midagi muud kui metalli peegeldus.

Kuid tüliliks osutus tõsiasi, et kaugjuhtimisega liikurrobot (ROV) oli salvestanud *videolindile* miniallveelaeva kujutise. Seega tuli linti redigeerida. Kui mõni JAIC'i liige näinuks kärpimata videosalvestist, tulnuks tal riikliku julgeoleku kaalutlustel mistahes andmete avaldamine ära keelata.

Mõni miniallveelaev liigub merepõhjas roomikutel. Navigeerimise nüüdistehnika ning akude täiustamine võimaldavad miniallveelaevadel läbida pikki vahemaid ja jääda vee alla päevadeks või koguni nädalateks. Niisugused pisikesed veealused bussid olid Rootsile lausa nuhtlus. "Merepõhjas roomavad miniallveelaevad läksid 1987. aastal läbi meie salajaste miiniväljade samamoodi, nagu need 1982. aastal meie mereväebaasi juurde tungisid," kurtis Carl Bildt 1987. aastal.⁷⁵

Miniallveelaevad tulevad ja lähevad märkamatuks. Estline'i endine Eesti-poolne direktor Johannes Johansen meenutas, kuidas ta külma sõja ajal Nõukogude kaubalaevadel sõitis. Ta teadis, et Nõukogude miniallveelaevad kinnitasid end laevakere külge. Kui kaubalaevad peatusid välismaa sadamates, et kivisütt või naftat lossida, eemaldusid miniallveelaevad neist ja kogusid luureandmeid. Johansen polnud neid küll kunagi näinud, kuid teadis nende tegutsemisest. "Kui olime sadamasse sisenenud, siis tegime meie oma tööd ja nemad oma," meenutas ta. Aegsasti enne sadamast väljumist kinnituvad miniallveelaevad uuesti kaubalaeva kere külge, jätmata endast mingeid jälgi.⁷⁶

18. oktoobril avastas Nuorteva "lokaatorkala" visiiri. Tänu sellele pisikesele uurimisseadmele osutusid Rootsi kõrgtehnoloogilise militaaraparatuuri võimalused tarbetuks.

Visiir oli vajunud pehmesse põhja, kuid sellest ulatus piisavalt

palju välja, et hüdrolokaator seda märkaks. See tõsteti üles vrakist umbes 1,5 kilomeetri kaugusel, mis äratas avalikkuses kahtlusi, et visiir oli olnud algul vraki juures, kuid hiljem kaugemale veetud.⁷⁷

Garaažisuuruse vöörivisiiri leidmiseks oli kulunud nädal. Viivitusi põhjustasid lained ja halb ilm. Aga võib-olla oli seda nädalat vajagi, et tuukrid saaksid merepõhjas töötada. Võib-olla kontrolliti, kas pole vigastatud veealused jälgimisjaamad, või puhastati merepõhja. Vrakist võidi ettevaatlikult kõrvaldada mõni tundlik objekt. Kui parvlaev oli millegagi kokku pörganud, siis võis merepõhja jääda riismeid.

Lõpparuande järgi tuvastas hüdrolokaator parvlaeva *Estonia* risuvälja vrakist 90–300 meetrit lääne pool. Aga seda on raske uskuda. Sest selle ala kandmisel *Estonia* oletatavate sündmuste ametlikule kaardile oleks “Kalmari kaart” (vt lisa II) osutanud, et suurem osa esemeid pudenes välja juba siis, kui parvlaeva kalle oli kõigest 15 kraadi.

Nuorteva järgi paiknes rämps vrakist 275–450 meetrit edela pool, sest nõnda tunnistasid hüdrolokaatoriga saadud kujutised. Risu iseloom, hulk ja liikumisyalg võivad anda laeva viimaste hetkede rekonstrueerimiseks olulisi andmeid. Aga risuvälja ei videosalvestatud. Tegelikult jäeti see täielikult uurimata – vähemalt JAIC seda ei teinud.⁷⁸

Poliitikavajadused üksi ei selgita 70 meetri sügavusel merepõhjas toimunud mängu. Kahtlane objekt ja visiiri pikaleveninud otsimine võisid osutada lihtsalt inimlikuks eksituseks, mida ikka juhtub, kui traumast vapustatud rahvas ei oska midagi arvata ja uurijatele avaldatakse igast mõeldavast suunast halastamatut survet.

Üks niisugune tülimate tagajärgedega eksitus leidis aset siis, kui Lehtola vraki asukoha ebatäpselt kirja pani. Tema valesti kirjutatud koordinaadid jäid dokumentidesse mitmeks kuuks ja kui uurimislaevad 155 meetri pikkust vrakki ei leidnud, tuli selle taasavastamiseks jälle appi võtta hüdrolokaator.

Lehtola ütles, et Nuorteva oli talle teatanud vraki asukoha mobiiltelefoni teel merelt. Side oli katkendlik ning kahjuks jättis Lehtola koordinaadid kontrollimiseks üle kordamata. Ta pani vraki asukoha kirja valesti. “Tegin vea,” tunnistas Lehtola.

Vigaseid koordinaate võinuks kontrollida kohe pärast parvlaeva uppmist vraki juures käinud laevade logiraamatute järgi, rõhutas ta.⁷⁹

Aga sakslastest uurijad nägid pettust. Nemad kahtlustasid, et rootslased ja soomlased olid leidnud 1. või 2. oktoobril visiiri kuskilt vraki vööri lähedalt, "kuid otsustasid seda varjata nagu ka vraki tegelikku asukohta ning jätkata visiiri otsimist. Eestlased saadeti otsima ida poole (kus visiiri tegelikult kunagi polnud), aga soomlased koos Rootsi miinijahtimise ekspertide ja laevadega toimetasid midagi vraki ümber."

Saksa uurijate grupp usub, et Lehtola teatas väärad koordinaadid nimme selleks, et vraki tegelikus asukohas saaks lõpetada mingid salajased veealused tööd. Selle teooria kinnituseks mainivad sakslased Lehtola salapärasest Rootsi valitsusele adresseeritud kirja, milles ta selgitab, et olevat "vraki isoleerimisega" arvatavasti "oma võimupädevusest üle astunud".⁸⁰

Lehtola selgitas, et sakslaste grupp oli seda fraasi valesti tõlgendanud. Tema olevat mõelnud ainult käsku, et ükski eriloata laev ei tohi laevahuku kohale läheneda. Nõnda toimis ta umbes samamoodi nagu politsei, kes veab maismaal sündmuskoha ümber eralduslindi. Aga rangelt võttes toimus laevahukk rahvusvahelistes vetes, mistõttu tal puudus niisuguse käsu andmiseks seaduslik õigus. Kirjas kasutatud sõnad "vraki isoleerimisega" ja "oma võimupädevusest üle astumine" väljendasid tema kahtlust, kas õnnetuskohale ligipääsu piiramine ikka oli seaduslikult õige.⁸¹

Vigu tehakse ka kogemata. Enne *Estonia* uppumist polnud soomlastel tegemist olnud suurema mereõnnetusega kui kaadunud pargas. Võimalik, et vead olid tingitud neile harjumatust survest.

Sellegipoolest ei suutnud JAIC hajutada kahtlusi, mida äratas visiiri otsimise ajal toimunud muu tegevus.

Seletamatud juhtumid

Kokkupõrge allveelaevaga, mis seejärel sündmuskohalt pages, selgitaks mitut parvlaeva uppumise ööl täheldatud kummalist fenomeni.

Õnnetuse ajal katkes kogu Läänemere põhjaosas side. Kui kaks lähedal viibinud Soome laeva, *Mariella* ja *Europa*, kuulsid *Estonia* appikutsesignaali ja püüdsid oma raadiojaama kaudu teatada sellest Soome päästekeskustele VHF 16. hädakutsungite kanalil, ei vastanud neile keegi. Nad lülitisid ümber kanalile 2182, mis katab kogu Läänemerd. Taas ei mingit vastust. Lõpuks võeti mobiiltelefonid, otsiti maismaal paiknevate päästekeskuste numbrid ja helistati neile.

Küllaltki lähedal Peterburis asuvas Venemaa Riiklikus Merepääste Koordineerimiskeskuses valitses samuti vaikus. Nimetatud keskus oli ühenduse mitme USA ja Vene satelliidiga, mis võtavad vastu hädamajakate signaale ja edastavad hättasattunud laeva täpsed koordinaadid. Edastamissatelliitide kogum COPSAS-SARSAT teatab andmed päästetööde koordineerimiskeskustesse.

Aga satelliidid ei fikseerinud midagi, sest *Estonia* hädasignaalide poid EPIRB olid kõigi teadaolevate reeglite kiuste välja lülitatud.⁸²

Õnnetuse ajal edastati Soome lõunarannikult ilmselt mingi signaal, mis blokeeris kogu raadioside.

Sakslasest uurija Werner Hummel teatas, et tema grupi käsutuses olevate dokumentide järgi katkes kogu selle regiooni telefonivõrgustiku toimimine just hetkel, kui seda kõige rohkem vajati. Rikkeaeg oli tõesti hämmastav kokkulangevus. Telefonifirma tunnistas, et kogu raadioühenduste võrk oli teadmata põhjustel rivist väljas öösel ajavahemikul 1.03 kuni 1.58 – just *Estonia* hättasattumise ajast kuni tema radarikraanilt kadumise hetkeni.⁸³

Teine sidemüsteerium oli Venemaa Suursaarelt saadetud pidev raadiosignaal. Komisjoni soomlasest liige, raadioside ekspert kontradmiral Heimo Matti Iivonen uskus, et Suursaare signaal blokeeriski rahvusvaheliste hädakutsungite edastamiseks määratud VHF 16. kanal.⁸⁴

Suursaar on Venemaa suletud sõjaväesaar umbes poolel teel Peterburi ja Helsingi vahel. Varem Rootsile, hiljem Soomele kuulunud saar oli kasiinodega kuurort, kuni Nõukogude

Venemaa selle 1939. aastal endale haaras. Soome astus sõtta ja võitis selle lühikeseks ajaks tagasi, kuid 1944. aastal liideti Suursaar Nõukogude Liiduga ja muudeti rangelt suletud alaks.

Pärast 1991. aastat jäi saar Vene sõjaväe võimu alla, seal paiknesid radarisüsteemid ja raadiosaatja, mis tundus olevat alati sisse lülitatud. Et Suursaar oli Venemaa suletud baas, ei saanud Soome ega Eesti sealse raadiojaama väljalülitamiseks midagi ära teha.

New Jerseyst Eestisse naasnud pagulane Kaarel Jaak Roosaare, kes oli 1994. aastal Riigikogu liige, nõudis Vene valitsuselt selgitust. Ühtaegu palus Roosaare, et parlament informeeriks Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni, sest hädasignaali blokeerimine on rahvusvahelise õiguse vastane tegevus. Riigikogu ei teinud seda. Soomlased olid jultunud raadiosaatja asjus varemgi venelaste poole pöördunud, kuid tulemusteta. Hiljem hakkas kontradmiral livonen kõhklema ja mainis, et saatja võis ju juhuslikult hädasignaali *Mayday* edastamise blokeerida. Lõpuks selle küsimusega enam ei tegeldudki.

Regionaalsete sidesüsteemide üheaegne ulatuslik häiritus just sel ajal, kui parvlaev uppus, lubab arvata, et mängus olid militaar- või luureteenistused. Kas hädakutsung blokeeriti sihilikult? Kui nõnda, siis miks?

Teine vastamata küsimus seostub NATO õppustega "Cooperative Venture 94", mille käigus koondati Skagerraki piirkonda "rahutagamise ja humanitaarsete eesmärkidega otsimisingi päästeoperatsioonide" harjutamiseks neljateistkümne riigi merejõude. Miks ei kuulnud hädasignaali ka harjutama tulnud NATO sideüksused? Miks neid appi ei kutsutud? Suurel väekoondisel, kus oli kümneid laevu, lennukeid ja koptereid, tarvitsenuks ainult Lõuna-Rootsi vastaskalda poole suunduda.

Kas seal oli erivarustusega päästekoptereid või muid õhusõidukeid, mis oleksid saanud hädalisi aidata? Ellujäänud, kes kummuli paatidel või laevariismetel jääkülmas vees hulpides alajahtumisest ei surnud, ootasid päästmist neli kuni kuus tundi. NATO otsimis- ja päästmisüksused ning varustus oleksid võinud päästa nii mõnegi elu. Lennuks poleks kulunud täit tundigi. Miks nad ei vastanud hädakutsungitele? Mis juhtus?⁸⁵

Liikumised, inimkogud, segadus. Allveelaevaga kokkupõrkamise hüpotees sarnaneb läbi fokuseerimata läätsede projitseeritava filmiga. Aeg-ajalt ilmub nähtavale mõni äratuntav kujutis, kuid samas hägustub jälle kõik.

Parvlaev *Estonia* sattus hädta 1994. aasta 28. septembri esimesel tunnil Eesti aja järgi. Ajavahe tõttu toimus õnnetus Rootsi jaoks 27. septembril. Samal päeval registreerisid Rootsi sõjaväelased kuus õhupiiri rikkumist.

Kas need õhuruumi tungimised olid mingil viisil seotud parvlaeva *Estonia* hukkumisega? Järelepärimisele vastanud Rootsi relvajõud teatasid, et kahes intsidendis olid süüdi Saksa lennukid. Võib oletada, et agarad NATO piloodid lendasid lühemat teed pidi üle Rootsi, suundudes Skagerraki piirkonnas toimunud manöövritele "Cooperative Venture".

Seega on neli õhuruumi rikkumist jäänud siiani salastatuks.⁸⁶

Miks nüüd, kümme aastat hiljem, võiks õhuruumi nelja eeldatavasti üsna süütu rikkumise avalikustamine ikka veel kahjustada Rootsi rahvuslikku julgeolekut, see annab nagu paljud muudki 1994. aasta septembris aset leidnud sündmused põhjust igasugusteks oletusteks. Riigi õhuruumi võis neli korda edasi-tagasi sattuda vähekogenud piloodiga tsiviillennuk, seal võisid kihutada manöövrite "Cooperative Venture 94" ülesannet täitvad sõjaväelennukid, sissetungijateks võidi ekslikult pidada Rootsi enda reaktiivlennukeid, sinna võisid sattuda Balkanil märatseva sõjaga seotud salaülesannet täitvad NATO reaktiivlennukid ja lõpuks võis ka eelhoiatussüsteem vigane olla.

Kui üksipuha missuguse mainitud intsidendi avalikustamine võiks vihjata Rootsi õhukaitse nõrkadele kohtadele, siis pärineks see informatsioon ikkagi aastast 1994. Sellest ajast alates on tehnika hoogsalt edasi arenenud, vähe leiduks neid, keda huvitab iganenud õhukaitsesüsteemide uurimine. Õhuruumi tunginud lennuki koduriigi, kuupäeva ja tuvastamisaja avalikustamine ei reedaks midagi.

On ainult üks erand. Kui need neli rikkujat olid Kaliningradist pärit Vene allveelaevahävituslennukid (ASW-lennukid), siis pöörduks tähelepanu otsekohe allveelaevale. Samamoodi juhtus allveelaeva *Kursk* kadumise ajal, siis lendas Vene IL-38 Norra rannikule, otsides võõrast allveelaeva, mis venelaste arvates põhjustas õnnetuse.⁸⁷

ASW-lennukid võisid visata vette hüdrolokaatorpoid, otsides kadunud allveelaeva, mis pidanuks juba mitu tundi tagasi ühendusse astuma. Lennukid tiirlesid Läänemere lõunaosas, laiendasid otsimisala pisut liiga palju ja sattusid Rootsi õhuruumi.

Või siis luurasid ASW-lennukid Lõuna-Rootsis selle riigi peamise allveelaevade baasi Karlskrona ümbruses, et veenduda, kas rannik on puhas ja allveelaev võib sealt mööduda.

Sissetungija koduriigi avaldamine reedaks kogu mängu ning Rootsi klammerdumine vanade andmete külge osutab tõepoolest Vene lennukitele. Aastail 1992–1995 rikkusid Vene õhujõud Leedu õhuruumi üle 5300 korra. Samamoodi võidi seadusevastaselt lennata Rootsi õhuruumis.⁸⁸

Idast tulnud lennukid olid Rootsi demarkatsioonijoont ületanud varemgi. 1984. aastal tungis Nõukogude reaktiivhävitava tsiviillennuki Airbus 310 kannul Gotlandi saare lähedal 50 kilomeetri kaugusele Rootsi õhuruumi. Pealtkuuldud raadioside kinnitas, et hävitajal Suhhoi-15 olid peal lõhkevalmis ja kindlatele sihtmärkidele suunatud õhk-õhk raketid. Õnneks ei põhjustanud ärev teadmatus midagi hullemat. Aga sovetid esitasid tõendeid ja dokumente ning eitasid tuliselt, et midagi niisugust oleks kunagi juhtunud.⁸⁹

Saladuskate, millega Rootsi hoolikalt dokumente varjab, süvendab tarbetult kokkupõrkekahtlust. Tegelikult ei pääse spekulatsioonide võrgust ka Rootsi ise. 1994. aastal oli Rootsil 12 patrull-allveelaeva, lisaks üks pisi-allveelaev. Polegi nii nõrk laevastik neutraalse riigi kohta, millel külma sõja järgses maailmas pole vaenlasi. Võrdluseks olgu öeldud, et Soomel ei ole allveelaevu.

Rootsi 12 allveelaevast seisid neli logiraamatute järgi otsustades kolm päeva, 27.-29. septembrini 1994, sadamas. Ülejäänud kaheksast laevastonkuu logiraamatuid põhimõtteliselt võimalik kontrollida. Rootsi mereväe pressiaatasee teatel on kahe allveelaeva – *Södermanlandi* ja *Östergötlandi* – 1994. aasta teise poole logiraamatud tänapäeval endist viisi salastatud.⁹⁰

Rootsi mereväes peetakse pealegi kaht logiraamatut. Standardsesse igapäevasse logiraamatusse kantakse allveelaeva tavapärase liikumine, aga “sõjapäevikusse” see, mis allveelaev retkel avastas. “Sõjapäevikud” on salastatud.

Veelgi varjatud informatsioon pärineb veealustest sõjalistest kuuldepostidest. Kui mõni allveelaev ramminuks *Estoniat*, siis pidanuks veealune akustiline seadmestik kokkupõrkeraksatuse registreerima.

Helijälgimissüsteem ehk SOSUS (Sound Surveillance System) koosneb paljudest merepõhja peidetud allveemikrofonidest, mis on kaablite kaudu ühendatud kaldal asuva aparatuuriga.

Veealuseid helisid jälgitakse ja salvestatakse, koostatakse helijälgede kogumik, mis aitab analüütikutel eristada Vene allveelaevu näiteks Prantsuse omadest. SOSUS-e poste paikneb maailma paljudes meredes, teatud pingepunktides ja piki strateegilise tähtsusega rannikuid, et jälgida ebasõbralike allveelaevade liikumist. Teisisõnu, ookeane kuulatakse pealt.

SOSUS-est pole kuigi palju teada, sest USA merevägi valvab ikka veel hoolikalt selle saladust, ehkki kuuldepostide arvu on pärast külma sõja lõppemist ulatuslikult kärbitud. Merevägi peab SOSUS-e täpset paiknemist konfidentsiaalseks.⁹¹

SOSUS töötab kõige paremini avameres. Kalda lähedal segavad allveelaeva signatuurmüra kalatraalerite ja parvlaevade sõukruvid, ka halb ilm ning mitmesugused kajad – samamoodi, nagu linna taustmüra summutab üksiku hääle.⁹²

Ka Soome mereväel on piki lõunarannikut paigutatud SOSUS-e põhimõttel töötavaid veealuseid kuuldeposte ja Ameerika Ühendriigid saavad soomlastelt luureandmeid, missugused laevad Peterburi siirduvad ja sealt lahkuvad. Kahjuks takistab selle piirkonna keerukas poliitiline olukord mainitud süsteemi avalikustamist ja sellest teavad ainult luureringkonnad. Venemaa strateegilise sõjalise tähtsusega alade pealtkuulamise ilmsikstulek võib põhjustada poliitilist tüli ning külvata Venemaa ja tema Skandinaavia naabrite vahele vinduvat umbusku, mis Venemaa konarlikel üleminekuaastatel olnuks soovimatu.

28. septembril 1994 Läänemere põhjaosas salvestatud helid võib lisada parvlaev *Estonia* ametlike saladuste üha kõrgemaks kasvavasse virna.

Kõikmainitud intsidendid – allveelaevademüükvälisriikidele, 1993. aastal Läänemeres märgatud iraanlastest meeskonnaga Vene allveelaev, *Estonia* vraki lähedal videolindile salvestatud suur objekt, mis hiljem kadus, NATO manöövritega “Cooperative Venture 94” seostuv infosulg ning nelja lennuki Rootsi õhuruumi tungimine – näivad viitavat kokkupõrkele, mille teine osapool sündmuskohalt põgenes, kuid toetavate lisaandmeteta ei saa neid siiski pidada vääramatult tõeseks selgituseks.

Allveelaevaga kokkupõrkamise hüpoteesis on osaliselt vastastikku sobivaid seiku. See on nagu halvasti välja lõigatud mosaiikmõistatus, milles mõned tükid omavahel sobivad, teised mitte, ehkki paistab, nagu peaksid need kokku klappima. Samas ei saa seda eirata keegi, kes on vähegi kursis Nõukogude Liidu lagunemisega.

Sünge jälg

2004. aasta suvel rebestas Balti riikide vaikust kõuemürinaga sarnanev heli. Tallinnas vibreerisid kaupluste vaateakende klaasid ning inimesed tardusid kohale. Ülehelikiirusega sööstvate NATO hävitajate lööklainete raksatused andsid sel kummalisel viisil märku, et see riik on astunud Atlandi-ülese liidu kindlasse embusse.

Kümme aastat varem kärgatasid Balti riikides sootuks kurjakuulutavamad plahvatused. Leedus plahvatas raudteel kaks pommi. Lätis õhiti lõhkekeha venelaste okupeeritud Skrunda sõjaväeradaribaasi lähedal ning eriüksus tegi kahjutuks veel ühe viitsütikuga trotüülilaengu. USA Riigidepartemang kirjeldas neid intsidente "etnilistest pingetest" tingitud "terroriaktidena".¹

Eestis registreeriti 1993. aastal 63 pommiplahvatust, õhiti ka 50 autot. Kaks aastat varem ei olnud toimunud ainsatki plahvatust. Kauplusi ja äriettevõtteid kahjustanud pommid olid seotud katusepakkumise või omavahel rivaalitsevate maffiajõukude arveteklaarimisega. Tugev pommiplahvatus purustas ametihoone aknad ja kahjustas ka kirikut Tallinnas Vabaduse väljakul, mille ääres asuvas hotellis peatus ka üks naisajakirjanik. "Sellest juhtumist kirjutati ajalehtedes üllatavalt tagasihoidlikult," kommenteeris see ajakirjanik.²

Hilisem juurdlus tuvastas, et kuritegelikud organisatsioonid panid toime poliitikast inspireeritud vägivalda ning pääsesid terve nahaga.³

28. septembril 1993, täpselt üks aasta enne parvlaevaõnnetust, plahvatas pomm Tallinnas USA suursaatkonna õues ühe hoone katusel, purustades saatkonna satelliitside antenni ja osa katusest.

Pommiähvardusi sai ka Eesti valitsuse residents Toompea loss, mistõttu tugevdati ametiasutuste, TV- ja raadiojaamade valvet.⁴

Kuu aega enne parvlaeva uppumist plahvatas pea kahekilose trotüülilaenguga lõhkekeha Kirde-Eestis Narva-Jõesuu kuurortlinna linnavalitsuse hoone all, hävitades kolmandiku ehitisest ja põhjustades tulekahju. Peaminister Laar ütles, et see akt tähendas "otsest väljakutset Eesti Vabariigile ja selle kohalikele omavalitsustele". Hiljem arreteeriti allilma juhid, kes olid poliitilise suunitlusega pommiplahvatuse korraldanud.⁵

Kärgatusi kostis nii rohkelt ja sageli, et 1994. aasta algul saabus Rootsist politseinikke, aitamaks eestlastel korraldada parvlaeval *Estonia* pommihäireõppusi. Saksa uurijate andmeil teadsid Eesti ja Rootsi valitsusasutused *Estonia* pommiähvardustest; viimane neist tehti 27. septembril, parvlaeva viimase lahkumise päeval.⁶

Seetõttu oli sõna "pomm" katastroofi järel paljude inimeste mõttes.

Peaminister Laar aimas räpast mängu. Ka JAIC'i esimees Andi Meister ei välistanud pommiplahvatust. Parvlaeva operaatorfirma "Estline" Eesti-poolne direktor Johannes Johansen ütles ajakirjanikele: "Eelmisel aastal teatati väga ebamääraselt, et Läänemerel võib juhtuda õnnetus... Meie reageerisime agaralt, väga agaralt, informeerisime kolleege ja kindlustasime valvet. Ma ei tea, kas see oli kellegi rumal nali."⁷

Eesti Stockholmi suursaatkonna töötaja Ats Joorits astus sammukese kaugemale. Ta "avaldas sadamas kuulnud sensatsioonilise uudise: väidetavalt oli laevapardal pomm."⁸

Mitu Eesti ajalehte analüüsis seda võimalust. *Post* avaldas kuulduse, et parvlaev oli olnud ühemaffiarühmitisesalakaubaveos oluline lüli, kuni rivaalid "panid vastasele pommi". Artiklis väideti, et lugu on pigem väljamõeldis kui tõsi, sest konkureeriv jõuk võinuks lihtsalt Stockholmi tolliametile vihjata, et tulekul on salakaup.

Ajakirjandus analüüsis ka "teatud välisriigi tumedate jõudude" poliitilist terroriakti; tavaliselt viidati nõnda Venemaale. Üks Eesti ajakirjanik rõhutas Rootsi peaministri, Bildti järeltulija Ingvar Carlssoni peagi pärast ametisseastumist tehtud avaldust, et Rootsi jääb Balti konflikti korral neutraalseks.

"Carl Bildt oli aasta varem lubanud, et Balti kriisi puhul ei jää Rootsi kõrvaltvaatajaks. Rootsi oli ainus riik, kes töötas meile abi tõsise häda korral. *Estonia* katastroofile järgnenud päevade jooksul võeti see lubadus tagasi. Loodame, et tegemist ei olnud

põhjus-tagajärg seosega.”⁹

Eestis mõllanud pommiepileemia ei tähenda tingimata, et parvlaeva uputasid ettekavatsetult plahvatused, kuid ta näitab selgesti selles pisikeses vabariigis 1994. aasta paiku vohanud kuritegevuse ulatust. Nii nagu USA saatkonnas korraldatud pommiplahvatus või [Narva-Jõesuu] linnavalitsuse hoone õhkimine olid poliitilise värvinguga juhtumid, samamoodi võidi paigutada lõhkelaeng ka reisiparvlaevale, kuna laevast ju lausa õhkus poliitilist sümbolismi.

Aegamööda pommiärevus kahanes, sest JAIC keskendus põhjalikult visiiri mehaanikale. Valjud räpase mängu süüdistused vaibusid pominaks, seejärel harvadeks sosistamisteks. Pommiteooria jäi tolmu koguma.

1998. aastal otsustas Rootsi riigiprokurör Tomas Lindstrand, et parvlaeva *Estonia* uppumise asjaolude eeluurimine lõpetatakse. Ei olnud leitud midagi, mis oleks tõendanud, et õnnetuse oli põhjustanud ettekavatsetud kriminaalne akt. Lindstrand küll kindlalt ei välistanud kuritegu, ütles ainult, et tema ametkond ei ole leidnud sellele kinnitust. Sinnapaika jäigi õigusemõistmine toppama.¹⁰



Selsamalaastalotsustasid mõned raisikud tähelepanelikumalt uurida neli aastat varem toimunud Rockwateri ametliku sukeldumisekspeditsiooni videosalvestisi. 70 tundi salvestisi olid avalikult kättesaadavad, ehkki Rootsi ametivõimude tahtel osaliselt kärbitud.

Ühel hetkel oli aeglaselt piki laevakeret liikuva kaamera vaatevälja korraks jäänud mingi risttahukakujuline ese. Lähemalt vaatlemisel selgus, et viienda teki lähedal oli pakpoordi külge kinnitatud kandiline karp. Miks pidi vraki pakpoordis vaheseina lähedal olema niisugune objekt?

Sakslastest uurijad viisid salvestise Saksa ja Rootsi lõhkeaineekspertide kätte. Mõlemad kinnitasid 90-protsendilise tõenäosusega, et risttahukakujuline karp oli allvee-lõhkelaeng.

Seejärel kontrolliti tähelepanelikult kõiki videosalvestisi. Kõigest mõni päev pärast katastroofi kaugjuhtimisega liikurroboti (ROV) kaameraga tehtud ülesvõtetel ilmnes veel üks üllatus. Saksa uurijad märkasid visiiri pakpoordipoolse lukustuse lähedal mingit kuubikujulist objekti. See oli oranži värvi. Visuaalanalüüsi

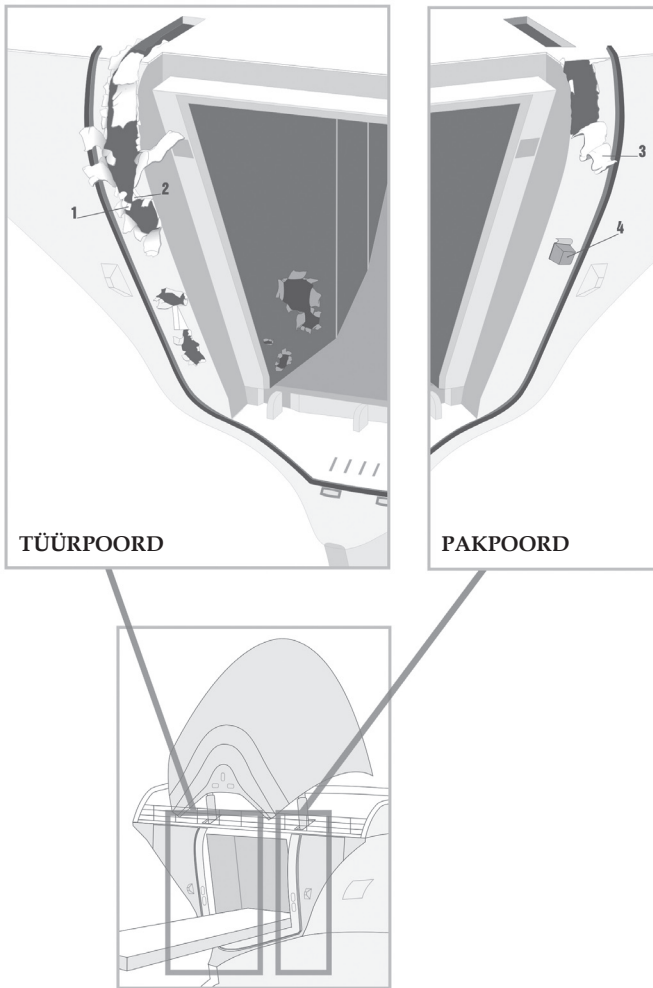
sooritamiseks kutsuti kohale Rootsi, Suurbritannia ja Saksa eksperdid. Nende arvates oli oranž pakk "suure tõenäosusega lõhkelaeng".

Videoanalüüsi eksperdid uurisid seejärel ka kaks kuud pärast kaugjuhtimisega liikurroboti (ROV) laskumist – Rockwateri sukeldumise ajal – samast kereosast tehtud videolinte. Pakk oli kadunud, mis osutas, et keegi laevavrakile laskunutest oli selle kõrvaldanud.

Saksa uurijate grupp palkas endise Briti kuningliku mereväe tuukri ning sõjaväe lõhkeainete eksperdi Brian Braidwoodi, kes analüüsis oranži kuupi ja järeldas:

"... kahtlane pakk võis olla õhkimisseadeldis, mis sisaldas üks kuni kolm kilogrammi plastlõhkeainet... Niisuguse laengu leidmine visiiri külglukkude lähedalt viitab katsele kahjustada laeva iseäranis haavatavas kohas." Ta jätkas: "Millal või kuidas see kuup sinna sattus, seda saab vaid oletada. Tuleb ainult rõhutada, et niisuguse laengu paigaldamiseks ja lõhkamisvalmis seadmiseks kulub kõigest mõni sekund, sest plahvatamishetke saab määrata juba varem. Sihikindel saboteerija võis eesmärgi saavutamiseks paigaldada teisigi laenguid laeva muudesse sama haavatavatesse paikadesse."

Ent kõige kõnekam Braidwoodi leitud visuaaltõend oli plahvatuse tume, sünge jälg – metallis haigutav rebenenud servadega auk. Tüürpoordi kahjustusel oli metall paindunud väljapoole nagu lilleõis, pakpoordi rebendi struktuur oli teistsugune.¹²

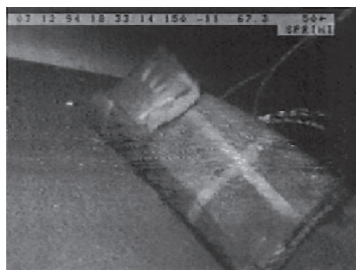


Tüürpoordi vööripoolses osas oli pardasse rebitud $2 \times 0,6$ meetri suurune auk, mille iseloomulikult paindunud servad viitavad plahvatusale. Võrdluseks olgu öeldud, et pakpoordi kahjustus (3) on lineaarsem, väljakooldunud metalliservi pole näha.

Metallinäidiseid võeti kahest kohast (1 ja 2). Bemis ja Rabe viisid näidise (1) USA, Suurbritannia ja Saksamaa sõltumatutesse laboritesse, kus sooritatud eksperimendid tuvastasid plahvatusjõu mõju. Kui metalli struktuuri on kahjustanud kiirusega üle 1000 meetri sekundis leviv jõud, siis osutab see plahvatusale; kiirus üle 5000 m/s tähendab, et tegemist on sõjaotstarbelise lõhkeainega. Analüüs tuvastas, et *Estonialt* pärit metallinäidistele oli mõjunud jõud, mis levis kiirusega 3000 kuni 5000 m/s.

Pange tähele, et tüürpoordiparda siseseinas on samuti rebenenud metalliga ääristatud auk.

Punktis (4) asus videolindile jäädvustatud oranž kuup, lõhkamiskspertide arvates plahvatamata jäänud pomm.



Vasakul: Pakpoordipoolse vaheseina kohale kinnitatud oranž kuup.

Paremal: Pakpoordis viienda teki lähedal avastatud risttahukakujuuline karp. Lõhkeainete ekspertide kinnitusel on nii üks kui ka teine vealused lõhkelaengud. JAIC'i väitel olevat lindile jäänud ujuv rämps. (Fotod: saksa ekspertide grupi (SEG) aruandest)

Äkki näis olevat leitud mosaiigi seni puudunud olulisi tükikesi, mis omavahel kenasti kokku sobisid. Kaks ebaloomulikku mürtsatust, mida vööri poolt kuulsid ellujäänud inimesed; tunnistused, et parvlaev peatus äkki ja inimesed kukkusid põrandale või paisati asemelt maha – see juhtus enne laeva kaldumist; vabalt kättesaadavad lõhkeained, Eestis toimunud paljud plahvatused ja senised parvlaevale tehtud pommiähvardused. Üks reisija rääkis, et *Estonia* kapten Arvo Andresson olevat viimase reisi õhtul jätnud erutatud mulje. Kõik näib klappivat.

Sakslaste hüpoteesi kohaselt oli pakpoordis märgatud oranž pakk üks mitmest lõhkelaengust. Mingil põhjusel see ei lõhkenud, kuid samasugune laeng tüürpoordis tekitas plahvatuse.

Lõhkeaine-ekspertide aruannete toel veendusid sakslastest uurijad piisavalt, et parvlaeva uppumisele aitas kaasa mitme väikese pommi plahvatus. Rahvusvaheline press haaras leidudest kinni, vallandus uus avalik arutelu.

Komisjon reageeris juhtunule. JAIC'i Soome-poolne juht Lehtola rõhutas, et Soome politsei korraldusel tehti ülestõstetud visiiri laborikatsetused. Visiiri seest võeti mitu värviproovi, analüüsiti neid kihtkromatograafia ja vedelikukromatograafia meetodil ning uuriti huupi valitud punkte, kuid lõhkeainete jälgi ei avastatud kordagi.

Ent Lehtola selgitus tuhmus, kui saksa ekspert Hummel sügavamale tungis. Ta väitis, et uuritud metalliosa oli olnud ligi seitse nädalat vee all ja see võis tulemusi moonutada.

“Alates TWA 800 õnnetusest [juulis 1996] on avalikult teada, et nende laboratoorsete meetoditega ei ole võimalik

tuvastada lõhkeaineid, kui objektid on olnud vee all kauem kui ühe nädala. Küll aga saab täna ja isegi 20 aasta pärast teaduslike meetoditega avastada plahvatusega tekitatud kahjustused, kui uurida moondunud molekulaarstruktuuri. Kuid teadaolevate dokumentide järgi sel viisil metalli ei analüüsitud,” nentis Hummel.¹³

Lehtola arvates polnud kaks avastatud objekti – risttahukakujuline karp ja oranž kuup – plahvatamata jäänud pommid. Ta kinnitas, et üks olevat olnud tõstealuse osa ja teine puldanitükk. Peale selle ütles ta, et vrakil märgatud oranž laik, juttude järgi lõhkeainega täidetud karp, polnud tegelikult üldse oranž, vaid ainult jättis niisuguse mulje allveefilmimisel kasutatud tehisvalguse tõttu.

“Pommiplahvatus on välistatud nii parvlaeva uppumise põhjusena kui ka seda soodustanud asjaoluna,” väitis Lehtola.¹⁴



August 2000. Vee all salvestatud pealtnäha aeglasel videovõttel siugleb tasasest hoovusest veetud spiraalne telefonijuhe. Ümberringi on näha riismeid: puidust tekitoolid, väljavajunud lauasahtlid, mingi kroomitud metallilustis, valged tekireelingud. Ahtrile lähenenud kaugjuhtimisega liikurroboti (ROV) videokaamera vaatevälja jääb kaks surnukeha, ainult rõivad ja luud, käed rinnale surutud, kurb kommentaar rootslaste väidetele, et viimase ametliku sukeldumise ajal suleti kõik surnukehad parvlaeva sisemusse.¹⁵

Mainitud videosalvestuse tegi ametliku loata parvlaevale *Estonia* sukeldunud, ameeriklase Gregg Bemise ja saksa ajakirjaniku Jutta Rabe organiseeritud ekspeditsioon. See 2000. aasta augustis toimunud sukeldumine vihastas Rootsi võime, kes väitsid, et meeskond olevat rikkunud vaieldavat hauapaiga lepingut.

Sukelduti laevalt *One Eagle*. Tõhusamat tegutsemist takistas asjaolu, et *One Eagle* pidi seilama 850 miili Saksamaalt, lähimast riigist, mis ei olnud lepingule alla kirjutanud. *One Eagle* ei saanud käia igal ööl täiendamas vajalikke varusid nagu gaasid ja kütus.

Laevale sai võtta piiratud hulgal lasti, mis tähendas, et aeg oli kallis. Kahjuks tuli sedagi tarbetult raisata, sest Rootsi valitsus käskis oma flotillil laeva *One Eagle* sisse piirata ja seda ahistada. Stockholm saatis pensionil firmajuhi ja keskealise ema vastu,

kelle uurimislav viibis rahvusvahelistes vetes, oma mereväe. Soomlaste saatehävitaja luuras pisut kaugemal, süvendades ähvardust.

Nende heidutavate manöövrite põhjus ei ole selge. Kas nõnda taheti parvlaevale jäänud surnukehasid kaitsta? Stockholmil oli ka tsiviliseeritud ja tõhusamaid vahendeid, millega saanuks inimsäilmete häirimist vältida. Bemis ja Rabe olid juba mitu kuud varem rootslastest vaatlejaid pardale kutsunud. Kindlasti oleks grupp Rootsi teenistuses olevaid bürokraate laeval *One Eagle* saanud kontrollida tuukrite iga liigutust ja hauarüvetamisest otsekohe ette kanda.

Selle farsisarnase operatsiooni algatanud Rootsi kaitseministeerium oli ise üle piiri läinud. Ükski *One Eagle*'i pardal viibinud isik ei olnud hauapaiga lepingu osaline. Rahvusvahelistes vetes viibiva uurimislava süstemaatiline ahistamine oleks kohtusse kaebamise korral igal juhul tunnistatud kuritegelikuks aktiks.

Rootsi kummaline agressiivsus jahmatas ka USA Stockholmi suursaatkonda, keda häiris võimalus, et Rootsi relvajõud võivad tuukreid ohustada. Nad nentisid, et rootslased olid kord varem *Estoniale* sukeldumise tõrjumiseks kasutanud "mullide tekitamise vahendeid".

Sellel põhjal alustas *One Eagle*'i meeskond ekspeditsiooni, traalides vraki asukoha otsinguil Läänemerd 1,5 meetri pikkuse kalakujulise hüdrolokaatoriga. Kord laeva manööverdamise ajal lõigati instrumendi tross läbi ja lokaatorkala kadus. Bemis kahtlustab, et selle olulise ja kalli otsimisvahendi kaotamine korraldas Rootsi merevägi.¹⁶

Seejärel otsis *One Eagle* parvlaeva *Estonia* vrakki salastamata jäänud ristkoordinaatide, hüdrolokaatori ja sügavusmõõdiku abil. Aga satelliitnavigatsioonisüsteem, millega määrati laeva täpne asukoht merel, hakkas vigurdama. Enne otsimispaika jõudmist oli see töötanud laitmatult. Bemise arvates häirisid *One Eagle*'i satelliitnavigatsiooni süsteemi (SATNAV) sõjaväelased. Kui SATNAV eksib ühe kraadi võrra, siis satub *One Eagle* sihtkohast 450–900 meetrit kõrvale ega leiagi vrakki.

SATNAV'i pideva eksitamise tõttu pidi *One Eagle* püsima soovitud paigas võõripõtkurite abil; Bemise kirjelduse kohaselt sarnanes niisugune toiming "autosiduri libistamisega, kuni see läbi kõrbeb".

Iga laevavraki otsimisele kulutatud ülearune tund raiskas

kütust ja varusid, mida saanuks kasutada sukeldumise ajal.

Tuukrite seljale kinnitatud balloonides olev hingamissegu koosnes kolmest gaasist: hapnikust, lämmastikust ja sügavusnarkoosi vältimiseks lisatud heeliumist; ühendusvoolikut polnud seetõttu vaja. Aga aeg mängis nende kahjuks. Vrakile laskumiseks ja merepõhjas orienteerumiseks kulus viis minutit. Vrakki sai uurida 15 kuni 20 minutit, seejärel tuli pinnale tõusta, milleks kulus kaks tundi. Tuuker pidi kessoontõve vältimiseks ootama eri sügavustel, et ülemäärane heeliumi- ja lämmastikukogus verest eralduks.

Niisuguste piirangute tõttu jäi puhas uurimisaeg lühikeseks. Veelgi enam, *One Eagle* pidi säästma kütust, et Saksamaale tagasi jõuda. Mõnes lähemas sadamas kütusevarude täiendamiseks peatumine oleks tähendanud viivitamatut aresti.

Varsti kihutasid uurimislaeva juurde Rootsi sõjaväelased ründeamfiibiga. Kinnitati, nagu pakutaks abi, ja hüüti uppunud parvlaeva täpse asukoha koordinaadid. Aga ametlike ristkoordinaatidega võrdlemisel selgus, et need ei klapi.

Peagi avati kaardid. Rootsi rannavalve kõrge ohvitser nõudis pardale tuleku luba ja *One Eagle* andis selle. Koos kaitsemeeskonnaga laevale tõusnud ohvitser teatas, et *One Eagle*'i meeskond sukeldub seadusevastaselt, ja nõudis meeskonna nimekirja, sest olevat vaja kontrollida, kas sinna kuulub lepinguosaliste riikide kodanikke.

"Ütlesime talle, et meil on õigus siin olla, veelgi enam, ta peaks meid kaitsma," meenutas Bemis.

Nimekirja *One Eagle*'i kapten ei esitanud, sest see oli rootslastel juba ammu niigi teada.

Niisugustest provokatsioonidest hoolimata jätkas *One Eagle* tööd ja leidis lõpuks *Estonia*, ehkki oli kaotatud väärtuslikku aega juba enne merre laskumist.

Tuukritel läks korda viia alla gaaslöikurid, millega eraldati vööri vaheseina küljest kaks metallitükki. Need kaks kiiruga lahtikeevitatud metallipala osutusid ainsaks sõltumatute uurijate hangitud konkreetseks tõendiks. Ja see tõend oli vapustav.

Ameerika Ühendriikides palkas Bemis Texases San Antonios tegutseva firma South-West Research Institute, et see analüüsiks tuukrite lõigatud metallitükke. Instituudi aruandes järeldati, et metallis ilmnas kaksikkristalliseerumiseks nimetatud deformatsiooniprotsessi jälgi, mis viitas löökkkoormusele, teisisõnu plahvatuse toimele.

Aruanne ei jätnud kaksipidi arvamiseks ruumi. Üks võimalus oluks küll krüogeenne olukord – näiteks jahutamine temperatuurini miinus 100 kraadi. Kuid laevale ei mõjunud kunagi nii äärmuslik temperatuur. Seega jäi üle üksainus võimalus: “äkiline nihkejõud”, teisisõnu plahvatus.¹⁷

Jutta Rabe viis sama metallitüki näidised Saksamaale ja andis uurimiseks Brandenburgi riiklikule laboratooriumile (*Materialprüfungsamt Brandenburg*), kus tehakse Saksa politseile vajalikke analüüse. Laboris tuvastati “iseloormulikke tunnuseid... mis on samased plahvatuse mõjuga”, nõnda on aruandes kirjas.¹⁸

Hiljem avaldas Brandenburgi laboris töötav doktor Kurt Ziegler Suurbritannia ajalehele *The Independent*: “Uurimistulemused kinnitavad, et metall on muutunud nii, nagu juhtub suure detonatsioonikiiruse puhul. See viitab lõhkeainele Semtex või Hexa Composite. Niisugune ühend saadab lööklaine otsejoones läbi metalli ja on mõeldud selle purustamiseks.”¹⁹

Tšehhi Vabariigis toodetav ning maailma paljudele professionaalsetele sõjaväelastele tuttav Semtex on pehme kitjas plastiline aine, mida on ohutu käsitseda. Mustalt turult kergesti hangitavat Semtexit saab suruda lukkude ümber nagu savi, piirates mõju soovitava alaga. Plahvatuse tekitamiseks on vaja süütekapslit või juppi detoneerivat nööri. Bemise mäletamist mööda paigutati samasugust vormitavat plastilõhkeainet *Lusitania* vraki veovõllide ümber, et eemaldada tuukritele ohtlikud sõukruvid.

Brandenburgi labori sõnaselge otsus andis pommiteooriale uue kinnituse. Metallurgiauuringutel rakendatakse rangeid teadusmeetodeid – tegemist ei ole oletustega, vaid mõõtmiste ja analüüsidega.

Estonialt eluga pääsenud inimesed ja ohvrite sugulased koondusid ja nõudsid uut juurdlust. Avalikkuse surve torkis transpordiministeeriumi bürokraate tagant. Pärast mitu aastat kestnud vaikimist ja sugulastesse tõrjuvat suhtumist pidi Stockholmi positsioon muutuma. Bemise ja Rabe ekspeditsiooni tulemus oli JAIC'i järelused põrmustanud. Rootsil tuli tegutseda.

Eeldati, et Rootsi riik täidab nüüd oma kohustusi ja avaldab salastatu. Et võimud käsivad surnute säilmed merest üles tuua. Et vrakk tõstetakse pinnale ning sõltumatud eksperdid uurivad avalikult vraki vööriosa. Need sammud taastaksid vähehaaval

avalikkuse usalduse ning laseksid sugulastel rahuneda. Ligi 1000 inimese surmaga seotud räpane mäng ei jääks siis karistamata; ükski Lääne valitsus ei saaks sellest mööda hiilida.

Ent midagi niisugust ei juhtunud.

Bemis ja Rabe saatsid laborite aruandeid Rootsi, Soome ja Eesti valitsusjuhile: nad esitasid teaduslikud tõendid, et parvlaeval *Estonia* oli plahvatanud pomm.

"[Transpordiminister] Mona Sahlin on seda kirja näinud," teatas transpordiministeeriumi esindaja Camilla Buzaglo ajakirjanikele, "ja ta tahab rahvale meenutada, et Bemise ja Rabe ekspeditsiooni uuritakse kui kuritegu."

"Mingid veenmised ei kõigutanud seda transpordiministeeriumi seisukohta," kirjutas üks ajakirjanik, "isegi mitte võimalus, et *Estonial* võis olla toime pandud üüratult rängem kuritegu."²⁰



Oletagem, et õnnetus juhtus nõnda, nagu kirjeldas komisjon. Tohtu suured lained rebisid visiiri küljest, seejuures purunesid mitmed metall-lukud ja muud kinnitused. Kas metalli vägivaldne käristamine võib põhjustada plahvatusega sarnanevat füüsikalist toimet? Metallurgialaborite uurijate veendumuse kohaselt pole see võimalik.

"On olemas mehaanilised jõud ja plahvatusjõud," selgitas Bemis. "Mehaanilised jõud on kaksikkristalliseerumise tekitamiseks *liiganõrgad*, küll aga põhjustavad seda plahvatusjõud. See on oluline erinevus, sest kõigis kolmes laboris tuvastati metallis kaksikkristalliseerumist. Seetõttu ei selgita teooria, nagu oleks visiir laevavöörist ära väänatud, mingil viisil vaheseina piirkonnas tuvastatud plahvatusejälgi."²¹

Brandenburgi aruandesse süvenemisel leiab plahvatuse teooria üha rohkem kinnitust.

Onoluline meenutada komisjoni järeldust, nagu olnuks visiiris lõtk, mille tagajärjel lakkamatud lainelöögid seda kinnitustest lahti kangutasid. Lõtk suurenes, lukud ja ühenduslülid rebiti pesadest välja. Järkjärguline irdumine. Vöörivisiir ei lennanud eemale äkki nagu püssist lastud; see oleks loogikavastane.

Kuid ometi kirjutas doktor Ziegler Brandenburgi laborist saadud uurimisaruandes, et "toimunu" kiirus oli "üle 5000 m

sekundis" ja seda võis põhjustada ainult võimas plahvatus või mingi sama suure kiirusega liikunud objekt, mis tabas laeva.

Lloyd's List nentis sel puhul, et reaktiivlennuki Concorde kiirus on umbes kümnendik sellest. Mingil juhul ei saanud aeglaselt irduv 60-tonnine terasmoodustis Concorde'ist kümme korda kiiremini lukkude küljest lahti rebeneda.²²

Ehkki juba kaks laborit oli plahvatusjõudude ilminguid uurinud, ei piirdunud Rabe saadud teabega. Ta viis metallifragmente Saksamaal Clausthal-Zellerfeldi uurimisasutusse *Institut für Materialprüfung und Werkstofftechnik*. Sealses aruandes nenditi, et metall "oli pragunemise (deformatsiooni) hetkel kuumenenud 700 kuni 720° C-ni... Kuna uuritud näidiste deformeerimine ei toimunud katselaboris, siis tuleb järeldada, et materjali murdumise põhjustas plahvatus või mingi mürisk."²³

Saksa televisiooniprogrammi *Der Spiegel* arvates tuli ilmsiks sensatsiooniline lugu: 20. sajandi rahuaja Euroopa ühe kohutavama katastroofi põhjustas sabotaažiakt.

Täiendava kinnituse saamiseks viis *Der Spiegel* juhatus metalliproovi neljandasse laborisse, seekord valitsuse alluvuses tegutsevasse Berliini materjalide uurimise föderaalinstituuti (*Bundesanstalt für Materialprüfung* ehk BAM). See oli viimane kontrollimine. Juba oli kolm laborit analüüsinud *Estonialt* pärit metalliproove ja tuvastanud plahvatusjõu toime. Neljas andnuks lõpliku kinnituse.

Ent BAM kasutas teistsugust meetodit. Selle asemel, et toetuda ainult laevavrakilt võetud metalli analüüsimisele, katsetas BAM samasugust värsket metalli, mida oli kasutatud *Estonia* ehitamisel. Uurijad rakendasid mitmesugusel viisil plahvatusjõude. Seejärel võrreldi neid proove *Estonialt* saadud metallifragmentidega. Nende järelduse kohaselt ei kinnitanud *Estonialt* võetud näidised plahvatust.

Peale selle avaldas BAM, et metallfragmentide struktuurimuutused olid pinnapealsed ning neid põhjustas haavlijuga, millega laevatehase tootmisprotsessis metalli kalestati ja roostet eemaldati.

Haavlijoaga metallikalestamine on põhimõtteliselt sama mis liivapritsigapuhastamine; enne metalli värvimist töödeldakse selle pinda kiiresti sööstvate osakestega. Bemis selgitas, et haavlijuga oleks mõjutanud ainult metalli pealispinda. Tõenäoliselt ei oleks see põhjustanud struktuurimuutusi sügaval metalli sisemuses,

“just see muutis eksperdid valvsaks ja viis järeldusele, et põhjus peitus plahvatuses”. Southwesti labori eksperti pani imestama see mõtegi, et haavlijuga võinuks põhjustada nii sügavaid struktuurimuutusi.

Lisandus veel üks detail. 1980. aastal *Estonia* ehitanud Meyeri laevatehas otsis vanad dokumendid välja ja avastas, et *Estonia* terast ei olnud kunagi haavlijoaga kalestatud.²⁴

Sellegipoolest õnnestasid BAM'i negatiivsed uurimistulemused pommiteooriat. Rootsi transpordiministeerium ja uurimiskomisjoni liikmed pidasid BAM'i laboris tuvastatud otsustavaks vastuseks – ehkki see labor parvlaevalt pärit metalliproove ei uurinudki.

Kõigi plahvatuseljuttude lõplikuks mahamatmiseks viitas JAIC'i Soome osapool veel Helsingi ülikoolise ismoloogiainstituudi salvestistele. Selle teadusasutuse mõõtejaam asub õnnetuspaigast umbes 160 kilomeetri kaugusel ja suudab tuvastada isegi 800 grammi lõhkeaine plahvatusi.

Õnnetuse päevale ei registreerinud instituut Läänemeres mingit plahvatust. Kui *Estonia* oleks aset leidnud pommiplahvatus, siis pidanuks akustikaaparatuur registreerima selle heli samuti nagu siis, kui plahvatused augustis 2000 allveelaeva *Kursk* purustasid.²⁵

Taas näib analüüs kinnitavat JAIC'i positsiooni, kuid mitte täiesti. *Kurski* plahvatused toimusid rohkem kui 30 meetri sügavusel vee all. *Estonia* “ebaloomulikud kolksatused” kaikusid veeliinist kõrgemal, merepinnal, ning tugev tuul ja parvlaeva õõtsumine tormisel merel tõenäoliselt summutasid need. Kui Helsingi ülikooli seismoloogiainstituudi vee all paiknevad akustikaseadmed ei registreerinud visiirilööke vastu laeva ja pirnvööri kaikumist, siis ei tarvitse seda ka veepinnast kõrgemal toimunud plahvatuste puhul loota.

Jälgimisjaamad valvavad tavaliselt muid fenomene, nagu seismiline aktiivsus sügaval merepõhja all, maa-alused tuumakatsetused ja seadusevastane kalapüük lõhkeainetega. Vette paigutatud mikrofoniid registreerivad vaiksetest sügavustest pärit helisid, mida ei moonuta tuul ega muud ilmaolud. Just samamoodi kuuleb kõigest meetri sügavusele sukeldunud ujuja kaugel liikuva mootorpaadi sõukruvi suminat paremini kui inimhääli veepinna kohal.

Saksaprokurörid uurisid veel mitu aastat metalliproovide analüüse ja pommiteooriat, kohtusid ekspertide grupi juhi Werner

Hummeliga ja küsitlesid teda *Estonia* asjus korduvalt. 2002. aasta novembris lõpetasid Saksa prokurörid kriminaaljuurdluse, sest laeva pardal toimunud oletatava plahvatuse kinnituseks ei leitud tõendeid.

Kolm eri riikide sõltumatut laborit leidsid, et parvlaevalt pärit metalliproovid viitavad tõenäolisele plahvatusele. Ainult üks Saksa valitsuse alluvuses olev laboratoorium, mis ei analüüsinudki laevalt toodud metalli, arvas vastupidist.

Väide, et riikliku labori üks negatiivne järeldus muudab kolm analüüsi tühiseks, oleks kõrkk, ülemäära lihtsustatud lähenemisviis, igatahes ei anna see toimiku sulgemiseks põhjust. Aga andis ometi.

Kui valitsus BAM'i aruande ainuõigeks tunnistas ja seega kõik teised analüüsid kõrvale tõrjus, jäid kriitikud hüüdjaks hääleks kõrbes. Isegi mõned eelarvamusteta inimesed hakkasid imestama, miks pidanuks keegi mineerima just Rootsi siirduva reisiparvlaeva.

Kilde ja katkeid

"Olen täiesti veendunud, et kogu selle aja, aastail 1990 kuni 1996, rippus Venemaa kohal segadusteaja, kodusõja vari. Paljud venelased uskusid täielikus meeleheites, et kõik osutab selles suunas: uus sõjaväeline riigipööre, hunta, Venemaa lagunemine paljudeks väikesteks riikideks – lühidalt, oli oodata verevalamist nagu Jugoslaavias... See oli kohutav väljavaade. Ja ometi võimalik..."

Boriss Jeltsini mõtteavaldus memuaaride kolmandas köites

"Kesköised päevikud".

Umbes kuu aega pärast parvlaev *Estonia* uppumist uuris ajalehe *Moskovski Komsomolets* ajakirjanik Dmitri Holodov põhjalikult Venemaa sõjaväelaste kuritegevust ja korruptsiooni.

Talle tuli anonüümne telefonikõne, helistaja soovitas tuua Moskva Kaasani vaksalist diplomaadikohvri, milles pidi peituma kindlaid süütõendeid militaarmaffia ninameeste vastutusele võtmiseks. Holodov käiski kohvril järel ja läks sellega toimetusse. Kui ta kohvri lukud avas, kärgatas plahvatus ja ta hukkus. Keegi oli kohvri osavalt mineerinud.

Jahmatav sõnum levis, taas süvenes mure, mida põhjustas Venemaallaienev kuritegevus. Lõpuks vahistati ühtekuritegelikku gruppi kuulunud endine langevarjurite üksuse luureülem, neli õhudessantväe ohvitseri ja ühe eraturvafirma asedirektor – ning mõisteti õigeks. Õigeksmõistmine küll tühistati, kuid 2004. aastal vabastati nad uuesti süüdistusest ning peagi kuritegu aegus. Juhtum on tänini lahendamata.

Holodovi tapmise mainimine ei tähenda katset seostada teda parvlaevaga *Estonia*. Ent tema mõrv rõhutab tõsiasja, et 1994. aastal tegutses Vene sõjaväes aktiivselt omavolitsevaid salarühmitisi, mis jagasid lööke tapva professionaalsusega.²⁶

Isepäiste relvaüksuste tegutsemist tõendas ka Carl Bildt ise. Bildt oli veendunud, et allveelaevade salavisiite Rootsi territoriaalvetesse 1990. aastatel korraldasid endise Nõukogude mereväe kuritegelikud grupeeringud. See arvamus ei olnud õhust võetud. Bildt teadis Rootsi luureandmeid ning peaaegu kindlalt jagasid temaga luureandmeid ka USA ja NATO, kellega ta oli külma sõja järel sõlminud tihedad sidemed.

1994. aastal saatis Bildt Boriss Jeltsinile kirja, milles avaldas "küllaltki põhjendatud" arvamust, et "vastutus niisuguse tegevuse [allveelaevade sissetungi] eest lasub endistel Nõukogude struktuuridel või tuleneb nende käitumistavadest".²⁷

Ilmselt nägi Bildt Venemaad konkureerivate võimurühmituste

vahel rebestatava riigina. Sest üks asi on taktitundeliselt rääkida sel teemal Venemaa kõrgete funktsionääridega Stockholmis, aga hoopis midagi muud on esitada teisele riigijuhile adresseeritud kirjalikus läkituses süüdistus, et relvajõud ei ole presidendi kontrolli all.

Bildt oli sama delikaatne kui betoonikamakas. Nii söaka liigutuse tegemiseks pidi ta olema täiesti veendunud oma õigsuses. Kindlasti oli ta lugenud endise Nõukogude sõjaväe renegaatlike ühenduste tegevust jälginud allikate ühemõttelisi luureettekandeid.

Niisugused irdrühmitised leidsid kahtlemata Balti vabariikides pesitsevate poliitextremistide ja revanšihimustajate toetuse. Tõenäoliselt võidi mõttekaaslasi leida ka nende 2500 Nõukogude sõjaväelase hulgast, kes väljakutsuvalt olid jäänud Eestisse pärast seda, kui Vene väed 1994. aasta augustis välja viidi. Lääne autoriteedid pidasid seda gruppi võimalikuks viiendaks kolonniks.²⁸



Parvlaev *Estonia* uppus 1994. Aastal. Just sel ajal kasvas Venemaal äärmusnatsionalistide mõju ja vohas kümneid radikaalseid organisatsioone. Moskva natsionalistlikud hääled süüdistasid välisjõude; Venemaa vaegustes nähti Gulliveri-efekti – paljud väikejõud piirasid vägevat hiiglast.

Peale Vladimir Žirinovski Liberaaldemokraatliku Partei kuulusid suuremate erakondade hulka Vene Rahvuslik Ühtsus ja Natsionaalbolševike Partei, mis mõlemad olid 1993. aasta oktoobris osalenud relvastatud vastasseisus Moskvas. Mõne organisatsiooni haarmed ulatusid Balti riikidesse, mõnest oli teada vägivallategusid.²⁹

Vene natsionalistid kasutasid Eesti etnilisi erimeelsusi kodumaise poliitikavaluutana. Nad kordasid lakkamatult kaotatud territooriumi tagasivõitmise ideed; Balti riikides ülemvõimu taastamine olnuks nende arvates kerge esimene samm. See raevukas nägemus innustas tuhandeid Eestis elavaid kodakondsuseta venelasi.

Niisugune retoorika avaldas olulist mõju ka Vene jõuministritele. Moskva andis Saksamaa ja Ida-Euroopa vabaks eelnevalt KGB, kindralite ning paljude parteijuhtidega konsulteerimata. Nüüd nõudsid need "palju suurema

emotsionaalsusega", et Balti riikidele ei tohi teha mingeid järeleandmisi.³⁰

Veelgi enam, Vene kaitseminister Pavel Gratšov märkis sõjaväelaste "äärmist kibestumist", sest nad elasid viletsates tingimustes, "nende sotsiaalne seisund on langenud ning neid vaevab kroonilinerahapuudus". Paljusid alandas "läbimõtlemata" taandumine Euroopast, tärkas "tugevaid revanšimeeleolusid", oldi koguni "valmis minema tankidega tagasi Balti riikides elavaid kaasmaalasi kaitsma". Gratšov andis diviisiülematele käsu keelata sõjaväelaste ja poliitilise opositsiooni esindajate kohtumised.³¹

Vabanenud Balti riigid äratasid Vene ohvitserikorpusel nii mõnegi tugevat viha. Neid kolme riiki peeti Nõukogude Liidu lagunemise algatajateks. Pealegi olid Eesti ja Läti olnud juba 15. sajandist Venemaa auahnete plaanide sihtmärk ning Vene kõrgemad ohvitserid nägid neis ikka veel strateegiliselt olulist piirkonda.³²

Eestis tegutsesid kaitsejõudude juhataja Aleksander Einseln ja kaitseminister Hain Rebas – nad mõlemad olid kodumaale naasnud emigrandid – ühisel nõul, et luua demokraatlikule riigile kohased relvajõud. Nõukogude ohvitserid, kelle nad sõjaväest eest leidsid, lootsid kangesti ametikõrgendust ning solvusid, kui Einseln tühistas nende privileegid, alates töö juures joomisest ja lõpetades vägistamisestega.

Rebas ütles, et Nõukogude ohvitseride mentaliteet "pärines totalitaarriigi suurest armeest, aga meie püüdsime rajada demokraatliku riigi väikesearvulist kaitsejõudu. Neil oli raske oma mõtteviisi sellega sobitada. Nad olid üsna agressiivsed ja päris vastumeelsed mehed."

Einseln meenutas, kuidas ta püüdis algul eestlaste ja kohalike venelaste koostööd harjutada. Ilmnes häiriv tõsiasi: Venemaaga sõjalise konflikti puhkemise korral poleks mõned kohalikest venelastest koosnevad üksused jäänud truuks Eestile.³³

Kui Einseln vallandas ametisolekuesimesekaheksakuujooksul üle kümne ohvitseri, tekkis potentsiaalne vastuhakurühmitis.

Eestis endaski leidis ekstremistlikke rühmitusi. Jäägrikkompanii oli 1990. aastate algul ülipatriootlik vabatahtlike koondis, mis keeldus regulaarjõududega ühinemast. Selle juhil ja mõnel liikmel oli kriminaalne taust. Nad umbusaldasid venelasi ja otsisid vastasseisu. Kord tulistasid Kaitseliidu liikmed Vene sõjaväeautosid ja vangistasid sõdureid.³⁴

See oli muutuste aeg, mõlemal pool kobrutas viha. 1993. aastal puhkes jäägrikriisiks nimetatud intsident, millest kujunes äkki Eesti nõukogude-järgse ajaloo otsustav hetk.

Jäägrikriis algas üha halveneva kriminaalse olukorra tõttu Tallinna lähedal Paldiskis Venemaa allveelaevade baasis. Paldiskis asus kaks tuumareaktorit, see põhjustas Eesti valitsuses julgeolekukartusi. Võimud käskisid ühel Eesti sõjaväeüksusel baasi osaliselt hõivata.

Tehtikakssuurtviga. Baasiründav üksus koosnes fanaatilistest sõduritest, hiljutise poolsõjaväelise grupeeringu liikmetest. Nad otsisid oma mässumeelsuses agaralt vastasseisu ega kuuletunud käsuliini kaudu edastatavatele korraldustele. Teiseks, ei Paldiski mereväebaasi komandandile admiral Aleksandr Olhovikovile ega teistele Vene mereväelastele ei antud operatsioonist eelnevalt teada.

Sadakond sõdurit tungis linna. Venelased haarasid relvad.

Kui keegi vajanuks tõestust, et Balkani laadis konflikti seemned olid külvatud viljakasse mulda, siis oli see nüüd olemas. Oli puhkenud Eesti kaitseväge ja Vene sõjaväelaste relvastatud vastasseis, kusjuures Moskva ei teadnud sellest midagi ega osalenud neis sündmustes.³⁵



1994. aastal elas Eestis umbes 300 000 kodakondsuseta venelast – neljandik riigi elanikkonnast. Suur hulk neist olid mõõdukad, kellel oli lihtsalt vaja uute kodakondsusreeglitega aeglasemalt harjuda. Enamik Eesti venelastest ei soovinud konflikti, aga mõned siiski.

Ühe näitena olgu mainitud Pjotr Rožok. Tookordse USA Eesti suursaadiku Robert Frasure'i ettekannete järgi oli Rožok lihtsalt Narvas elav Vene šovinist. Žirinovski kasvav mõju pärast tema Liberaaldemokraatliku Partei valimisvõite Venemaal muutis ka Rožoki seisundit.

“[Rožok] tõusis kiiresti peaaegu tundmatusest kurikuulsaks isikuks kui Eestis registreerimata liberaaldemokraatliku partei isehakanud liider... ta väitis, et Eesti on muistne Vene ala, ning kutsus Eestisse jäänud Nõukogude eruohvitseri relvastatud vastupanule, kui neid püütakse korterist välja tõsta,” kirjutas Frasure USA Riigidepartemangule saadetud konfidentsiaalses märgukirjas.

1994. aastal “kutsus Rožok üles Nõukogude ning Vene sõjaväepensionäre ja reservohvitseri moodustama poolsõjaväelisi üksusi,” mainiti USA aseriigisekretäri Richard Holbrooke’i memorandumis. Eestis elavate Vene kodanike liidu juhina kuulutas Rožok, et Vene sõjaväelased “võivad tõugata Eesti kodusõja äärele”.

Keegi Frasure’iga vestelnud konfidentsiaalne allikas taunis Rožokki, öeldes, et “veteranirühmituste juhid suhtuvad Rožoki ässitustesse valvsalt, kuid neist madalamal leidub külluses tulipäid.”³⁶

Rožok pole parvlaev *Estonia* õnnetusega seotud. Kuid teised temasukused vähem silmatorkavalt endises Nõukogude Liidus ringi, otsides tundmatusest tõusmise viise. Ei tarvitse omada kuigi suurt kujutlusvõimet, et näha, kuidas teised “tulipead” – nagu Frasure’i konfidentsiaalne allikas neid nimetas – muutusid Moskva ultranatsionalistlike poliitikute ässitusel ühajahtunumaks ning leidsid ühiseid huve kriminaalsete elementide või tõrjutud sõjaväelastega, kes olid valmis igati Eesti riiki kahjustama.

USA Tallinna saatkond muretses nende destabiliseerivate mõjude pärast ja tahtis “aidata Eestil jagu saada ohust, millega välismaalt finantseeritav organiseeritud kuritegevus Eesti iseseisvust ähvardab”.³⁷

See “välismaalt lähtuv finantseerimine” viitas ilmselt poliitiliste tegevusplaanide ja kuritegevuse sulandumisele 1990. aastail. Palgamõrvad, pommiplahvatused ja kõlvatud teod olid ühiskonda õõnestavad tegurid, mis võisid sihilikult kahjustada Eesti õiguskorraorganeid ning valitsust. Kuritegudes võisid osaleda turvateenistuste mehed, poliitikaäärmuslased, sõjaväelased ja äkki rikastunud uusvenelastest ärimehed.

Igaüks pakkus oma kogemusi. Ärimeestel oli raha, sidemeid ja välise esinduslikkuse lihv. Vene sõjaväelased, ka *Spetsnaz*’i erivägede sõdurid said pakkuda relvi ning nende erilise kasutamise oskusi. Endised KGB-lased ja poliitikud mängisid liikluspolitseiniku osa, hoiatasid vaenlastega koostööd tegevaid isikuid ohuaukude ja pudelikaelte eest.³⁸

Kuritegelikke rühmitisi seovad tavaliselt raha ja võim, mis pärast 1991. aastat omandasid sügavama tähenduse. Raha tähendas ellujäämist. Needki, kes polnud kunagi flirtinud kuritegevusega, lasid end nüüd häda sunnil kaasa tõmmata ja neist saidki kurjategijad. Vene ohvitseri rublapalga ekvivalent oli umbes 30 USA dollarit kuus. Eestis pidi vene sõdur ostma

kaupa kalli krooni eest, mille kurss oli seotud Saksa margaga. Rubla kärbus, kroon jäi tugevaks ja stabiilseks. Iga palgaga sai sõjaväelane osta üha vähem ja vähem.

Pääseteed pakkus organiseeritud kuritegevus. Relvamüügi tulu ja 800 dollari eest tellitav palgamõrv töid *Spetsnazi* liikmetele tuhandeid dollareid kuus. Eliitüksuste sõdurid ja ohvitserid leidsid sageli tulusa töö "eraturvafirmades", mis oli lihtsalt kuritegelike organisatsioonide eufemismiks.³⁹

Kõigi asjaosaliste – vene natsionalistide, turvateenistuste, kurjategijate ja sõjaväelaste – koostöös võitis igauks midagi.

Punktide ühendamiseks ei tarvitse palju vaeva näha. Äärmuspoliitikutud töötasid kaitsta venelaste huve Eestis ja ässitasid provokatsioonidele. Kohalikud vene natsionalistid mehkeldasid sõjaväelaste ja kurjategijatega. Mõni paadunud tüüp viis seejärel soovitusel ellu.



Räpase mängu stsenaariume arvestades jätab parvlaeva *Estonia* tragöödia kindlakäelise ja kaalutletud tegevuse mulje. Tegelikult muudab selle ajastatus pommiteooria häirivalt tõepäraseks.

Estonia saatuslik sündmusteahel algas paljude tunnistuste järgi täpselt kell 01.00. Kell üks öösel jõudis laev oma teekonnal alati avamerele, eemaldus kitsa Soome lahe kaitsvatest kallastest ja lähedal paiknevatest asustatud aladest. Kell üks vahetus laeva valvemeeskond ja kapten jäi tavaliselt puhkama kuni varase hommikuni, kui tuli asuda parvlaeva läbi Stockholmi saarestiku juhtima. Kell üks toimus ka tülikas kuupäevavahetus. Eestis ja Soomes oli juba 28. september, Rootsis alles sai 27. septembrist järgmine kuupäev. Enamik reisijaid magab kell üks öösel oma kajutis.

Kui lõhkelaengud olid seatud plahvatama kella üheks öösel, siis pidid need tekitama maksimaalselt segadust. Selle kellaaja valik tähendas, et kavandajad tundsid laeva marsruuti, ligikaudset kiirust ja meeskonna tööplaani.

Ka makrosündmused näisid kokku langevat. 28. septembril hõljus Rootsi valitsus üleminekuseisundis. Carl Bildt ja tema Mõõdukate Partei olid maha hääletatud. Tegelikult viibisid Bildt ja tema kaaslased 27. septembri ööl lahkumisõhtusöögil. Ta oli viimaseid päevi ametis.

Boriss Jeltsin oli Ameerika Ühendriikides (laevaõnnetus toimus Washingtoni aja järgi 27. septembril 1994 kell 19.00) ning oli esinenud 26. septembril ÜRO Peaassambleel. Jeltsini tööplaan oli nädalaid avalikult ette teada. Just sellesse aega jääb tema skandaalne kojulend Iirimaa Shannoni lennujaama kaudu, kus ta ei väljunudki lennukist ettenähtud ametlikuks visiidiks, sest olevat haigestunud. Paljude arvates oli ta lihtsalt purjus.⁴⁰

Mainimata on veel eestlane Mart Laar. Peaministri võimalikku tagasiastumist oli arutatud juba vähemalt 22. septembrist alates, ehkki Laari Isamaa partei parlamendifraktsiooni esimees oli eitanud kuuldusi, nagu oleks Laar ise öelnud, et tahab tagasi astuda.⁴¹

26. septembril, kui *Estonia* viibis alles Stockholmi sadamas, valmistudes järgmisel päeval Tallinna naasmiseks, muutis Eesti parlament kuuldused tõeks ja korraldas Laari umbusaldamise, praktiliselt tõrjudes ta nõnda ametist.

Seega viibisid 27. septembril 1994, parvlaeva *Estonia* viimase teekonna ööl, nii Rootsi kui ka Eesti valitsus üleminekuseisundis ning Vene riigipea oli kodumaalt lahkunud. Institutsioonid on kõige haavatavamad just tipus toimuvate muutuste ajal. Ametist lahkuvad funktsionäärid peavad silmas uusi võimalusi, ametisse astujad alles harjuvad olukorraga, valivad uut personali ja püüavad varitsevaid käänakuid tundma õppida.

Mikro- ja makrosündmused sobitusid suurepäraselt. Kurjakavatsejate meelest pidi 27. september olema täiuslik hetk.

Makrosündmused

27.-28. September	
Rootsi:	Bildt lahkub ametist
Eesti:	Saab teatavaks Laari tagasiastumine
Venemaa	Jeltsin viibib USA-s

Mikrosündmused

27.-28. September 01:00 Eesti aja järgi
Valjud ebaloomulikud kolksatused, kraapiv heli, laeva kaldumine
Meeskonna vahikorra vahetus
Laev jõuab reisi keskpunkti
Ajavööndi vahetus
Piirkonna telekommunikatsioonivahendid lähevad alates 01:03 rivist välja

Õnnetuse algushetked

Otsustavate sündmuste kellaaeg	0:30	Enne 01:00	01:00	01:00-01:15 JAIC	01:20
Ellujäänute tunnistuste arv	13	1	29	3	5

Estonia fataalsete sündmuste ahela alguse suhtes on vaieldavusi. Suurem osa ellujäänuid, kellel mõnel oli kell randmel või äratuskell kajutis, kinnitas, et valjud kolksatused kostsid ja õnnetus algas täpselt kell 01.00. Ometi väidab JAIC'i aruanne, et parvlaev sattus ohtu kell 01.15. Seda kinnitavad kolme ellujäänu tunnistused.



1994. aastal saanuks reisiparvlaeva saboteerida hämmastavalt kergesti. Igaüks võis toimetada reisilaevale relvi. Erinevalt lennukitest ei ole parvlaevadel metallidetektoreid; reisijaid ega nende pagasit ei otsita kohustuslikus korras läbi. Alles pärast 11. septembrit 2001. aastal rakendatakse transpordis pisut rangemaid ohutusnõudeid kui varem. Aga 1994. aastal pääses parvlaevale *Estonia* sama lihtsalt nagu linnaliini bussi.

Kuid sünge märk – vaheseina metalli rebitud sakiliste servadega auk – asus visiiri lukkudest eemal ning ülalpool veeliini. Võidakse väita, et kui keegi oleks tahtnud laeva uputada, siis tehti rumal viga. Lõhkeained pandi valesse kohta.

Niisiis, kui parvlaeva saboteeriti, siis miks ei paigutatud lõhkeseadeldisi ohtlikesse kohtadesse, kus plahvatus võinuks laeva uputada?

Valikuvõimalusi oli ju palju. Isegi algaja võinuks viia parvlaeva autotekile lõhkeainekoormaga veoki. Juht saanuks enne laeva sadamast väljumist laevalt lahkuda ning öösel oleks plahvatus parvlaeva rusud merre laiali paisanud.⁴²

Estonial olid ka ööklubi, restoran ja kauplused, kuhu reisijad kogunesid kohe pärast sadamast väljumist. Semtexiga ning öötunnile seatud sütikuga spordikoti võinuks peita tooli alla, pagasisse või reisija hoiulaekasse. Kurjategijad valivad tavaliselt kõige kergema vastupanu tee. Miks nad seda ei teinud?

Tegelikult on küsimus motivatsioonis, mida tolle aja atmosfääri arvestades võib ainult oletada. Võib-olla ei tahetudki laevatait reisijaid hoolimatult tappa. 1994. aasta Eestis oleks see tähendanud sõjalist akti.

Laeva vigastamine on sootuks midagi muud. Oleks kahjustatud Eesti kiivalt kaitstud rahvusvahelist kuvandit. Sümbolne pommiplahvatus poleks kedagi tapnud, kuid ehk oleksid USA-s ja Euroopas tegutsevad võtmetähtsusega otsustajad hakanud arutama, mis on riigiga lahti, et see ei suuda isegi lihtsat transpordiliini turvaliselt hallata. Rahvusvaheliste nõuandjate, riigifunktsionääride, ärimeeste, üliõpilaste, turistide vool Eestisse – aga need kõik on majandusarengu katalüsaatorid – see vool kahaneks ja muutuks lõpuks nirekeseks. Pealegi peegeldab õnnetus sageli sisemist allakäiku.

Pealtnäha objektiivsed ajaleheartiklid oleksid väljendanud tõsist kahtlust, kas Eesti hakkab kunagi NATO rangetele normidele

vastama. Näivalt aus analüüs osutanuks Eesti institutsioonide nõrkusele ja võimetusele ning valitsuse teovõimetusele võitluses organiseeritud kuritegevusega. Teatud äärmusparempoolsed rõõmustanuksid niisuguse kommentaari üle, mis saatnuks ühtaegu mõtlemapaneva hoiatuse teistele regioonidele, kus samuti nõuti iseseisvuse väljakuulutamist.

Eesti rahvusvahelise kuvandi kahjustamine, mis välistaks riigi peatse astumise lääneriikide ringi, oleks olnud ekstremistide palju elujõulisem ja tõhusam strateegia kui laeva uputamine.



Teoreetilised motiivid, miks keegi pidanuks paigutama parvlaevale lõhkeaineid, on ilmselt piiratud. Katastroof põhjustas ligi 1000 inimese surma. Kuritegeliku rühmituse hüpoteesi tunnistades tuleb arvata, et kurjakavatsejatel läks midagi viltu. Siinkohal spekulatsioonid lõpevad.

Mõned ametiisikud kahtlevad vaenulikus sekkumises, sest politseil puuduvad selle kohta andmed. Aga raha, sidemed, poliitilised vajadused, ähvardused, vägivald või kõige selle kombinatsioon pigistaksid siseinfo valdajatelt siiski mõne informatsioonipiisa välja. Midagi lekiks.

Eesti siseminister 1994. aastal Heiki Arike kinnitas, et ministeerium polevat kunagi saanud mingeid vihjeid, mis oleksid osutanud kurjategijate seotusele selle õnnetusega.

"Eesti on äärmiselt väike riik... võimatu midagi varjata... Tookord ei olnud Eestil spetsiaalseid konfidentsiaalsuse seadusi ega muid õigusakte. Ametiisikuid niisugused seadused ei sidunud ja nad kaldusid kõigest rääkima. Praegu võib inimestel küll olla saladusi. Meie valitsus 1994. aastal oli teistsugune."⁴³

Ent Nõukogude Liidu lagunemise järel kujunenud maffiasarnased grupeeringud painavad võime endist viisi, paljud nende teod on ikka veel avastamata. Kahtlustatakse, et 1990. aastal ründas Vilniuse televisioonijaama Vene eliitüksuste "Alfa" sees moodustunud kuritegelik grupp, kuid kedagi ei arreteeritud. 1991. aastal mõrvati Medininkai tollipunktis seitse Leedu piirivalvurit ja see kuritegu on senini lahendamata. Pole ka ainsatki kindlat tõendit, et ajakirjanik Dmitri Holodov hukkus sõjaväelastest koosneva löögirühma käe läbi, ehkki kompass kaldub just sinnapoole.⁴⁴

Võib-olla pidasid parvlaeva uputamise seotud kurjategijad

hiljem Venemaal ja Balti riikides veriseid jõugusõdu, kus hukkus tuhandeid anonüümseks jäänud inimesi, kelle mõrv on ikka veel lahendamata. Nad võtsid saladused endaga kaasa. Tšetšeenia tapaväljadel langes samuti tuhandeid. Õnnelikumad gangsterid kadusid laia maailma ja võib-olla teenivad nüüd mõnda uut multimiljonärist bossi Küprosel, Hispaanias, Iisraelis või USA-s.

Kriitikud võivad väita, et Venemaad peetakse eestlaste traditsiooniliseks õnnetuseallikaks ning et idanaabri seostamine parvlaevaõnnetusega on ülemäära lihtsustatud lähenemisviis. Ent Venemaa ametlik valitsus, mis tegutses konstitutsioonilisi piiranguid, rahvusvahelisi kohustusi ja lepitamatut ajakirjandust arvestades, erines oluliselt 1990. aastate alguse poollegitiimsetest kildkondadest, kes kasutasid riigiinstitutsioone isiklikes huvides Kremli teadmata.

Teiseks võidakse väita, et endise Nõukogude Liidu pehkinud osadele viidates saab ju seletada peaaegu kõiki juhtumeid ja kõik lahtised otsad kokku sõlmida. See, et parvlaev uppus ühiskondliku murrangu ajal, ei pea tähendama automaatselt, et tragöödia oli selle aja tagajärg. Aga kuigi lennuk võib sõjatoonis alla kukkuda ka tehnilist laadi rikke või piloodi eksimuse tõttu, tuleks kahtlus ja uurimise teravik ennekõike ikkagi suunata lahinguväljal toimunule.

Nõukogude Liidu lõpu aastakümnet iseloomustas meeleheitlik hoolimatus. Venemaa institutsioonid olid kuristikuserval. Tuumaraketijõudude veteran polkovnik Robert Bõkov mõistis, et ta peab välja astuma ja tegema kurjakuulutava hoiatuse.

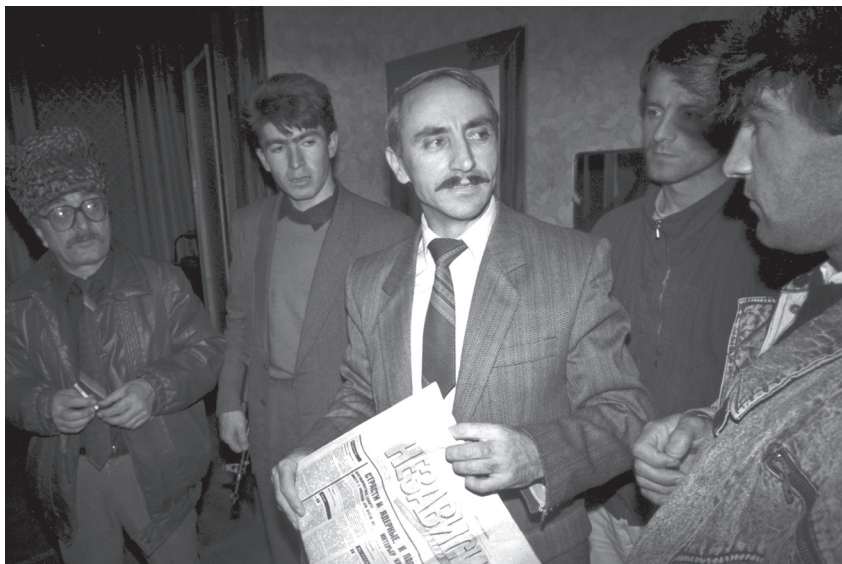
Bõkov kirjutas ajalehes *Komsomolskaja Pravda*, et muistsel ajal põletas Herostratos kuulsa Efesose templi maha ainult selleks, et jäädvustada oma nimi. "Juhtpulte haldavad ohvitserid on samuti inimesed," jätkas ta. "Meil pole tänapäeval vähimatki garantiid, et mõni Herostratos ei lase käiku Venemaa tuumajõudusid."⁴⁵

Kui Vene ülemjuhatuski avalikult tunnistab, et mõni ängistuses sõdur võib enda tähtsuse näitamiseks sihilikult vallandada tuumalöögi, siis pole ju enam mingeid piire, millest kaugemale minevad teod oleksid ebausutavad. Organisatsioonisisised kontrollimehhanismid ei toimi.

Kui mõned viletsuses vaevlevad nurjatud mehed võtavad parvlaeva külge lõhkelaenguid kinnitada, ei pandaks neid täheleegi.



1991. aastal, kui Nõukogude tankid veeresid Tallinna, oli firma Estline Stockholmi vahet sõitva parvlaevaliini operaator. (Foto: Tõnu Noorits).



Tšetšeenia juht Džohhar Dudajev oli Tartus Nõukogude lennuväebaasi ülem. Teda innustas Eesti iseseisvusvaim. (Foto: Tõnu Noorits).



Ultranatsionalist Vladimir Žirinovski saavutas Venemaal populaarsuse ja poliitilise mõju ning ähvardas korduvalt Balti riike.



Paremalt vasakule: Vene president Boriss Jeltsin, Eesti president Lennart Meri ja Vene välisminister Andrei Kozõrev arutasid Vene sõjapäe Eestist lahkumise vaidlusküsimusi.

(Foto: Polar Film, Tallinn).



President Meri sõlmis Boriss Jeltsiniga suletud uste taga Vene vägede Eestist väljaviimise lepingu, tehes nõnda 1994. aasta augustis okupatsioonile ametlikult lõpu.

(Foto: Polar Film, Tallinn).



Väljaviidud Vene sõjavägi toimetas osa rasketehnikast Eestist välja laevadega (üleval). Paldiski sadamasse jäeti laevu ka maha, sadam nägi välja nagu prügila. (Fotod: Polar Film, Tallinn).



Tallinna lähedal Paldiski baasis asusid Nõukogude allveelaevnike väljaõppekeskuse töötavad tuumareaktorid. Mitukümmend aastat ei pääsenud selle territooriumile ükski eestlane. (Foto: Polar Film, Tallinn).



Pärast 1991. aastat kasvas Paldiskis kurnitegevus. Baasi territooriumil Eesti ja Vene relvajõudude vahel tekkinud kokkupõrke oht viis lõpuks Eesti kaitseministri tagasiastumise.



Ainult Vene sõjaväelaste kontrolli all viis spetsiaalrong kahekümne protsendini rikastatud uraani Eestist välja. (Foto: Polar Film, Tallinn).



Admiral Aleksandr Olhovikov oli Paldiski baasi ülem ja korraldas tuumareaktorite salastatud likvideerimist. (Foto: Polar Film, Tallinn).



USA erusõjaväelane Aleksander Einseln (vasakul) tuli kodumaale tagasi, et vabastada siinsed relvajõud nõukogude taagast. Ta võttis vastu Eesti kaitseväge juhataja koha ja sat-
tus poliitika miiniväljale.



Eestlased demonstreerisid oma iseseisvuse sümbolit visiidile saabunud poliitikategelastele. Vasakult: ESCO direktor Toivo Ninnas, Kasahstani president Nursultan Nazarbajev, *Estonia* kapten Avo Piht ja president Lennart Meri.

(Foto: Sirje Pihti lahkkel loal).



Parvlaev Estonia. See suur valge laev ühendas taasiseseisvunud Eesti riigi Läänega.
(Foto: Tõnu Noorits).



Estonia kaks kaptenit, Arvo Andresson (vasakul) ja Avo Piht.

(Foto: Sirje Pihti lahkel loal).

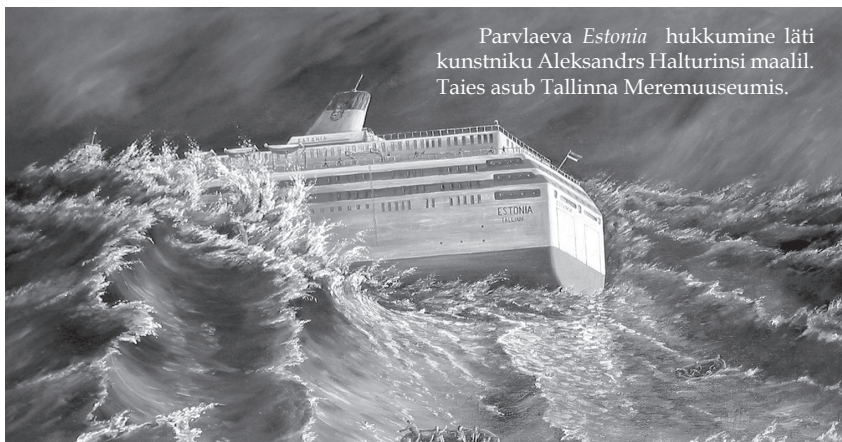


Carl Bildt (paremal), kel oli oluline osa Eesti tagasiastamisel Euroopasse, koos Eesti peaministri Mart Laariga (vasakul) Paldiski baasis.

(Foto: Tõnu Noorits).



Estonialt pääsenud Jaan Stern pages alumise teki kajutist, märganud põrandal merevett. Laine paiskas ta merre ja ta tõmmati kummuli parvele, kust päästeti alles hommikul.



Parvlaeva *Estonia* hukkumine läti kunstniku Aleksandrs Halturinsi maalil. Taies asub Tallinna Meremuuseumis.

Estonia raamatupidaja Siiri Same, kes pääses õnnetusest eluga. Ta rabeles uppuvast laevast välja ja ootas mitu tundi jäises vees päästmist. Tal on kaks küsimust: "Mis see oli?" ja "Miks?"





Alumistelt tekkidelt tõusvad trepikäigud avanesid laiadesse fuajeedesse, kus parvlaeva kreenis olles oli ohtlik liikuda.



Neljakohaline säästukajut *Estonia* sõsarlaeval *Meloodia*.



Koridorid ja trepikäigud olid vaid pisut rohkem kui meetrilaiused ning väljapääsude poole tormavad inimesed ummistasid need kohe.

Parvlaevaliini operaatori, ühisettevõtte Estline tegevdirektor Johannes Johansen. Estline hakkas kasumisse jõudma ja juhatusel oli juba kavas panna käiku ka teine parvlaev, kui *Estonia* uppus.



Rootsi Veeteede Ameti ülem Johan Franson. Just tema juhtis ametlikku suukeldumist vrakile ja algatas parvlaeva *Estonia* vraki betoniga katmise vaieldava operatsiooni.

Estonia ehitanud Saksa laevafirma palkas juurdluste juhiks Werner Hummeli. Tema aruanne sisaldab rohkesti varem avaldamata informatsiooni ja see tõstatab ametliku komisjoni leidude kohta olulisi küsimusi.





JAIC'i Soome-poolsed liikmed Kari Lehtola (vasakul) ja Tuomo Karppinen. JAIC'i järel-
dustest hoolimata tahtis Lehtola suunata kaugjuhtimisega liikurroboti (ROV) uppunud
parvlaeva sisemusse ning uurida silda ja autotekki.



Gregg Bemis ja Jutta Rabe uurimislaeva
One Eagle pardal. Nende omavoliline eks-
peditsioon töi laevavrakilt üles metalli-
proove, mis osutasid, et *Estonial* oli toimu-
nud plahvatus.

(Foto: Jutta Rabe lahkkel loal).



Soome hüdrolokaatoriekspert Jouko
Nuorteva oma kalakujulise lokaatoriga,
mis leidis üles *Estonia* vöörivisiiri.

Nuorteva hüdrolokaatoriga saadud ku-
jutiste vääritlemistamine tekitas püsivaid
kahtlusi.

Balti vihmaveetoru

Salakaubavedu kuulub sadamalinnade elu juurde. Laevandusel on pikka aega olnud kahtlane kõikelubavuse maine ning rannas toimuv ebaseaduslik tegevus on päris müütiline.

Aga Nõukogude Liidu lagunemise järel paisus seadusevastane väljavedu üle igasuguse piiri. Tegemist polnud tavalise smugeldamisega. Salakaupa ja ohtlikke materjale sai toimetada üle Läänemere sama lihtsalt nagu konteineritäie särke.

Eesti võimud olid hõivatud radikaalsete struktuurimuutustega, mida riigi uuendamine eluliselt vajas. Kuritegevuse tõrjumine käis riigil lihtsalt üle jõu. Õigusekaitseorganeid ähvardati ja trotsiti, selle vastu võidelda nad veel ei osanud.

Vene vägede väljaviimine Ida-Saksamaalt ja Balkani sõda olid pöördelised sündmused, mis lõikasid läbi sisse tallatud uimastiteed Kesk-Aasia ja Afganistani mooniväljadelt Lääne-Euroopasse. Varustamisahelasse tekkis pudelikael.

Umbes samal ajal avanesid Läände Balti riikide väravad. Taibukad kuritegelikud rühmitused haarasid võimalusest kinni. Suur osa hangitud kraamist suunati üle Läänemere Skandinaaviasse ja sealt kaugemale Euroopasse. Jaotuskanalite ulatuslik muutumine rajas Balti riikides vohavale kuritegevusele aluse.¹

Kõige julmemalt ja tõhusamalt tegutsenud kuritegelikud rühmitised jagasid peagi omavahel Venemaa ning Balti riikide suuremad linnad. Nõukogude-järgsel ajal nõudsid jõugud äriettevõtetelt järjekindlalt katuseraha. Keeldumise puhul järgnesid kiiresti tagajärjed, alates firma füüsilisest hävitamisest

ja lõpetades mõrvaga. Paljud niisugused jõugud tegutsesid "eraturvateenistuse" sildi all, ähvarduste täideviimiseks kasutati endiste sõjaväelaste, erijõududes teeninud meeste ja profisportlaste abi.

Kurjategijad rõivastusid nagu teisejärguliste filmide gangsterid. Mustad nahkjopid, dressipüksid, kullast kaelaketid ja siilisoeng – nõnda nad tavaliselt välja nägid. Madalama taseme tänavajõhmmid kandsid tollase moe järgi nailondresse ja spordijalatseid. Niisugused kõriloikajad olid 1990. aastatel Balti riikide ja Venemaa linnatänavatel tavaline vaatepilt.

Gangsterivägi avastas, et kogukate relvade või suure hulga salakauba veoks sobib kõige paremini laev.

Balti riikide hästi arenenud side- ja transpordiühendus Läänega, samuti äsja avatud piirid ning politsei- ja tolliametnike korruptsioon tegid senisest salakaubaveost ulatusliku tarbekaubaekspordi.

Peale selle osutusid Eesti, Läti ja Leedu ideaalseteks rahapesupaikadeks uimastihangeldajatele. Vastasutatud pangad vajasid stardikapitaliks hädasti kõva valuutat, kuid erinevalt Lääne pankadest ei päritud siin, kust see raha on tulnud.²

Kõigepealt tulidki uimastid. Need saabusid Kesk-Aasiast. Poolsõjaväeliste rühmituste kaitse all läbisid heroïnükullerid peaaegu takistamatult endise Nõukogude Liidu rusud. Seejärel suunati kraam näiteks Tallinnast üle Soome lahe Helsingisse. Tähtis oli toimetada kaup mõnda Lääne sadamasse ja sealt juba üle maailma laiali; Soomest pärit saadetised ei huvitanud Lääne tolliametnikke kuigivõrd. Selles mõttes oli Eesti kaht maailma ühendav salakaubasild.

1991. aastal liikus suurem osa Läände jõudnud 400 tonnist heroïnist just seda teed kaudu.

Ka Lõuna-Ameerika uimastikullerid kasutasid neid uusi ja tõkestamata kanaleid. Kaubalaevadele peidetud kokaiin saadeti Läänemere sadamatesse ja veeti sealt veoautodega Lääne-Euroopasse.³

Narkootikumide vool läbi Balti riikide võttis nii suure ulatuse, et USA Riigidepartemangus helistati häirekelli. 1995. aasta ettekandes nentis Washington sõnaselgelt:

"Eesti asukoht Venemaa ja Põhjamaade vahel ning selle kaasaegne transpordisüsteem köidavad uimastite salaveo korraldajaid." "Suurem osa uimasteid jõuab Eestisse raudteed

mööda Venemaalt ja veetakse Eesti sadamate kaudu välja”.⁴

Uimastite salavedu sünnitas muidki parvlaeva uppumise selgitusi. Moskvas tegutsenud salapärase, arvatavasti Venemaa julgeolekuteenistusega seotud ajutrusti (Felixi grupp) järgi olevat Rootsi tolliametile vihjatud, et parvlaeval on heroini laadung, mida siis Stockholmis juba teati oodata. Meeskond püüdis merel vöörivärvat avada ja lasti merre uputada, kuid visiir murdus küljest ja laev uppus (vt 13. peatükk).

Meeskonna seotusele viidatakse ka 1999. aastal ilmunud vene kirjaniku Oless Benjuhhi venekeelses romaanis “Triaadide löök”. Tema raamatus on parvlaeva *Estonia* uppumist pikalt ja põhjalikult kirjeldatud. Benjuhhi versiooni järgi hukutasid *Estonia* kahe uimastijõugu sõjas plahvatanud pommid. Üks jõukudest oli pärit Kesk-Aasiast, teine Hongkongi kurikuulus triaad. *Estonia* kaptenit ja mõnda meeskonnaliiget kirjeldatakse kaassüüdlastena.

Benjuhhi romaan on väljamõeldis, kuid kirjanik ise väidab, et see tuginevat faktile. Benjuhhi olevat viibinud Eestis ja rääkinud inimestega, kes kinnitasid seda, mida ta ise oli uimastijõukude uurimisel juba teada saanud.

“Kümme aastat enne õnnetust oli laevaga kõik korras,” nentis Benjuhhi. “Pärast tragöödiat hakati väitma, et see olevat valesti konstrueeritud. Minu meelest on see naeruväärne, [vastutavad] isikud pole Eestis. Hoopis Kesk-Aasias ja Hongkongis.”⁵

Loomulikult võib arvata, et illegaalsel uimastikullerite võrgul oli meeskonna seas sõpru, kes hoolitsesid nende laadungi sujuva edasitoimetamise eest. Tõenäoliselt vedaski parvlaev *Estonia* salakaupa. Kuid pole avastatud ainsatki tõendit, mis viidanuks parvlaeva *Estonia* ühegi meeskonnaliikme seotusele salakaubaveoga.⁶

Parvlaeva kaptenil Arvo Andressonil oli iseäranis põhjust ennast mitte määrida. Praktilisest küljest mainigem kõigepealt, et Andressoni kuupalk Eesti kroonides oli võrdne umbes 3000 USA dollariga. Ta oli 40-aastane. 1994. aasta Eestis oli ta jõukas ja edukas mees, üks kõrgemini tasustatavaid palgatöötajaid. 1994. aastal oli mediaankuupalk 138 USA dollarit, kui inimene üldse tööd leidis. Töötus ja tarbijahinnad kasvasid, sotsiaalkindlustussüsteem oli armetu.

Andressonil oli sealjuures ESCO-ga tähtajatu tööleping, mis tähendas, et oma kohustusi korralikult täites võis ta jääda kapteniks nii kauaks, kui ta ise soovis.⁷

Ainult arutu mees võinuks mõne musta rahasumma teenimiseks riskida oma prestiižika karjääri ja lähedat elu võimaldavate garantiidega. Mõned on koguni väitnud, et kapten Andresson sunniti koostööle ähvardustega. Kuid sedagi arvamust ei kinnita ainuski fakt.



Uimastid polnud ainus laevadega veetav konterbant. Endise Nõukogude Liidu avatud territooriumil uitavad põgenikud saabusid lõpuks Eestisse ja neist sai inimkaup. Need, kellel oli raha, viidi 2500 USA dollari eest Rootsi. Eesti siseministeerium kirjeldas põgenike ülevedu kui Vene maffiarühmitiste hästi organiseeritud tegevust.

1994. aasta veebruaris leiti parvlaeva *Estonia* autotekilt konteinerist 64 lämbumisohus olevat Iraagist pärit kurdi põgenikku, kes pääsesid eluga ainult seetõttu, et vahimadrus kuulis neid vastu autokülgi taguvat.⁸

Veelgi jubedam saatus langes osaks neile rohkem kui sajale Iraagi kurdi põgenikule, kes olid suletud *Estonia* pardal olnud veokisse, mis 28. septembril koos laevaga põhja läks. Kui nad üle sõidukite kukerpallitanud autos teadvusele jäid, siis ilmselt tunti, kuidas soolane vesi uksepragude vahelt aeglaselt nendeni kerkis.⁹

Üle Eesti piirisokutatikaharuldasiikoone, revolutsioonieelseid antiikesemeid, varastatud autosid, relvi ja strateegilisi metalle. Mõnikord kihutasid kiirpaadid, keelatud kaup pardal, üle Narva jõe, mis on tükati kõigest 25 meetrit lai. Vene tolliametnikud on rääkinud, kuidas nurjati mitu katset toimetada salaja Balti riikidesse värvilisi metalle, mis lastiti lennukitele Leningradi ja Pihkva oblasti ümbruse lennuväebaasides.¹⁰

“Osta sai mida iganes,” meenutas tollane Eesti kaitseväge juhataja Aleksander Einseln. “Maksa ainult raha.”

Einseln, kes on harjunud sõjaväelase kombel otse rääkima, taunis valjuhäälselt kodumaal vahavat korruptsiooni. Teda vapustas Nõukogude-järgses Eestis ulatuslikult levinud altkäemaksupahe.

Einseln ei piirdunud nuriemisega. 1994. aastal organiseeris ta tollis matkimisoperatsiooni. Tulemus oli see, et “iga piirivalvur ja tolliametnik, kellele altkäemaksu pakuti, võttis selle vastu,” kirjutati USA Tallinna saatkonnast Washingtoni lähetatud

konfidentsiaalses memorandumis.

“[Einselni] arvates tulenes probleem osaliselt ajateenijate ja piirivalvurite 5-dollarilisest kuupalgast,” mainiti memorandumis.¹¹

Hea minek oli relvadel. Pärast kommunismi langemist lahvatas konflikte ja kõikjal hakkasid rääkima relvad.

Relvi hankida oli lihtne. Endise Nõukogude armee sõjaväelased, kes ikka veel Eestis paiknesid, ajasid meelsasti äri. Hangeldajad maksid sõdurile Kalašnikovi automaadi eest 100 USA dollarit, praktiliselt tema aastapalga. Ohvitserid toetasid relvamüüki. “Üksused peaksidki müüma sõjaväearustust ja materjale. See on ainus ellujäämisvõimalus,” teatas keegi Vene ohvitser ajalehele *SM Segodnja*.¹²

Ka kurjategijad varastasid ladudest lahingumooni ja muud kraami, sageli tunnimeestega kokku mängides. See probleem oli eriti terav Venemaa piirialade lähedal.¹³

Eestijateistevabanenud Nõukogude vasallriikide riigiasutused olid nõrgalt arenenud, oma valdkonna juhtimiskogemused peaaegu puudusid. Eesti tollipiire kaitses enamasti kogenematu personal, mistõttu sõjaväearustus imbus kergesti läbi. Sellegipoolest andsid Eesti võimud vastulööke ning mõnikord isegi võitsid.

Toll konfiskeeris 21 Nõukogude Armee soomukit ja tuhandeid tankitõrjerakette, mis taheti toimetada ostjatele Euroopas ning Armeenias ja Aserbaidžaanis sõjas vaevlevasse Mägi-Karabahhi piirkonda.¹⁴

Eesti politsei tabas Tallinna sadamas 3000 püstolit TT, mis olid adresseeritud Eesti firmale Flaterno. Hiinas toodetud TT-püstoleid müüdis Eestis hinnaga 350 USA dollarit tükk, Moskvast edasimüümisel kerkis nende hind 1300 dollarini. Nõudmist õhutas Vene allilm, mis eelistas just niisugust relva, sest selle 7,62 mm kaliibriga kuul läbis hõlpsasti kaitsevesti.¹⁵

Hoolimata sellest, et Eesti tolliametnikud tabasid mitmel korral rohkesti salakaupa, õitses rahvusvaheline relvaäri endist viisi. Õiguskaitseorganite vastas seisis hirmuäratavad grupeeringud, kellel oli ohtralt sularaha, tugev poliitiline mõju ja üha kasvav rahvusvaheline ostjaskond.

Kui Eesti toll tabas 15 000 Makarovi püstolist koosneva partii, mis pidi jõudma Iirimaa ranniku lähedal asuvale Mani saarele, siis levis kuuldusi, et relvad olid määratud Iiri Vabariiklikule Armeele. Tolliametnikud mainisid, et Tallinnas kätte saadud

püstolid ei olnud "arvatavasti esimesed ega viimased". Kolm päeva hiljem konfiskeeriti Helsingis 25 000 samasugust relva.¹⁶

Üks salakaubavedajate tuluallikas oli ka põrandaalune metalliäri. 1990. aastate algul kuulus Eesti meie planeedi haruldaste metallide tippeksportijate hulka.

Tallinna "metallikuninganna" Tiiu Silves alustas legaalselt äri 1988. aastal, kui ta ajakirja *Forbes* andmeil vahetas importtelereid vanametalli vastu. Tema Silves Enterprise Corp. teenis 1992. aastal 310 miljonit USA dollarit kasumit ja Silves palkas Eesti KGB endise esimehe [kindral Rein Sillari] oma meeskonna pealikuks.¹⁷

Turg kujunes välja, haruldaste ja strateegiliste metallide eksport muutus Eesti peamiseks salakaubandusprobleemiks. Variäristruktuurid jõudsid kergesti kokkuleppele laostunud riigiettevõtetega, mille käsutuses oli materjalivarusid. Juhtkond kandis materjali jäätmetena maha, loovutas selle ja sai vastutasuks osa müügihinnast. 1992. aastal toimetati illegaalselt läbi Eesti rohkem kui 500 000 USA dollari väärtuses erinevaid metalle päevas. Sealhulgas ka titaani ja alumiiniumi.¹⁸

"Haruldaste metallide kogust arvestades võiks Eestilt küsida, kuidas temast on saanud maailma suuruselt teine niisuguste metallide eksportija, kui ta neid ise ei tooda." Just nõnda sõnastati see fenomen USA Senati komitees tehtud avalduses.¹⁹

Mõnda valvatavat metalli sai kasutada tuumarelvade tootmisel. Juba 1992. aastal pidasid Ukraina võimud kinni arvatavasti Eestisse suunduva lennuki, mille pardal oli 3,2 tonni kahetise kasutusega tuumamaterjali tsirkooniumi ja 800 kilogrammi hafniumi, mida on vaja tuumareaktorite kontrollvarraste valmistamiseks. Arvatakse, et kaks Kiievest startinud lennukit on salaja toimetanud Eestisse üle kuue tonni niisuguseid materjale.

Selsamal aastal tabasid Soome ja Vene tolliametnikud kahel korral suure Eestist saabunud tsirkooniumilasti.²⁰

Tehingute eest tasuti enamasti sularahaga. "Ostjad, keda saatsid sularahakohvleid kandvad ihukaitsjad ja kauba kontrollimiseks palgatud teaduseksperdid, andsid teenistust hotellidele Läänemere sadamates, kus käivad koos vene salakaubavedajad," kirjeldati ajakirja *Time* korraldatud uurimuses. "Müüjad on tõenäoliselt maffiaga seotud kaubitsejad või endised KGB agendid, kellest mõni on asutanud strateegiliste materjalide salaveoks koguni ühisettevõtte endiste CIA agentidega."²¹

Piirivalvurid ei osanud paljudel puhkudel salakaupa avastada

või ei tohtinud seda kinni pidada. Eestil polnud seadust, mis oleks nõudnud strateegiliste kaupade, näiteks bioloogiliste, keemiliste ja tuumamaterjalide ning sellealase tehnoloogia ekspordilitsentse. Niisugune seadus võeti vastu alles novembris 1994, kaks kuud pärast parvlaeva uppumist.

1994. aasta lähenedes hakati narkootikumide, relvade ja erikontrolli all olevate metallide asemel vedama palju ohtlikumaid asju. Eestiga seoses räägiti palju salapärasematest ainetest, mille nimegi vähesed teadsid. Soome politsei nabis kinni salakaubavedajaid, kes smugeldasid radioaktiivset kalifornium-235. Seda materjali toimetati Venemaalt Eesti kaudu Soome, kust see jõudis lõpuks Saksamaale.

Venemaal Eesti piirist 20 kilomeetri kaugusel asuvast Kingissepa fosforiidikombinaadist varastati lõhustuvaid materjale, sealhulgas mitu radionukliidi ja tseesium-137-t sisaldavat mõõteriista. Osa aparate leiti Eestist Sillamäelt ja Narvast, aga viis olid juba laeval, mis pidi peagi Tallinnast lahkuma.

Eesti politsei arreteeris kaks rootsi meest, kes olevat viinud Rootsisuunduvale parvlaevale 28-kilogrammise pliikonteinerit äie tseesium-137-t. Pole öeldud, kas see parvlaev oli *Estonia* või mitte.²²

Tseesium-137 on radioaktiivne metall, mis tekib tuumalõhustumisel relvas või reaktoris. Seda kasutatakse mitmesugustes tööstuslikes mõõteriistades ja vähktõve ravimisel. Radioaktiivse ainaena võib see olla ka räpase pommi koostisosa.

1994. aastal ilmus Eestis, Rootsis ja Soomes välja mitu tseesium-137 kangi, mille surmatoov kiirgus oli kuni 200 röntgenit tunnis. Tseesiumi lätteid otsinud politsei sattus sageli ühte punkti: Saku lähedal asuvasse radioaktiivsete jäätmete hoidlasse. Sealset 72 hektari suurust ala valvas vaid üks turvamees, häiresüsteem oli rivist väljas. Seal käidi rüüstamas.

Ühe varguse järel kandis eestlane tseesium-137 kangi mitu päeva kuuetaskus ja suri tugeva kiirituse toimele. Seegi metallitükk oli pärit Saku hoidlast.²³

Salavedu muutus nii ulatuslikuks, et umbes kolm nädalat enne parvlaeva *Estonia* uppumist oli Eesti sunnitud sulgema ühe Vene piiripunkti. Peaminister Laar teatas, et sulgemine aitab politseil allilmaga toime tulla.

“Kuritegevus on meile idanaabri juurest sisse toodud,” ütles Laar.²⁴

Aastail 1993 kuni 1995 teatati Eestis ametlikult üheteistkümnest radioaktiivsete materjalide konfiskeerimisest.²⁵

Kõikjal maailmas on nõnda, et tabatud salakaubakogus on kõigest väike osa sellest, mis tegelikult üle piiri toimetatakse.

Seni polnud veel üheski Balti riigis liikunud niisuguse kvaliteediga tuumamaterjale, et neist saanuks valmistada relvi. Mõned salavedajad olid amatöörid, meeleheitel inimesed lootsid üleviidu Läände müümisega suurel hulgal sularaha teenida. Aga iga kord kui politseivõrku sattusid laboripuhtusega materjalid, muutusid vastutustundlikud ametiisikud kogu maailmas valvsamaks.

Surmatoov kraam voolas endisest Nõukogude Liidust välja organiseeritud kuritegevuse juhtimisel. Püsis oht, et ekstremistid, sõjaväelised diktatuurid või terroristid võivad soetada surmatoovaid materjale palju kergemini kui varem.

Tuumaseadeldiste salavedu tekitas rahvusvahelises ulatuses suurimathirmu ja selleks oli ka põhjust. 1994. aastal teatas Venemaa 700 korda tuumamaterjalide vargusest või varguskatsest. Sageli ei tarvitsenud varastel kuigi palju vaeva näha, piisas ainult läbi aiaaugu ronimisest või äärmiselt väikesepalgaliste valvurite äraostmisest. Üle igasuguse piiri mindi siis, kui Vene võimud tabasid kaks tuumatehase töölisi, kes olid autoga koju vedanud ja garaaži tallele pannud lõhkepäid.

Kui tuumavarusid nii lohakalt valvati, mis oleks siis takistanud kogenud kurjategijaid üht näiteks džini konteinerisse pakitud lõhkepead parvlaevaga üle mere saatmast?²⁶

Eesti ei olnud selle piirkonna ainus salakaubavärv, kuid usuti, et ülimalt surmatoovat lasti saab üle sealse piiri toimetada samamoodi, nagu juba varem liikusid haruldaste metallide koormad. Just see mõte kohutas Rootsi tolliametnikke:

“Me oleme saanud [Rootsi] firmadelt informatsiooni, et endisest Nõukogude Liidust on neile faksitud plutooniumi ja kõiksugu muude materjalide pakkumisi,” ütles Ida-Rootsi tolliülem Hans Ohlsson 1993. aastal. “Võimalus, et meid eluohtlike ainetega üle ujutatakse, rusub meid nagu luupainaja... Rootsi asub ju kogu Läänemere legaalse ja illegaalse kaubaveo teel.”²⁷

Skandinaavia polnud pärast Teist maailmasõda veel kunagi nii suurt ohtu kogenud.

Haripunkt jõudis kätte 1994. aasta viimasel kaheksal kuul, kui neljal korral avastati vapustavalt kõrge puhtusastmega

tuumamaterjali vedu. Mitmes Euroopa riigis, ehkki mitte Eestis, oli tabatud neli usutavasti Venemaalt pärit *relvakõlblikku* materjalikogust.²⁸

Pärast neid intsidente kanti endise Nõukogude Liidu salakaubavõrgud kõrgeimasse ohukategooriasse. Punased ohulipud kerkisid Washingtonis, Londonis ja Moskvast, ÜRO-s, NATO-s, Interpolis, FBI-s, CIA-s ja kõigis muudes organisatsioonides, sest oli vaja takistada illegaalset materjalivoogu, mis võinuks suured alad maailmast minema pühkida.

Luureteenistuste hoiatustes ja julgeolekuanalüüsides seostati Balti riike Venemaaga. Venemaa Julgeolekunõukogu endine sekretär kindral Aleksandr Lebed jahmatas maailma, kui ta teatas 1995. aastal visiidil olnud USA kongresmenile, et tema korraldusel teostati Venemaa kohvertuumapommide inventuur ning leiti, et 84 neist on kadunud. Niisuguse lõhkekeha võib üks inimene 30 minutiga õhkimiseks valmis seada, plahvatus tapaks 100 000 inimest. Ehkki Lebed ei teadnud kohverpommide asukohta, oletas ta, et need võivad olla kuskil Gruusias, Ukrainas või Balti riikides.²⁹

Pole teada, et Eestis oleks tabatud relvade valmistamiseks sobiva puhtusastmega tuumamaterjale. Paaril korral on püütud müüa uraan-238-t, materjali, mida tuumapommi valmistamiseks tuleks eelnevalt rikastada. Eesti võimud suhtusid juhtunusse tõsiselt ning ilmselt korraldasid hiljem matkimisoperatsiooni, mis osutus edukaks. Kaks Haapsalu töötut püüdsid ostjat teeselnud politseinikule müüa 45 500 USA dollari eest viis kilogrammi uraan-238-t.³⁰

“Tuumamaterjalide enneolematu lekkimine endisest Nõukogude Liidust 1994. aastal osutas, et tuumakonterbandi olemus ja tähtsus on oluliselt muutunud,” teatati Washingtoni Rahvusliku Kaitse Ülikoolist.

“Seejuures äratavad erilist huvi Balti vabariigid Eesti, Läti ja Leedu, kelle territooriumi kaudu on edasi toimetatud endisest Nõukogude Liidust pärit materjali eesmärgiga viia see Euroopa teistesse piirkondadesse.”³¹

Just siis, kui teated kujuteldamatu purustusvõimega materjalisaadetiste tabamisest jõudsid sageduselt haripunkti, läks põhja parvlaev *Estonia*.³²

Lastikiri

Paldiski mereväebaas hõlmab 100 ruutkilomeetri suuruse ala Eesti looderannikul. Tallinnast umbes viiekümne kilomeetri kaugusel asuva Paldiski paneelmajades elasid mereväelased ja nende perekonnad. Ühel hetkel viibis Paldiskis 16 000 Nõukogude sõjaväelast. Nagu igas sõjaväebaasis, olid sealgi koolid, postkontor ja kauplused, seda ümbritsesid valvetornid ning okastraat.

Aga Paldiski oli paljudest teistest baasidest aste kõrgemal. See oli maksimaalselt salastatud ja kaartidele seda ei kantud. Paldiski varjulises sügava veega sadamas randusid Nõukogude allveelaevad. Kogu Nõukogude Liidust saabus riigisaladuse loaga mereväelasi õppekeskusse, määratu suurde peahoonesse, kus peitusid kõige kroonijuvelid: kaks töötavat allveelaeva tuumareaktorit, mida kasutati praktiliseks väljaõppeks.

See hoolikalt valvatud baas oli Moskva territoorium, Eestis asuv enklaav, kus valitses oma võim ja kehtisid omad seadused. Ehkki Vene väed olid 1994. aastal Eestist lahkunud, pääsesid vaid vähesed eestlased sinna enne, kui Venemaa selle septembris 1995 ametlikult tagastas.

Paldiski saatus peegeldas Nõukogude Liidu oma. Keskvalitsuse kontroll kadus, järgnesid lagunemine ja korruptsioon ning domineerima hakkas kuritegevus.

Üks ajakirjanik kirjeldas, mida ta 1993. aasta lõpus Paldiskis nägi:

"... raketikaatrid ja muud laevad on laastatud või lebavad poolenisti uppunult kai ääres, neist valgub lakkamatult õli merre... Kaht uurimistuumareaktorit mahutav hoone... ja sadamarajatised on rüüstatud, sisustus minema tassitud või

hävitatud. Metallärikad on maa alt välja tirinud kaablid ja varastanud seadmestiku ... Baasi sissesõitmisel osutab meie teejuht korralikule kahekorruselisele majale. "Maffia peakorter," ütles ta. "Siin on nende püssid ja pommid..." Neil jõukudel on relvad ja ilmselt koosnevad need sõduritest, kes on harjunud autosid varastama, relva ähvardusel röövima, inimesi vangistama, välja pressima ning uimastite või relvadega hangeldama."³³

1994. aasta algupoolel avastas Eesti politsei Paldiski tuumareaktori lähedal sõjaväerongi, mille kaksikümmend kaks vagunit olid täis tankitõrjemiine ja pomme. Mõnest vagunist olilast välja tõstetud ja maha müüdnud. "Arvatavasti on need relvad juba siinsete kurjategijate käes," teatas Eesti välisministeerium."³⁴

Vägede väljaviiamise lepingu läbirääkimistel üritasid venelased edutult Paldiskit kuni 2000. aastani oma kätte jätta. Aleksander Einselni teatel kaasnes vägede äraviimisega vandalism ja rüüstamine. Lahkuvad venelased valasid kanalisatsioonikaevudesse tsementi, jätsid valvekoerad kaheks päevaks söömata luku taha ja võõpasid seintele "Me tuleme tagasi". Kõik vähegi väärtuslik rebiti lahti ja veeti minema.

Paldiski baasi ülema kontradmiraal Aleksandr Olhovikovi maja põles mõistatuslikul kombel maha päev pärast seda, kui ta pidi selle Eesti riigile üle andma.

Õnneks jäid terveks tuumareaktorid.

Keskkonnakahjustused olid palju hullemad. Tuumamaterjale oli laiali loobitud, selmet need ohutusse paika viia. Radioaktiivsed jäätmed olid jäetud vedeldatud olekusse, hoolimata kõigist nüüdiskonventsioonidest, mis kohustavad need talletama tahkestatuna. 1994. aastal suri tsiviilisik, kes oli baasi lähedal radioaktiivsete heitmete ligi sattunud.

"See ei olnud radioaktiivsete jäätmete hoidla, see oli radioaktiivse saasta prügimägi," ütles Eestis radioaktiivsete heitmete ladustamisega tegeleva agentuuri AS A.L.A.R.A. asedirektor Henno Putnik. Selle 100% riigi osalusega aktsiaseltsi oli asutanud Eesti valitsus. "Kõik radioaktiivne oli sorteerimata ja pakendamata lihtsalt ühte kohta loobitud."³⁵

Paldiski baas saadi tagasi, kuid tuumareaktorite sektor jäeti veel aastaks venelastele. Admiral Olhovikovile alluv väike venelastest sõjaväespetsialistide meeskond pidi eemaldama kahest reaktorist kokku 460 tuumakütuse varrast.

Iga varras oli umbes kolm meetrit pikk ja sisaldas 20 protsendini rikastatud uraani. Ehkki tuumarelvade valmistamiseks

peaks uraani rohkem rikastama, liigitatakse 20-protsendiline uraan juba "relvakõlbliku" kategooriasse. Kütusevarrastest saanuks eraldada plutooniumi, ehkki Henno Putniku kinnitusel vajanuks see ümbertöötamist. Sellegipoolest oli tegemist ülitundliku materjaliga.

Ajakirjandus pajatas õppekeskuse likvideerimise läbirääkimistest, avaldati demonteerimise ajakava. Enne esimese reaktori lahtivõtmist augustis 1994 pakkusid rootslased ennast töid jälgivaks neutraalseks vaatlejaks. Aga reaktori ala kontrollis ikka veel Venemaa ja admiral Olhovikov keeldus, nõudes täielikku salastatust.

Tuumakütuse eemaldamise personali valisid venelased; tegelikult oli see tuumakütuse Nõukogude allveelaeva reaktoris tavapärase laadimise pöördprotsess. Venelased pidasid seda sõjasaladuseks.³⁶

20. septembril 1994 hakkasid vene spetsialistid teist reaktorit demonteerima, tõstsid kaane pealt ja võtsid kütusevardaid välja. 27. septembril, kui parvlaev *Estonia* siirdus Tallinna sadamast oma viimsele teekonnale, tõstis kraana vardaid spetsiaalselt tuumamaterjalide veoks kohaldatud raudteevagunitesse.³⁷

15. oktoobril operatsioon lõpetati. Vene sõjavägi teatas, et mõlemast reaktorist pärit kütusevardad, mis sisaldasid 20 protsendini rikastatud uraani, viidi valve all Eestist Venemaale.

Oma väidete kinnitamiseks ei esitatud ainsatki dokumenti.

Tegelikult jäi likvideerimisprotseduuri aruanne koostamata. Kokkuvõtetki pole. Ei mingit inventariloetelu ega tuumamaterjali valvežurnaali. Ei ole olemas ühtki dokumenti, mis osutaks, et kõik 460 kütusevarrast, mis sisaldasid relvakõlblikku uraani, olid tööpoolest sellel rongil ja saadeti tagasi Venemaale.

Nõnda ainult öeldi.³⁸

Kui militaarhuvid võib-olla nõuavadki salastatust reaktori demonteerimise ajal, siis lihtlabases kütusevarraste loendamises, vagunisse laadimises ja uste lukustamises ei tohiks küll midagi salastamisväärset olla.

Eesti valitsus oli sunnitud äsja välja juuritud okupatsioonivõimu uskuma sõnast. Ehkki see oli toosama Vene sõjavägi, kes oli rüüstanud ja laastanud Paldiski baasi; kelle hulgas vohas kuritegevus; kes olid vaesed ja kättemaksuhimulised ning välja aetud mereväebaasist, mis olevat Venemaale kuulunud alates ajast, kui Peeter Suur käskis selle 18. sajandil ehitada.

Nad väitsid, et kõik kütusevardad olevat Venemaale tagasi sõidutatud. See olevat olnud raske töö, kuid nad olevat tulnud sellega toime. Otsekui oleks lõpetatud kontorimööbli kolimine, mitte välja viidud suurima hävitusjõuga materjali, mida inimene tunneb.

Ei tarvitse omada kuigi suurt kujutlusvõimet taipamaks, et osa relvakõlblikust uraanist võis jääda Venemaale suunduvasse rongilaadimata. Kütusevarraste liikumist ning vastutavate isikute järgnevust ei dokumenteeritud, ükski erapooletu isik jälgimas ei olnud, seetõttu võis uraani omastada sama lihtsalt nagu kõiki muidki keelatud materjale.

Et *Estonia* pardale oleks viidud kütusevarraid, selle kohta tõendeid pole. Ent tõendid osutavad selgesti, et Eesti hästi sisseõlitatud salakaubakanalid võimaldasid kuritegelikel rühmitistel pakkuda mustal turul mistahes kaupade ostjatele otsast otsani töötavaid lahendusi.

Kolme meetri pikkuste kütusevarraste tõstmiseks oleks vaja olnud kraanat. Laeva autotekile sõitvasse seitsme meetri pikkusesse haagisveokisse, mis on kogukate esemete kõige sobivam pika maa veovahend, oleks lähedalt mahtunud päris mitu kütusevarrast.

Ostja võidi leida mitu kuud varem, tarnimisaja sai varakult kokku leppida, sest demonteerimise läbirääkimised ja varraste väljatõstmiseajakava olid avalikult teada. Terroristid polnudki vist kõige tõenäolisemad kliendid. Mis tahes tuumaambitsioonidega riik või maa, millel on arvatav tuumasuutlikkus ja ehk ka salaja tegutsev rikastamistehas, himustaks 20-protsendiliseks rikastatud uraani. Pealegi jääksid need riigid igati diskreetseks ja maksaksid hästi.

Strateegiline materjal jõuab Tallinnast Stockholmi, kus veok aetakse Rootsi lipu all seilavasse kaubalaeva. Sealt viiakse last Lähis-Idas või Aasias tegutsevale ostjale, Rootsi laev äratab palju vähem kahtlusi kui mõnest endise Nõukogude Liidu riigist saabunud alus.³⁹

Tulu teeniksid kohalikud korraldajad. Vene ja Eesti õiguskaitseorganid ei tarvitseks lastist üldse teada. Venemaa ladudes hoitavate tuumamaterjalide ja relvade inventeerimine oli kurikuulsalt lohakas, kui seda üldse tehti.⁴⁰

Kahtlus, et *Estonia* autotekil peitus midagi radioaktiivset, levis nagu kulutuli otsekohe, kui Johan Fransoni betoonkatte idee oli Rootsi valitsuse kõigil tasanditel üksmeelselt heaks kiidetud.

Kavatseti rajada paksude seintega, kindlalt suletud betoonsark.

Paldiski baasi kaks demonteeritud reaktorit ning varem mainitud Tšernobõli reaktor ja Norra meres uppunud Vene tuumaallveelaev *Komsomolets* kaeti kõik täiesti veenval praktilisel põhjusel betoonsarkofaagiga: kardeti radiatsioonileket.

Rootsi jõudis kiiresti samasugusele järeldusele: ka parvlaev, mille pardal oli rohkesti turiste, ärimehi, üliõpilasi ja pensionäre, tuleb matta betooni alla.



Saksa ajakirjanik Jutta Rabe oli ammu kahtlustanud, et *Estonia* pardal oli keelatud last. Jutta Rabe arvates algasid sündmused siis, kui USA valitsus omandas kahtlaste tehingutega delikaatset kaupa. Müüjad võisid olla korrumpeerunud ametiisikutega ja kuritegelike grupeeringutega seotud Vene ärimehed. USA korraldas koostöö Rootsi kõrgete võimukandjatega, kes pidid hoolitsema selle eest, et Stockholmi sadamasse jõudnud *Estonialt* toimetatakse salalast ühele Rootsi lennuväljale, kus see paigutatakse USA sõjalennukile.

Seda teooriat kinnitab eluga pääsenud Carl Övbergi tunnistus. Ta ütles, et just enne seda, kui parvlaev *Estonia* 27. septembril Tallinnast väljus, suleti ajutiselt reisijate pääs sadamasse; selle blokeerisid sõjaväelased, arvatavasti Eesti kaitsejõudude üksus. Veelgi enam, siis sõidutati autotekile kaks veokit, mis võisid kanda strateegilist lasti, ja alles pärast seda jätkus tavapärane pardaleminek.

Võib-olla avastasid Vene luureagendid keelatud tehingu ja paigaldasid parvlaevale lõhkelaengud, mitte küll uputamiseks, vaid lihtsalt selleks, et sundida see Tallinna tagasi pöörduma?⁴¹

Kahtlase lasti kohta on arvatud, et see võis olla Nõukogude salastatud kosmosetehnika, osmium, koobalt, plutoonium või bioloogilised toimeained.

Lääneriigid kasutasid tõepoolest endisest Nõukogude Liidust strateegiliste materjalide soetamise võimalust. 1990. aastatel olid salaoperatsiooniga seotud Prantsuse luureohvitserid, nad üritasid hankida Poola mustalt turult Vene torpeedosid. Plaani kohaselt tuli torpeedod Läänemere põhjast allveelaevaga ära tuua ning need spetsiaalselt väljanõutud raudteevaguniga Prantsusmaale transportida.⁴²

Venemaa oli lausa sõjainventari kaubamaja. Liibüa, Iraan,

Iraak ja Põhja-Korea, samuti mitmesuguste etniliste konfliktide osapooled sõlmisid Venemaaga salalepinguid ning nende esindajad liikusid vaikselt selles riigis ringi, otsides ja ostes kõike, mis oli olnud kättesaamatu enne 1991. aastat.⁴³

Ka USA ostis Nõukogude salajast sõjalist riistvara. Pärast kommunismi langemist ostis Pentagon Venemaalt tehniliselt täiusliku tuumajõujaama "Topaz", mida oli tahetud kosmosesse saata. See oli olnud ülisalajane, kuid müüdi 1991. aasta lõpus. Kaks sõjaväe veolennukit C-5 toimetasid selle Ameerika Ühendriikidesse.

Teisel korral viis USA sõjaväe reaktiivtranspordilennuk Alabamaosariigis asuvasse Huntsville'is sõjaväebaasitäiskomplekti S-300, mis oli Patriot-raketide Nõukogude ekvivalent. Komplekt koosnes veotreilerist koos arvutite, radari ja raketidega.

"1990. aastate algul veeti Venemaalt välja palju salaseadmeid," ütles endine CIA büroo direktor ja Riikliku Julgeolekunõukogu ametnik Fritz Ermarth. "Tarnija ja vahendajad korraldasid transpordi, ahela Lääne-poolne ots võttis pärast kauba saabumist kohaletoimetamise enda hooleks. Paljud hangitud tehnikast oli USA-le väärtuslik. Tegelikult oli seda kõik, alates allveelaevade helisummutussüsteemidest ning lõpetades informatsiooniga, mismoodi venelased Jaapanist ostetud tööpinkidega oma allveelaevade sõukruvisid töötlesid."⁴⁴

Kriitikud, iseäranis JAIC, naeruvääristasid lakkamatult salalasti teooriat ja nimetasid seda fantaasiaks. 2004. aastal, kümme aastat pärast katastroofi, jäid need kritiseerijate hääled äkki vait, kui pensionil Rootsi tolliametnik katkestas vaikimise ja avaldas informatsiooni, mis tõestas, et parvlaev *Estonia* oli tõepoolest kahel reisil vedanud Vene sõjaväeseadmeid. Kõrgemalt poolt tulnud käskude kohaselt tuli loobuda niisuguse lasti tavapärasest kontrollimisest ning see läbi lasta.

Rootsi valitsuse käsul korraldatud uurimisel selgus, et parvlaev *Estonia* oli 1994. aasta septembris kahel korral tõepoolest vedanud Vene sõjalist varustust, kuid mitte hukkumise ööl. Rootsi võimud teatasid, et nendes lastides polnud lõhkeaineid ega relvi, kuid keeldus avaldamast, millega oli tegemist, kellele oli saadetis määratud, miks lasti see läbi tollikontrollita ning miks lubati sõjatarbeid rahvusvahelisel liinil sõitvale reisiparvlaevale. Need üksikasjad salastati 70 aastaks.⁴⁵

Rabe oli olnud üks häälekamaid kahtlustajaid, kelle arvates oli *Estonia* autotekile paigutatud midagi salastatut. Huvitaval

kombel kahtlustasid seda isegi mõned JAIC'i, ametliku komisjoni liikmed. Avalikult JAIC küll taunis salategevusele viitavaid alternatiivhüpoteese või ideid, omavahel olid nad aga niivõrd veendunud, et tegemist oli millegi räpasega, et püüdsid koguni seda tõestadagi, pisut küll läbematult.



Oli 1996. aasta aprillikuu. Päike peegeldus ikka veel Läänemere põhjaosas ujuvatelt jääpankadelt. Taamal lähenes kraanalaev uppunud parvlaeva asukohale. Kividega lastitud must alus pidi puistama 60 meetri sügavusele merepõhja valget killustikku, alustades nõnda Rootsi valitsuse korraldusel parvlaev *Estonia* matmist.

Viie päeva pärast oli oodata teist laeva, pardal geotekstiilmaterjal, millega taheti katta kivid, et tekiks betoonsarga alus. Pärast töö lõpetamist jänuks *Estonia* justkui pähklituum pooliku koore alla.

Samal ajal seisis vraki asukohas ankrus Soome laev *Halli*. Soome Keskkonnainstituudi (SYKE) insener Erkki Mykkänen juhtis *Estonia* tankidest oli väljutamise operatsiooni. Keskkonnateadlike soomlastena tahtis SYKE, et meri jääks puhtaks. Ei soovitud, et uppunud parvlaevast hakkaks mõne aja pärast nende kalastusvetesse oli või kütust lekkima.

Mykkänen lootis, et kütuse väljaimemist ei häiri mingi tehnikaviperus, sest lepingu järgi pidi SYKE kivilastiga laeva saabumisel tööd katkestama ja ootama. Seepärast tegutses SYKE range ajakava kohaselt ja kavatses lõpetada oli väljapumpamise juunikuuks. Hiljem ei oleks saanud seda tööd jätkata, sest betoonmüür olnuks juba liiga kõrge.

Laeval viibivale Mykkänenile helistas SYKE peainsener Kalervo Jolma.

"[Soome JAIC] tahab vraki komandosillale pääseda ja küsib, kas tohib [parvlaeva] akna purustada," ütles Jolma.

JAIC'i Soome-poolse grupi juhi Kari Lehtola tegevust kannustasid ilmselt kahtlused, millest ta kunagi avalikult ei rääkinud. Rootsi otsus mätta laevavrakk betooni alla oli pentsik. Pealegiei unustatud Andi Meistri avalikkesüüdistusi, et rootslased varjavad tõendeid ning et Rockwateri videolinte on valikuliselt redigeeritud. Ringlevad kuulujutud ketrasid parvlaevale *Estonia* lastitud radioaktiivsest materjalist. Kes teadis, mis on tõde?

Ainult üks oli kindel – 29. aprillil geotekstiililastiga saabuv laev pidi tõe igaveseks peitma. Aeg hakkas lõppema. Lehtola otsustas vrakki kiiremas korras ja varjatult uurida, enne kui see maetakse. Tema mõtte kohaselt pidi SYKE kasutatav kaugjuhtimisega liikurrobot (ROV) sillaakna purustama ja sees ringi vaatama.

Aga SYKE inseneridel oli abistamiseks vähe aega. Kõigepealt tuli enne geotekstiililastiga laeva saabumist välja pumbata kütus.

Lehtola jätkas visalt. Tema järgmine soov oli väga spetsiifiline. Parvlaeva autoteki ramp oli irdakil ja väike liikurrobot oleks mahtunud autotekile. Lehtola küsis inseneridelt, kas on võimalik tuvastada radioaktiivsust. Juhuslikult oligi roboti pardal ka radioaktiivse kiirguse avastamise aparaat. (Varem oli toosama robot uurinud radioaktiivset konteinerit, mille venelased olid Soome lahte uputanud).

Aga Mykkänen selgitas, et merevesi olevat suurepärase kiirguse isolaator. Veega isoleeritakse tuumareaktorite radioaktiivsed südamikud. Merevees sisalduv sool on lisatõke. Aparaaadi peaks paigutama vahetult radioaktiivsele materjalile, et mõõdik plöksataks. Kuidas leida just õige objekt? Autotekk oli ju justkui kummuli keeratud tööriistakast.

Lehtola ei lasknud ennast heidutada. Ta soovis järele proovida ja lubas telefoni kaudu korraldada, et geotekstiililaev saabub mõni päev hiljem. Siis saaks liikurrobot sillas ja arvatavasti ka autotekil ringi vaadata. Aega oli napilt. Võidujooks oli alanud.

Lehtola saatis komisjoniliikme Tuomo Karppineni *Hallile*. Kui Karppinen oli kopteriga kohale jõudnud, liikus *Halli* vraki vööri kohale ja valmistus roboti allalaskmiseks. Aga halb nähtavus aprillikuisel Läänemerel nurjas operatsiooni. Nad ootasid ja proovisid uuesti. Väike ROV oli valmis seatud, sellelt loodeti palju.

Siis märkasid tehnikud roboti ühenduskaablis kaht lõiget. Keegi ei teadnud, kuidas need võisid tekkida, ehkki arvatavasti oli tegemist juhusega. Lõpuks välistas autoteki ja silla vaatlemise halb nähtavus 60 meetri sügavusel vees.

Möödus üks kuu. Lehtola ei loobunud. Ta helistas jälle *Halli* inseneridele ja küsis seekord selge sõnaga, kas pardal viibib rootslasi. Kui Mykkänen vastas eitavalt, kordas Lehtola soovi, et liikurrobot uuriks *Estoniat*, keskendudes sillale ja vöörialale. ROV laskuski vraki juurde ja filmis vööri. Kahjuks oli nähtavus sügavas vees endist viisi vilets ja silla sisemus jäi videosalvestamata.⁴⁶



SYKE jätkas edukalt kütuse ja õli väljapumpamist ning oli ühtaegu saanud vrakilt mitu tundi videosalvestisi, mis JAIC'i Soome-poolsetele liikmetele üle anti.

Linte vaadanud Tuomo Karppinen märkas midagi häirivat. Rockwateri tuukrid olid 1994. aastal lõiganud mõnes kohas laeva terasseintesse augu või suurendanud aknaavasid, et ohutult laeva sisemusse pääseda. Töö lõpetanud, katsid tuukrid juurdepääsuavad paksu metallplaadi või terasvõrega ja keevitasid need kinni.

Videosalvestisel oli näha, et mõni metallkate puudub.

Saksa uurijate andmeil kaalusid need metallplaadid üle 500 kilogrammi. Parvlaeva tunginud isikud ei olnud suveniirikütid. Neid kinnikeevitatud auke võisid ränka vaeva nähes avada ainult eritöövahenditega varustatud tuukrid. Karppineni leid kinnitab Rootsi Veeteede Ameti palgatud sukeldumiseksperdi Gustav Hanoliaki avaldust, et Rockwateri tuukrite 1994. aastal avade ette keevitatud võresid polnud enam kohal, mis tähendas, et keegi oli *Estonia* vraki sisemusse tunginud. Rootsi riigiametnikud, kes olid pühalikult töötanud vraki puutumatust kaitsta, ei uurinud ega kommenteerinud juhtunut.⁴⁷

JAIC'i Rootsi osapoole juht Olof Forssberg lausus õlgu kehitades, et katted olevat lihtsalt "eest libisenud". JAIC'i soomlastest liikmed suhtusid juhtunusse pisut asjalikumalt, arvates, et keevisõmblused purunesid merepõhja tugevate hoovuste toimel või siis rebisid need lahti kalatraalerite võrgud.

Protestiks JAIC'i esimehe kohalt tagasi astunud Andi Meister pilas oma laevahukku käsitlevas raamatus neid hädiseid selgitusi.

"Seega peavad sügaval merepõhjas voogama imepäraselt käredate hoovused, mis rebestavad raudplaati hoidvad keevisõmblused ja tõstavad eest ülrasked metallkatted, kuid jätavad paigale laeva ümbritseva muda ja savi!"

Samuti rõhutas Meister, et kõlkuvad kalavõrgud pole selleks oletuseks piisavalt tugevad ning et vraki asukohta teraselt jälgiv rannavalve oleks kõik *Estonia* lähedal kalastanud traalerid minema kihutanud.

"Miks ei taha keegi kaalutleda võimalust, et vrakil on käinud inimene?" küsis Meister.⁴⁸

Võõraste tungimist vrakile tunnistab Meistri raamatu järgi veel üks kummaline seik, nimelt ühel Rockwateri videolindil nähtav komandosilla katkine aken.

“Aken oli lõhutud... Õigem oleks öelda, et sellel polnud klaasi ees, sest raamis ei paistnud teravaid klaasikilde, mis oleksid takistanud tuukri sisenemist. Näis, nagu olnuks avaus juba varem tehtud... Miks oli vaja lõhkuda aken nii puhtalt, et ei jäänud ainsatki kildu?”⁴⁹

Saksa uurijaid häiris ka silla olukord. *Estonia* ülemise teki T-kujuline sild oli 25 meetrit lai ning ulatus parvlaeva vöörist ettepoole nagu vasarhai pea.

Parvlaev lamab merepõhjas peaaegu kummuli. Pakpoordipoolse sillatiiva alumine osa näib olevat lahti rebitud või tagasi painutatud pärast seda, kui laev merepõhja paigale jäi.

Tiiva alumise poole varjatud asukoht ja ainult ühes kohas tagasi pööratud metall välistavad uppumisel tekitatud kahjustuse. Meenutagem, et parvlaev kaldus tüürpoordi, nii et pakpoordipoolne sillatiib kerkis õhku. Et laev uppus, ahter ees, siis oleks pakpoordipoolisel sillatiival – kui see tugevasti vastu merepõhja langes – mõlk. Kuid videosalvestised ei tunnista niisuguse vigastuse olemasolu.

“Tuleb... oletada, et selle [metalli tagasipainutamise] põhjustasid huvitatud isikud, kes otsisid midagi erilist sillapõranda ja tiiva alumise otsa vahelisest tühimikust...” kirjutasid Saksa uurijad.⁵⁰

Salakauba peitmine sillapõranda alla oleks taganud selle tõkestamata kohalejõudmise. Protokollikohaselt tolliametnikud tavaliselt komandosilda ei kontrolli.



Kes suutnuks sel varajasel etapil tungida vraki sisemusse?

Kindlasti oli see jõukohane Vene mereväele. On teada kinnitamata informatsioon, et vrakil on käinud Vene mereväetuukrite eriüksus, küll mitu aastat pärast laevahukku, seda peamiselt allveetreeningute eesmärgil. Asjakohasem ja provokatiivsem on tõik, et merepõhjas *Estonia* lähedal on nähtud roomikujälgi, mis sarnanevad nende videolindile salvestatud allveesõidukijälgedega, mille kohta Rootsi 1993. aastal väitis, et

need tunnistavat venelaste tegutsemist Rootsi territoriaalvetes.⁵¹

Ka Rootsi mereväele oli see jõukohane. 1994. aastal oli Rootsil olemas allvee-päästeaparaat URF (*Ubats Raddnings Farkost*). URF võis laskuda nelja meeskonnaliikmega pardal maksimaalselt 350 meetri sügavusele ja üles tuua kuni 25 inimest. URF on kõigest umbes 12 meetrit pikk ja kolm meetrit lai ning tegutseb autonoomselt, vajamata kaablit, mis seda pealveelaevaga ühendaks. Samuti on rootslastel umbes 11 meetri pikkune ja kahe meetri laiune pisi allveelaev *Spiggen II*, mis võib viibida vee all kuni kaks nädalat järjest ja liikuda kiirusega viis sõlme.⁵²

Kas võis üks niisugune pisisukelaparaat laskuda teatud koordinaatidega määratud punktis merepõhja, pardal mereväetuukrid? Nagu eespool mainitud, sarnaneb pisi allveelaev mõõtmel ja kujult umbkaudu tolle hüdrolokaatoriga saadud kujutisel oleva "suure objektiga", mis hiljem kadus. Sama objekt jäi videolindile, mida Saksa uurijate grupi teatel hiljem redigeeriti.

Kogu maailma sõjaväelased kasutavad allveeuuringutel haaratsitega varustatud sukelaparaate, mida on tarvis uurimistegevuseks, sealhulgas ka tõendite otsimiseks ja pinnale toomiseks, olgu siis tegemist kaotatud relvade, merre kukkunud lennuki või inimsäilmetega.⁶

Oletagem, et Rootsi sõjaväetuukrid laskusid vraki juurde eesmärgiga kontrollida radiatsioonitaset ja hinnata strateegilise materjali tagasisaamise võimalust. See delikaatne missioon kaalutleks vee all varitsevaid riske ja seda piirkonda ähvardavaid ohtusid avalikkuse tähelepanu äratamata.

Autotekile jõudnud tuukrid avastavad meeletu suure lasu väändunud metalli ning teatavad, et teatud konkreetse konteineri leidmine ja pinnaletoomine on ohtlik ning aeganõudev operatsioon. Radiatsiooni nende aparatuur ei tuvasta – vesi isoleerib kiirgust suurepäraselt.

Leidudest informeeritakse väheseid tipp-poliitikuid. Nad otsustavad jätta kõik paigale. Seejärel võiks lubada Rockwateri tuukrid vraki uurima, sest kiirgus neid ei ohustaks, kuid autotekile neid nuhkima ei lastaks. Edasi koostavad sõjaväelased valitsuselesalaettekandesoovitusega katta parvlaev kaitsekesta, mis välistaks radioaktiivse lekke ka siis, kui kere üha rohkem korrodeerub.

Näib, et lahtised otsad sobivad nüüd kokku. Rootsi keeldub surnukehi pinnale tõstmast; sümboolse hauapaigalepingu jõuline kehtestamine välistab sõltumatu uurimise; Franson esitab

betoonkatte projekti; terve hulk Skandinaavia reisiparvlaeva õnnetusega seotud dokumente salastatakse mõistetamatul põhjusel. Samuti saaks selgeks Bildti avaldus, nagu oleks laevahuku põhjustanud visiiri irdumine, millega suunati JAIC ja avalikkus arusaamisele, et toimus oli süüdi laevatehas.

Aga salalast ei selgita siiski laeva uppumise põhjust, kui seda ei seostata veenvalt pommi- või kokkupõrketeooriga. Pealegi on võimalik, et ohtlik last polnudki õnnetusega seotud.

Lõpuks võib juhtuda, et kõiki neid mitmesuguseid elemente teoorias ei õnnestugi rahuldavalt sünteesida. Kuid tõe tooks päevavalgele vraki tõkestamata, sõltumatu uurimine. Mis Rootsisse puutub, siis seal peetakse ohtlikku lasti ilmvõimatuks. Väidet, et parvlaevale *Estonia* viidi radioaktiivset materjali, ei saa kinnitada, kuid sama hästi ei tohi sedagi võimalust kõrvale heita. "Radioaktiivse lasti müüt, Vene maffia müüt ja nii edasi, kõikjal üks müüt teise otsa," ütles Johan Franson. "*Estoniaga* on seotud vähemalt kümme müüti."⁵³

Kokteiliefekt

Tänapäeval tuleneb transpordiõnnetus harva ühestainsast seigast. Eelnevalt eksisteerinud tingimused võimendavad üksteist ning muudavad juhtumi erakordselt raskeks, tekitades niinimetatud kokteiliefekti.

Võib väita, et osaliselt tulenes *Estonia* õnnetus nõukogude mentaliteedist. Ükski teaduslik uurimus ei ole tegelenud ohutustehnika kultuuriga Nõukogude Liidus. Ent ajalugu on tulvil traagilisi seiku, mida põhjustas nõukogulaste tööhutusnõuete eiramine.

Igas riigis on tegemist oma sisehädadega. Aga Nõukogude Liit oli selles suhtes midagi ainulaadset. Nõukogude Liidus puudusid mehhanismid sõltumatuks avalikuks uurimiseks. Vastupidi, poliitilistel põhjustel õnnetusi sageli hoopis varjati. Iga häda vaadeldi eelkõige nõrkusena, mida poliitilised vaenlased välisriikides võiksid ära kasutada. Veelgi enam, kõikvõimas riik ei võinud näidata oma nõrku kohti rahvale.

Kohtuprotsessi kui instrumenti, mis sunnib Lääne korporatsioone ohutustehnika viimast sõna järgima, nõukogude juriidilises süsteemis ei eksisteerinud. Katastroofe põhjustanud ebapädevus ja hoolimatus jäid sageli karistamata. Vanglakaristusest võis pääseda, kui oli vajalikke sidemeid kommunistlikus parteis.

Agressiivselt varjati ja eitati igasuguseid õnnetusi, sealhulgas ka antraksiepideemiat, mehitatud kosmoselaeva "Sojuz" stardiplatvormi plahvatust; satelliidil olnud tuumareaktorite kukkumist Maale; kohutavat tunneliplahvatust Afganistanis, kus hukkus tuhandeid inimesi; reisilennukikatastroofi, mida varjati

ohvrite perekondade eest.¹

Nõukogude süsteemi tõttu ei võetud õppust isegi kõige rängematest õnnetustest.

Nõukogude Liidu järgsel ajal näis ohutusnõuete eiramine Tšernobõli õnnetuse häirekellast hoolimata veelgi süvenevat. Õnnetusi põhjustasid alkoholism, ametlik korruptsioonisallivus ja üldine moraalivaegus.²

Pärast seda, kui Läänest hakati abi andma ja algas ärikoostöö, lisas Lääne tehnika mittetundmine vigadele uue dimensiooni. Just seetõttu hukkus 1994. aastal Moskvast Hongkongi lennanud Aerofloti reisilennuk ning kõik 75 pardal olnud inimest said surma. Piloot lubas oma lastel mängida liisitud Airbus 310 juhtimisseadmetega. Ta ei teadnud, et Euroopas ehitatud lennukil oli autopilooti kerge välja lülitada; Nõukogude reaktiivreisilennukitel oli seda keerulisem teha. Kui meeskond veast aru sai, sööstis lennuk juba suurel kiirusel, nina ees, Siberi tundrasse.³

Samuti 1994. aastal taunis Rahvusvahelistel Lennuliinidel Reisijate Assotsiatsioon endist Nõukogude Liitu, soovitades tungivalt, et ei lennataks Venemaa ega ühegi teise endise Nõukogude Liidu osa õhuruumis. "Ülekoormatud lennukid, distsipliinipuudus meeskonna kabiinis, pilootide vead, vananenud lennukid, kõik see on seal tavaline," teatas agentuur üldse esimeses kunagi avaldatud seda laadi hoiatuses.

Ühendriikides kindla korra järgi toimuvaid protseduure, nagu ohutuse inspekteerimisi, regulaarset hooldamist ja pilooditunnistuse uuendamist, eirati Nõukogude-järgse maailma riikides sageli.⁴

Loomulikult pole Eesti Venemaa. Kauaaegsete meresõidutraditsioonidega ning suhteliselt demokraatliku ja sõltumatu riigi varasemate kogemustega Eestit peeti alati rohkem Läände orienteerituks kui teisi Nõukogude riike. Eesti range tööetika on tänapäeval endastmõistetav. Riigi lausa jahmatavad saavutused viimase kümne aasta jooksul kinnitavad parimal viisil, et eestlastes on taasärganud varemgi olemas olnud voorused; need pole kuskilt äkki sündinud.

Ent ka Balti riikide väärtusi ja institutsioone mõjutas sügavalt kommunistlik süsteem nende viiekümne aasta jooksul, mis nad olid sunnitud Nõukogude Liidu koosseisus olema. Kommunism õlmitses, ekspluateerides varjamatult kõigis inimestes peituvaid inimlikke nõrkusi, nagu laiskus,

vastutustundetus, alaväärtustunne, kadedus, valelikkus. Kohalikud parteifunktsionärid hoolitsesid selle eest, et Nõukogudeväärtused ja kombeduurduksid sugupõlvede jooksul kõigi okupeeritud riikide sõjaväes, miilitsas, kohtumõistmises, keskpangas, maksuametis ning tervishoiu- ja haridussüsteemis.

Järelikult peegeldus Nõukogude-järgse Venemaa hooldus- ja ohutuskultuur mõningal määral ka Balti riikides. Kaks parvlaeva *Estonia* õnnetust uurinud peamist organisatsiooni – JAIC ja Saksa ekspertide grupp (SEG) – olid selles suhtes vastupidisel seisukohal.



“27. septembril Tallinnast lahkunud *Estonia* oli merekõlblik ja täielikult mehitatud. Ei võimud ega klassifikatsiooniühing täheldanud mingeid silmahakkavaid tegematajätmisi. Mitmed instantsid tunnistasid, et laeva hooldamine oli heal tasemel.”⁵

See lõpparuandest pärit avaldus osutab, et meeskonda ja juhte ei saa mingil juhul süüdistada laeva halvas hooldamises või ebapiisavas kontrollis. Eespool on juba mainitud, et JAIC'i koostatud tehnilise kokkuvõtte järgi põhjustasid õnnetuse laeva projekteerimis- ja ehitusvead, seega oli süüdi 1980. aastal parvlaeva ehitanud Meyer Werfti laevatehas.

JAIC'i põhiväide oli see, et sobimatult projekteeritud lukud osutusid nõrgaks ega jaksanud võõrivisiiri paigal hoida, kui lained seda kolkisid.

“Visiirikinnitused ei olnud kavandatud mõistlike projekteerimisnõuete kohaselt, arvestades koormuse taset, koormuse jaotumist kinnitussõlmedes ja tõrgete liike ning mõju. Kinnitussõlmede konstruktsioon oli nõrgem, kui oleksid eeldanud isegi lihtsamad arvutused ...”⁶

Teiseks viitas JAIC *Estonia* rambi konstruktsioonile. Tavaliselt tõuseb parvlaeval autoteki ramp ja suleb sissepääsu, sobitudes täpselt süvendiaärisse nagu kindluse tõstesild. Aga *Estonia* ramp ulatus kõrgemale. Sulgemisel kerkis pikem autoteki ramp ruhviteki kohale ja laskus kaitsekorpusse, mis sarnanes aardekiristu kumera kaanega. Teisisõnu, võõrivisiir ja autoteki ramp olid omavahel ühendatud.

Seetõttu ei olnudki juhtkond ja hooldusmeeskond JAIC'i arvates peasüüdlased. Kui visiir ja ramp poleks olnud kokku projekteeritud, siis oleks lahtimurdunud võõrivisiir rambi

veetõkkena kohale jätnud. Parvlaev poleks uppunud.

Aga Saksa ekspertide grupp (SEG), kelle laevatehas oli palganud õnnetust uurima, rõhutas selle asemel inimfaktorit. SEG aruande järgi eirati *Estonial* sageli kirjalikke hooldustööde instruksioone. Meeskond kasutas hooldamisel kolkimist, kangutamist, toppimist ja löikamist, hoolimata seejuures ohutusnõuetest.

Toodi rohkesti näiteid. Vöörivisiiri alumise osa kinnitamisel libises "Atlandi luku" 18-tolline raudpolt läbi terasmuhvide nagu ukseriiv. Aga eestlastest meeskonnaliikmed pidid taguma poldi vasaraga läbi juba vigastatud muhvide. Silmaga nähtavaid väsimuspragusid visiirihingedel ei pandud tähele. Eirati lohakaid keevitusi, millega keegi oli elulise tähtsusega visiirilukke parandanud.

Aga parvlaev võõbati alati korrapäraselt valge värviga üle, nii et see oli silmale ilus vaadata.

Peale selle nenditi SEG aruandes, et ei ramp ega ka visiir ei olnud kohakuti seatud ja kõnealusel reisil täitus nende vahe mereveega, mida katkiste servatihendite kaudu sisse pritsis ning vabalt autotekile voolas.

Vesi on raske. Kui laeva projekteerijad oskavad hinnata mere lainelöökide tugevust ning arvestada seda lukustusmehhanismi spetsifikatsioonides, siis igatahes ei kuulu arvutustesse visiiri ja rambi vahele tunginud ülearune 150 tonni merevett, mis lakkamatult ühelt küljelt teisele loksub.

Visiiri ja rambi eritelgsus kinnitas SEG järeldust, et merevett valgus autotekile peaaegu iga reisi ajal. Sissepritsimise vähendamiseks toppisid meeskonnaliikmed rambiservade vahele madratseid ja voodilinu.

Saksa ekspertide aruande järgi ei hoolinud *Estonia* meeskonnaliikmed, võimalik et ka laevaomanikud, hooldamis- ja kasutamisreeglitest, mille tagajärjel parvlaeva olulised osad nõrgenesid – iseäranis vöörivisiiri süsteem. Samuti oletati, et süstemaatilise hooletuse ja viletsa hooldamise tõttu võis parvlaeva tekkide all olla tekkinud leke – siit paistis juba kuritegelik hooletus.

Loomulikult ei tähendanud poltide vasaraga paikatagumine ja pragude madratsitega kinnitoppimine, et parvlaev oleks määratud hukkumisele. Laevandus on karm tegevusala ja ebatäiuslikud laevad on alati merd sõitnud. Praktiliste inimestena eelistavad meeskonnaliikmed sageli mingit hädaabinõu ega hooli

instruktsioonide sõnasõnalisest järgimisest. Liiatigi peab laev ainult ujuma, mitte tuhandeid tonne kandes õhku tõusma.

Kui meeskond tööpoolest rohkemalt tegutses ja laeva sobimatult hooldas, siis mängisid ka need asjaolud 27. septembri ööl oma osa, sest mehed olid harjunud ohtu ükskõikselt võtma. Valje kolksatusi ja vee sissetungi igal reisil peeti ehk pigem tuttavaks ning tüütuks tõsiasjaks kui ohukuulutajaks; see võis sündmuste kulgemist kiirendada.



Kaks meresõiduekspertidest ja laevainseneridest koosnevat pädevat uurimismeeskonda tutvus kõigi olemasolevate tõenditega ning jõudis ometi täiesti erinevatele järeldustele. See osutab, et mängus olid ülimalt mõjukad huvid.

Ehkki Saksa ekspertide grupp (SEG) kuulutas enda sõltumatuks, olid nad siiski laevatehase palgal ja see tõsiasi põhjustab huvide konflikti. SEG tegutses ainsa eesmärgiga vabastada laevatehas süüdistusest. Ent sakslased ei välistanud mingit asjakohast informatsiooni, mille nad olid avastanud, ja töötasid avalikult, laskmata ennast mingitest riigi sätestatud piiravatest tingimustest ahistada. Nad ei jätnud midagi kahe silma vahele.

JAIC aga pööras tähelepanu ainult teatavatele väljavalitud tõikadele. Komisjon jättis kõrvale laevameeskonna hooldustööd ja loobus paljust muustki olulisest, tehes nõnda ränki vigu, mida on eespool mainitud. Nõnda sai lõpparuanne igaveseks külge erapooliku suhtumise maine.

Teravalt kritiseeris ühiskomisjoni selle endine liige Bengt Schager, kes omal soovil tagasi astus. Schager arvas asja juures seisnuna komisjoni tööst nõnda:

“Rootsis allub [JAIC’i] esimees transpordiministrile, aga just minister on see, keda saab transpordiõnnetuste puhul süüdistada, niisiis pole see komisjon eriti teovõimeline organisatsioon.”⁷

JAIC’i soovimatus uurimisega põhjalikumalt tegelda sattus ka teiste allikate tule alla. Londonis asuv Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon palkas merenduskonsultandi, et see nii sakslaste leiud kui ka komisjoni lõpparuande läbi vaataks. Neid jahmatas, millest oli mööda vaadatud.

“On üllatav, et eeldatavalt kõikehaaravas ja objektiivses

[lõpp]aruandes ei mainitagi paljusid süsteemi hooldamise ja remontimise olulisi tõendeid, mis on kirjas Saksa ekspertide aruandes... kui ühendkomisjoni aruandes mainitud hooldustööde seigad polegi ehk õnnetuse seisukohalt olulised, võivad seda olla Saksa ekspertide grupi aruandes leiduvad osutused. Isegi siis, kui lisatõendid osutuvad väheolulisteks, oleksime eeldanud, et ühendkomisjon arvestab neid.”⁸

Lõpparuanne kepsles ka laeva inspekteerimise ümber. Kaks rootsi ajakirjanikku, Mats Holm ja Susanna Popova, kirjutasid, et mõni tund enne saatuslikule reisile siirdumist oli parvlaeval avastatud tõsiseid puudusi. Oma raamatus “Protokollet *Estonia*” osutasid nad Rootsi Veeteede Ameti juhtkonna vigadele, kuigi just selle esindajad olid juhendanud parvlaeva viimast ülevaatust ehk sadamariigi laevakontrolli (Port State Control, PSC) Tallinna sadamas 27. septembril.

Seda PSC-d on tuliselt arutatud Rootsi valitsuses, kes väidab, et mainitud inspekteerimine oli lihtsalt õppeharjutus.

Lühidalt, 27. septembril 1994 viibis *Estonia* Tallinna sadamas, kus koristati kajuteid, parandati värvi ning täiendati toidu- ja joogivarusid. Rootsi Veeteede Ameti esindajad õpetasid tollal Eesti laevainspektoritele laeva hoolika läbivaatuse võtteid. 1994. aastal toetas Eesti valitsus paljusid niisuguseid õppeprogramme, et kiirendada lõimumist Läänega.⁹

Sel päeval valisid rootslastest instruktorid kontrollimiseks parvlaeva *Estonia*, usutavasti eeldades, et riigi lipulaev on tipp-topp korras ja töö saab kiiresti tehtud. Ehkki seekordne PSC oli lihtsalt õppus – õppurid kuulasid professionaale –, registreeris Rootsi-Eesti ühine PSC-meeskond 14 puudust, millest viis kuulusid alajaotusse “Kood 17”, see aga tähendas, et kapten oli kohustatud korraldama vigade kõrvaldamise enne sadamast lahkumist.¹⁰

“Teisisõnu, selline laev ei tohi sadamast väljuda, enne kui kõik puudused on kõrvaldatud,” ütles raamatu kaasautor, rootsi ajakirjanik Mats Holm.

Stockholmeitasjärsult, nagu oleks PSC tulemustes suhtunud pealiskaudselt ja vastutustundetult. Transpordiministeeriumi lauaülem Catrin Tidström teatas:

“[Inspektorid] ei leidnud midagi, mis oleks seda laeva näiteks Rootsi sadamas kinni hoidnud. Nad avastasid mõne seiga, mida oleksid pidanudki enne [*Estonia*] sadamast väljumist märkama, kuid neil polnud õigust nende küsimuste lahendamist nõuda.

Kuid ei olnud midagi, mille pärast pidanuks laeva sadamas kinni hoidma, ja see ongi kõik.”¹¹

Tidström rõhutas, et kõnealune PSC oli õppus ning et Eestis viibivatel Rootsi instruktoritel ei olnud seaduslikku õigust takistada laeva lahkumist välisriigi sadamast.

Tidströmi selgitus on mõnevõrra jahmatav, arvestades sakslaste aruannet, milles juhiti tähelepanu Rootsi ja Eesti juriidilisele lepingule. Selle järgi oli niinimetatud “õppus” hoopis autentne inspekteerimine, mida toimetasid vajalike volitustega inspektorid.

Veelgi enam, just enne *Estonia* siirdumist oma viimasele reisile teatasid rootslastest inspektorid Eesti Veeteede Ameti meresõiduohutuse teenistuse juhatajale Arne Valgmale, et laev ei tohi antud olukorras mingil juhul merele minna. “Ta olevat hoiatuse tagasi lükanud ja seejärel toetasid teda ka Eesti suuremad ülemused kuni kõige kõrgema tasandini välja,” kinnitab Saksa ekspertide grupi aruanne.

Sakslased järeldasid: “... on täiesti ilmne, et *Sjöfartsverketi* [Rootsi Veeteede Ameti] inspektorite arvates polnud *Estonia* merekõlblik”.¹²



Bengt Schager oli innukalt väitnud, et katastroofis oli kesksel kohal just inimfaktor. Komisjonist masendunult tagasi astunud Rootsi meresõidupsühholoog Schager teatas, et JAIC lihtsalt keeldub süüvides arutlemast meeskonnapoolseid vigu.¹³

Schageri arvates suhtus JAIC ülitundlikult eestlastest meeskonna aadressil tehtud kriitikasse. Mitu korda põhjustas see Schageri ja JAIC'i eestlasest esimehe Andi Meistri ägedat sõnavahetust. Kui Schager uuris tunnistusi ja kirjutas, et õnnetuse ajal “olid mõned meeskonnaliikmed otsekui halvatud”, sai ta ägeda vastulöögi.

“Iga kord, kui tehti kasvõi mingi tagasihoidlik kriitiline märkus või vihje, nagu poleks [meeskond] kujunenud olukorras hakkama saanud, häiris see neid. Ja me pidime selle aruandest kõrvaldama, et oleks jälle rahu majas,” ütles Schager.

Samuti kavatses Schager küsitleda kümnekonda eluga pääsenut. Mõne meeskonnaliikme tunnistuses kaheldes tahtis ta ära kuulata ka neid kohusetundlikke mehi, kes polnud nõustunud

toetama seletust, et õnnetuse põhjustas visiir. Aga JAIC'i Rootsi osapoole juht Olof Forssberg ei lubanud tal seda teha. Forssbergi sõnutsi takistavat seda eelarvekaalutlused.

Pealegi redigeeris keegi Schageri e-kirjavahetust teiste JAIC'i liikmetega, kui tema sõnumid mööda hierarhiaredelit ülespoole liikusid. Mõistnud, et sage erapoolik suhtumine ja alatasa tehtavad tõkestused kahjustavad ausat ja avatud uurimist, otsustas Schager tagasi astuda.

Praegugi peab Schager õnnetuse üheks peapõhjuseks parvlaeva ülemäärast kiirust. Kui laevaohvitserid oleksid mõistnud, et kummalised kolksatused osutavad ohtu, siis ehk oleksid nad kiirust vähendanud ja muudki ette võtnud, et katkestada saatuslik sündmusteahel, arvas ta.

“Visiiri võib iga laev kaotada,” ütles Schager. “Sellegipoolest jätkati täiskiirusega sõitu, ehkki metalsed löögihelid olid selgesti kõrva kostnud. Tublid meremehed nõnda ei toimi. See viitab otsustusvõime puudumisele.”

Rootsi päevalehe *Dagens Nyheter* ajakirjanik Anders Hellberg, *Estonia* katastroofi kirjeldanud raamatu kaasautor, on veendunud, et õnnetuse põhjustas ainult parvlaeva kiirus. “Kahtlemata poleks laev uppunud, kui selle kiirus oluks tol ööl poole väiksem,” ütles Hellberg.¹⁴

Kapten Andresson arvatavasti uskus, et Saksamaal ehitatud laeva tugev konstruktsioon talub kergesti loodusjõude. Mere vägevust eirates läbi lainete kihutamine vististi peegeldas kapteni kõikumatut usku Lääne tehnika üleolekusse; see ohtlik väärarusaam tulenes Nõukogude-järgsest eufooriast ja illusioonidest.

Ent faktid ei kinnita süüdistust, nagu oluks laeva kiirus enne kolksatusi ülemäära suur. Kell 00.30, umbes pool tundi enne saatusliku sündmusteahela algust, oli *Estonia* keskmine kiirus 14 kuni 15 sõlme, vähem kui samal ööl sellega rööbitisel kursil sõitnud palju suurema parvlaeva *Silja Europa* keskmine kiirus 15,4 sõlme.¹⁵

Ühe teooria kohaselt olevat kapten Andresson ülemäära kiirustanud, püsimaks graafikus et parvlaevaliin oleks konkurentsivõimeline ja pälviks omanike rahulolu. Estline hakkas 1994. aastal lõpuks kasumisse jõudma. Juhtkond kavatses saata Tallinna-Stockholmi liinile veel teisegi parvlaeva - alates 28. septembrist, mil aga juhtus katastroof. Õnnetuseta oleks Estline saanud 1994. aastal umbes neli miljonit USA dollarit puhastulu.

Mõne arvates kavatses Andresson anda oma osa, et Estline teeniks kasumit.¹⁶

Valitud kiirusest paindumatult kinnihoidmine, et laev määratud ajal sihtkohta jõuaks, loob võimalikele eksimustele kahtlemata soodsa tausta. On arvatud, et ka 1993. aastal Läänemeres uppunud parvlaeva *Jan Heweliusz* kapten oli sunnitud karmist ilmast hoolimata lahkuma sadamast, sest laevandusäri mantra rõhutas: "Aeg on raha."¹⁷

Jaapani uurimislaeva ramminud allveelaeva *USS Greeneville* kapten oli ettenähtud liikumisgraafikust 30 minutit maha jäänud. "Seetõttu andis kapten mitu käsku, mis tekitasid laeva juhtimiskeskuses tarbetut kiirustamist ja olid kokkupõrke otseseks põhjuseks," otsustas uurimiskohus.¹⁸

Andresson oli palju kordi varemgi sama kiirusega sõitnud, mõnikord veelgi tugevama tuule ja lainetega kui 27. septembril. Firma juhtkonna koosolekutel polnud keegi kiiruse üle nurisenud. Tegelikult ostis *Estoniale* pileteid üha rohkem reisijaid. Parvlaeva kiirus põhjustas vaidlusi alles pärast õnnetust. See tõsiasi tunnistab, et kiirus polnud laevahuku peapõhjus.

ESCO endine peajurist ja juhatuse liige Heiki Lindpere tundis Andressoni kui praktilise meelelaadiga meest, kes ei peljanud otsuste langetamist. "Ta ei lukustanud ennast oma kajutisse. Ta liikus laeval ringi, kontrollis ise, kas kõik on korras. Mõned kaptenid suhtuvad töösse palju lõdvemalt," meenutas Lindpere.

Veelgi enam, õnneks polnud Andresson langenud kurikavala nõukoguliku tõve küüsi. Ta oli karsklane.

"Tema hoole all oli kõik korras," ütles Lindpere. "Tema võimetes ei kaheldud kunagi. Samamoodi arvas [ühisettevõtte] Rootsi-poolne partner. Kui nad oleksid soovitanud kapteni välja vahetada, siis oleksime seda teinud."¹⁹

Ent tegelikult arvasid rootslased siiski vastupidi. Rootsi ajakirjanik Anders Hellberg on Andressoni võimete kohta mitmeid salvavalt kriitilisi kommentaare kuulnud ning arutlenud, et autokraatlik nõukogulik juhtimissüsteem põhjustas fataalseid vigu.

Hellberg väitis, et 1993. aasta algul parvlaeva *Estonia* vastu võtnud Andresson tegi seda tundmaõppides ettearvamatuid vigu, olevat koguni pakpoordi ja tüürpoordi segi ajanud ja Stockholmi sadamakaid vigastanud. Andresson oli "kõrk ja külma kõhuga" ning "hoidis pardal ranget distsipliini ja hierarhiat".

Hellberg kirjutas, et Andresson oli Nõukogude süsteemi

saadus ning et ükski sillameeskonna liige ei tohtinud Andressoni loata juhtimisseadiseid puudutada.

“Rootsi parvlaeval kahandab tüürimees enne kõigepealt kiirust ja alles pärast seda teatab kaptenile, mida ta tegi. *Estonial* toimus see vastupidi,” mainis üks allikas.

Hellbergi järgi pooldas ühisettevõtte Eesti osapool Andressoni täielikult. Rootslaste rahulolematust kapteniga tõrjuti tagasi.²⁰

Pole selge, kas tolles raamatus avaldatud kriitilised märkused käisid katastroofieelse aja kohta või piirdusid 1993. aasta algusega, kui Rootsi-Eesti parvlaevaliin oli alles alustamas ning Andresson tegi kaptenina esimesi samme.

Pealegi alustas Hellberg oma raamatu kirjutamist varsti pärast õnnetust, kui rootslaste objektiivsus asendus vohavate emotsioonidega. Rootsimeresõidukogemustemüüdigavastanduti laevanduses vähem vilunud eestlastele samamoodi, nagu *Titanicu* uppumise esimestes väitlustes vastandati angloameeriklaste heroismi kolmanda klassi reisijate pelgurlikkusele.

Tegelikult olid parvlaeval *Estonia* viibinud peaminister Laar, siseminister Heiki Arike ja Estline'i juhatus – kapten Andressoni bossid –, kes sageli korraldasid oma igakuiseid arupidamisi laeva konverentsisaalis sõidu ajal. Poliitilise tähendusega parvlaev polnud lihtsalt merd kündev sõiduriist. See sümboliseeris taasühinemist Euroopaga ning kauaoodatud naasmist mere piiritusse vabadusse. Neid fakte on raske sobitada karikatuurselt asjatundmatu kapteniga, kes täies teadmises seilab oma igeriku laevaga rutiinselt üle Läänemere.

Kokkuvõttes, laeva konstruktsioon, selle küsitav merekõlblikkus ja nõukogulike iganditega juhtimine võisid ju mõningal määral laevahukule kaasa aidata, katalüsaatoritena mõjuda. Aga need ei vasta põhiküsimusele: miks uppus parvlaev 35 minutiga?

KUUES OSA

Varjatud plaanid

Jänesehaagid

Desinformeerimisel on Venemaal pikk ja auväärne ajalugu. Selle traditsioonid ulatuvad Lenini provokatsioonideni ning ühe poliitilise rühmitise teise vastu mängimise pettetaktikasse. Nõukogude esimesel salapolitseil Tšekaal oli desinformatsioonigrupp. Selle järglane KGB moodustas desinformatsiooni levitamiseks terve osakonna. Väidetavasti on venelased selle mängu vaieldamatud meistrid ning pettus oli Nõukogude poliitika sissetöötatud instrument.

Desinformatsioon oma kõige täiuslikumal tasandil süvendab väärarusaamu pigem arutluste märkamatu hälvitamise kui jõhkrate valede levitamisega. Völtsinguid maskeeritakse pealtnäha objektiivsusega. Niisuguse tehnika kaks iseloomulikku tunnust on anonüümsete allikate kasutamine ja kontrollitavate üksikasjade puudumine.

Pärast seda, kui sovetid olid 1983. aastal Korean Air Linesi reisilennuki 007 allatulistanud, hakkas KGB kuriteo hägustamiseks desinformatsiooni punuma. USA ajalehtedes ilmus artikleid, nagu oleks Marylandi osariigis Andrews'i õhujõudude baasis reisilennukile spioneerimisseadmeid paigaldatud; korealasest piloot olevat sõprade ees oma erivarustusega spionaažilennukiga kelkinud; piloot olevat naisega murelikult rääkinud "iseäranis ohtlikust" missioonist. Tsiteeriti nimetuid allikaid.¹

Tšetšeenia sõja ajal kirjutati Vene perioodikas täiesti kindlalt "valgetest sukkpükstest", Balti riikidest pärit blondidest naissnaipritest, kes olevat Tšetšeenias vabatahtlikena venelaste vastu võidelnud. "Nad saavad 1000 USA dollarit päevas pluss 1500 dollarit iga tapetud Vene ohvitseri eest," kuulutas ITAR-TASS

Miski ei kinnitanud kunagi seda lugu, kuid sensatsiooniline avaldus lõi Balti riikide ja Tšetšeenias möllava sõja vahele poliitiliselt kasuliku ühenduslülili.

Iga katastroofi ajal materialiseerub desinformatsioon sama loomulikult nagu vaenulikud viirused tungivad nõrgenenud immuunsüsteemi. Pärast parvlaeva *Estonia* õnnetust levitati desinformatsiooni mitmesugusel viisil.

UmbesnädalaegapärastlaevahukkuilmusEestiajakirjanduses kuuldusi, nagu oleks juhtunuga seotud Venemaa, nõnda avaldati survet, et Vene sõjaväelased süüdistustele reageeriksid.

Vene mereväe peastaabi ülem admiral Valentin Selivanov eitas kaitseministeeriumi mitteametlikule suuvoodrile, ajalehele *Krasnaja Zvezda* ("Punane Täht") antud intervjuus täielikult võimalust, nagu oleksid Vene allveelaevad kuidagi parvlaeva uppumisega seotud. Vastulöögina selgitas ta, mismoodi see meretragöödia võis tema arvates juhtuda.

"*Estonia* pardal oli veega segatud kütus," kinnitas ta. "Vett võidi lisada naftabaasis või laeva pardal eesmärgiga kütuse ülejääk maha müüa. Vesi sattus mootoritesse, need seiskusid ja parvlaev pöördus põiki. Ühtaegu nihkusid lastiruumis olnud autod, mida oli lubatud rohkem peale võetud ja seetõttu ei saanud kõiki korralikult kinnitada, ühele pardale, nii et nende liikumishoog suurendas kallet ja laev läks kummuli." ... "Admiral nentis, et seda versiooni kinnitavad kaudselt mitu ellujäänud reisijat, kes olid enne laeva kummuliminekut kuulnud mingeid iseäralikke helisid."³

Natsionalistliku Vene ajalehe artiklid tavaliselt avalikku arvamust ei veena. Peagi hakkasid kõmisema desinformatsiooni vägevamad suurtükid.

Felixi raport

Sel ajal, kui bürokraadid haudusid vraki betooniga katmise plaane, ilmus Venemaa ja Eesti mõjukamate ajalehtede toimetustes ajakirjanike laudadele 1995. aasta veebruarikuu dateeringut kandev venekeelne raport "Rahvusvaheline uimastikaubandus ja endine Nõukogude Liit".

Selle raporti autor oli keegi Ivan Ivanov uurimisgrupist "Felix". Mainitud organisatsioon oli varemgi mitmesugustel poliitikateemadel uurimisettekandeid koostanud.

Kõnealune dokument kirjeldas üksikasjalikult Venemaa

seoseid rahvusvaheliste uimastihangeldajate operatsioonidega Ladina-Ameerikas, Ameerika Ühendriikides ja Euroopas. Felixi raport selgitas piinliku täpsusega, missugust teed mööda transporditakse heroiin Kesk-Aasiast Venemaa kaudu Balti riikidesse ja kaugemale Euroopasse. Raport nimetas uimastijõukude ja mitmesuguste skandaalidega seotud Vene kindraleid ning rahvusvaheliselt tuntud poliitikuid, selgitas igaühe rolli ja loetles saadud rahasummasid. Eelkõige pakkus raport tõendeid, et üle kogu endise Nõukogude Liidu levinud pörandaaluse võrgustiku juhid on tšetšeenid.

Jäi mulje, nagu pärineks Felixi raport KGB ametlikust arhiivist või Venemaa siseministeeriumi toimikutest. Sellest 81-leheküljelises raportis leiab lugeja äkki ka kolm lehekülge, kus püütakse selgitada parvlaev *Estonia* hukkumist 28. septembril 1994.

Felixi raporti sisu (vastavad leheküljed on tõlkes avaldatud kolmandas lisas) on üldjoontes järgmine.

“*Estonia* kapten ja tema lähemad abilised nõustusid koos “Metsniku” [“Lesnik” - Eesti peaminister Mart Laar] ja “Jüriga” [USA erukolonelleitnant Jüri Toomepuu, Eesti parlamendi liige aastail 1992–1996] üle vedama “suure hulga” heroini ja 40 tonni koobaltit.

Kui laev juba Eesti vetest lahkus, sai Eesti kaitseväge juhataja Aleksander Einseln teada, et tema on tehingust kõrvale jäetud. Kättemaksuks lekitas ta lasti kohta informatsiooni. Rootsi tolli jõudis teade, et parvlaevaga *Estonia* on Stockholmi sadamasse saabumas suur kogus narkootikumi.

Aga vihjet juhtus pealt kuulma Moskva vägev narkokaubanduse boss. Too Metsniku ja Jüriga kambas olnud endine KGB-lane vihastas rängalt. Boss helistas Metsnikule, kes võttis kõne Jürile ja too omakorda *Estonia* kaptenile, nõudes, et nii heroini kui ka 40 tonni koobaltit merre heidetaks.

Jüri ütles kaptenile, et Rootsi toll on heroinist teada saanud, läbiotsimise jätkamisel leitakse usutavasti ka koobalt ning rootslastega olevat raske kokkuleppele jõuda. Need kõnelused lindistas Eesti tolli kunagi tähtsuselt teine mees Igor Kristapovitš.

Kapten keeldus käsku täitmast, öeldes, et niisugune operatsioon oleks tormisel merel liiga ohtlik. Jüri ähvardas kurjategijate maailmas kasutatavate mõjutusvahenditega ning kapten andis lõpuks järele.

Keset reisi käskis kapten vöörivisiiri mehhanismid avada. Meeskond manööverdas heroiini ja koobaltit sisaldavat veokit autoteki rambi poole. Aga tugevnev torm loopis laeva ja lukustamata visiir rebiti küljest, see lõi laevakeresse suure augu, mis põhjustas uppumise.

Telefonikõned lindistanud Kristapovitš tapeti hiljem Tallinnas.”

Felxi stsenaarium kõlas nagu bensiinile liiga lähedal põlema tõmmatud tiku vaikne kraapsatus. Betoonkatte projekt oli põhjustanud inimestes küünilisust ja muutnud nad süngematele võimalustele vastuvõtlikuks. Mitu uurimiskomisjoni liiget olid skandaaliga tagasi astunud ja lõpparuanne oli alles pooleli. Felxi raport täitis infovaakumi.

Vene ajakirjanikud esitasid kinnitavaid seiku ja kasutasid raporti katkendeid oma artiklites. Interneti jututoad pulbitsesid sellistest sensatsioonilistest selgitustest. Põhjalikumalt uuris kirjutist Saksa ekspertide grupp. Raporti alusel loodi kaks romaani, ühe neist – “Triaadide löök” – kirjutas vene kirjanik Oleg Benjuhhi ja teise – “Katkenud romaan” – eestlane Juhan Paju.

Felxi raport levis kiiresti. See jõudis Kuprose transpordiministeeriumi merekaubaveo osakonda ja koguni Hiina uudisteagentuuri Xinhua, mis sellest üldsusele teada andis. Koopia sai ka CIA. Isegi JAIC’i soomlaste grupi ülem Kari Lehtola luges Felxi raporti tõlget.⁴

Teksti levimisel selles mainitud sündmused teisesenesid ja muutsid kuju.

Moskva kirjaniku Oleg Benjuhhi romaan “Triaadide löök” lähtus Felxi raportist. Sündmustik hargneb kahe rivaalitseva jõugu ümber, kes mõlemad püüavad uimastiveo muula, parvlaeva *Estonia* endale saada. Meeskond on toimuvasse segatud. Vastasseis süveneb. Kui üks jõuk ajab laeva autotekile suure heroiinilastiga veoki, panevad konkurendid laevale pommid.

Kui ilukirjanduslikud väljamõeldised kõrvale jätta, siis usub Benjuhhi tõsimeeli, et laeva uputasid uimastijõugud. Teda küsitles Vene perioodikaväljaanne *Itogi*.

“Kahjuks on [parvlaeva *Estonia* hukkumise] kõige tõenäolisem versioon minu arvates laeva sihilik uputamine. Mõne infoallika järgi oli selle laeva pardale sõidutatud kolme auto pakiruumis umbes 500 kilogrammi puhast heroiini. Ja kolmes veoautos umbes 50 tonni koobaltit. On kindel põhjus arvata, et kui tegemist oli uimastiveoga (marsruudil Singapur – Delhi – Moskva – Tallinn

– Stockholm), siis olid politsei, tolliamet, sadamaametnikud ja piirivalvurid ära ostetud. Marsruudi oli rajanud maailma kõige kohutavam narkootikumimaffia – Hongkongi triaadid... Usutavasti sai suure uimastilastiga laeva saabumisest teada triaadide peamine konkurent – Colombia uimastimaffia –, kes rakendas äärmuslikke abinõusid, et laadung ei jõuaks Stockholmi.”⁵

Saksa ekspertide grupi juhile Werner Hummelile helistasid huvitatud isikud, kes olid valmis kinnitama Felixi raportit. Tema uurimisgrupp sai kirja ka Eesti allikalt, kelle andmed pidavat kinnitama Felixi raporti tõele vastavust. Hummel kirjeldas kuuldu Hamburgis *Moscow Newsi* ajakirjanikule nõnda:

“[Saadud kirjas esitati arvamus], et *Estonia* kapten ja tema lähemad abilised vedasid seekordse lastiga umbes 100 kg heroini ja 40 tonni koobaltit. Kui laev lahkus Eesti vetest, astus [kindral Aleksander] Einseln kapteniga mobiiltelefoni kaudu ühendusse ning käskis heroini merre heita, veidi hiljem ka kaks koobaltiga lastitud veoautot. Einseln ütles, et konkureeriv jõuk oli Rootsi tolli hoiatanud. Kapten käskis tormisel merel täiskiirusega kihutava laeva võõriluugi avada, teades, et käsust üleastumise korral kaotaks ta elu.

Räägitakse, et Kristapovitšil õnnestus edastada [Einselni ja kapteni lindistatud telefonikõned] Vene ja Ameerika julgeolekuteenistustele ning need on praegugi nende käsutuses. Loomulikult sooviks meie komisjon nende salvestiste autentseid koopiad Moskvast kätte saada, muidugi siis, kui need üldse eksisteerivad. Oleme huvitatud kontaktidest Vene julgeolekuteenistustega.”⁶

Võib-olla äratas Felixi raport sakslaste erilist huvi just sellepärast, et 1977. aastal oli samamoodi sihilikult uputatud teinegi laev, *M/V Lucona*. Rikast ja heade sidemetega austerlasest ärim meest Udo Prokschi kahtlustati *Lucona* uputamises avamerel kindlustuspettuse korraldamiseks mõeldud plahvatusega. Mitu Austria poliitikut kaitses visalt Prokschi. Lõpuks kogus üks uuriv ajakirjanik tema süüdistamiseks piisavalt tõendeid.

Lucona afääri elemendid olid samasugused kui need, mida Felixi raport mainis *Estonia* õnnetuse puhul: korruptsioon kõrgemates ringkondades, kahtlane last, kõrgete sidemetega ning kaitseministeeriumi ja illegaalse relvaäri tihedalt seotud kelm, KGB ähvardav vari, mõistatuslik laevahukk merel, laeva uputamine sõjaväes kasutatavate lõhkeainetega.⁷

Sakslased teadsid, et kurjakuulutavate stsenaariumide kergekäeline kõrvalejätmine poleks tark tegu.

Ent lähemal uurimisel variseb Felixi raport kokku. Öeldu kontrollimiseks pole mainitud ühtki allikat. Raportis pole ainsatki üksikasja, mida saaks tõestada, ning laeva uppumise kirjeldus on sama hea kui linnalegend. Isegi autori nimi äratub kahtlust – “Ivan Ivanov” on samasugune tundmatule isikule osutav tüüpiline nimi nagu [ameeriklaste] “John Doe” – ning Felixi organisatsiooniga ühendusse astumiseks puuduvad igasugused kontaktandmed.

Felixi raportist ilmneb, et osalt on seal tegemist on kompraga ehk *kompromat*’iga, nagu venelased seda nimetasid – mõne isiku kohta käiva kompromiteeriva materjaliga, mis paistab olevat tõepärane, kuid ei pea kontrollimisel paika. Kui desinformatsioon halvustab mõnda institutsiooni või riiki, siis *kompromat* suunatakse teatud kindlate isikute või firmade vastu.

Boriss Jeltsingi meenutas, kuidas *kompromat* imbus Kremli ja laimas inimesi. Kui ta üritas süüdistusi kontrollida, tuli ilmsiks jämedaid moonutusi. Tavaliselt sepsid *kompromat*’i vallandatud ametnikud või endised julgeolekuteenistuste töötajad, kellele selle eest maksid ärikonkurendid, samuti poliitilised vastased, et kellegi reputatsiooni määrida.⁸

Felixi raportis süüdistatud mehed olid oma ameti ja poliitiliste hoiakute tõttu mustaks propagandakampaaniaks igati sobivad isikud.

Felixi versioon tulistab ilmseid sihtmärke – Mart Laari, Jüri Toomepuud ja Aleksander Einseini. Need kolm on kindlasti vägagi erinevad inimesed, kuid laiemas mõttes siiski sarnased. Igaüks neist vabastas oma ainulaadsel ja vaieldaval viisil Eestit nõukogulikust taagast. Nende ainus ühisjoon oli energilisus, millega nad Eestist kõike Nõukogude ajale omast välja rookisid.⁹

“Metsnik” (“Lesnik”), keda Felixi raport paljudes skandaalides süüdistab, on hädapärased maskeeritud Mart Laar. See küüniline hüüdnimi vihjab ajaloolisele uurimusele, mille Laar koostas Eesti vastupanuvõitlejatest ehk metsavendadest, kes Nõukogude okupantidele pikka aega meeelhärmi valmistasid. Laari kirjutised, millest hiljem sündis tema raamat “Metsavennad: Sõda metsas. Eesti ellujäämisvõitlus aastail 1944–1956” olid põhjustanud Nõukogude ajalehes *Pravda* ägeda Laari-vastase rünnaku.

Laar oli kõigutamatu nõukogudevastane ja peaministrina võis ta mõjutada seadusandlust, mis oleks Eesti jõuliselt Venemaast lahutunud. Laar võitles selle eest, et ei rakendataks Venemaa

vana kaardiväe erastamispraktikat, kus privatiseerimise juurde lasti kommunistlikud firmajuhid, ega lubanud nõukogude nomenklatuurile kogu riigivara endale kahmata. Endale suuri õigusi lootnud mõjukate punaste direktorite isoleerimine tekitas talle vihaseid vaenlasi.¹⁰

Teine selle raporti kurikael "Jüri" on Eestis sündinud USA kodanik Jüri Toomepuu, kes läks Ühendriikide armeest erru kolonelleitnandina. Toomepuu tuli pärast iseseisvuse taastamist Eestisse tagasi ning tegutses mõnda aega "ohtlikult radikaalse natsionalistliku partei Eesti Kodanik" juhina parlamendis. Toomepuu toetajad olid "ägedad venevastased" ning nad "moodustasid dekoloniseerimise komitee eesmärgiga tõrjuda venelased Eesti pinnalt minema", nagu ühes ettekandes kirjutati.¹¹

Laimamise kolmas sihtmärk oli Eesti kaitsejõudude juhataja Aleksander Einseln, kes varem oli elanud Californias Mountain View's. Einseln oli sündinud Eestis ja põgenes 12-aastasena, kui Nõukogude väed Eestisse marssisid ja selle anastasid. Temast sai Ühendriikide kodanik, ta astus USA sõjaväkke ning teenis Korea sõjas ja Vietnami erijõudude üksuses. Hiljem töötas ta USA Staabiülemate Ühendkomitees NATO-Varssavi pakti ning Euroopa divisjoni ülemana, ja seejärel USA Vaikse ookeani sõjaväeringkonna asekindralinspektorina kuni pensionile jäämiseni 1985. aastal.

Kui Eesti 1991. aastal Nõukogude Liidust lahku löi, soovitasid Balti emigrantide rühmitistega tihedalt seotud Washingtoni ametnikud Einselni ja teisigi uue Eesti valitsuse teenistusse. Tollane president Lennart Meri pakkus peagi Einselnile Eesti kaitseväge juhataja kohta, mis eeldas kindrali auastet. Einseln hakkas oma suuri sõjaväekogemusi kasutades Eesti relvajõudusid "kodaniksõduri" ideaalide kohaseks vormima.

Ent peagi astus selle vastu USA riigisekretär, vihjates kaudselt Venemaale. "Me muretsime sügavalt iga sammu pärast, mis võimaldaks USA kavatsusi selles regioonis vääriti tõlgendada," teatas Riigidepartemangu esindaja.

Einseln arvas, et tema kodumaa praktiline abistamine kaalub arvatavad venelaste kartused üles. 1993. aasta mais võttis ta pakutud ametikoha vastu ja sattus õudusunenäku.

USA Riigidepartemang katkestas Einselnile sõjaväepensioni maksmise ning ähvardas ta tegevteenistusse tagasi kutsuda ja siis tribunali alla anda.¹²

Tõeline vaev ootas teda Eestis. Tööle asunud Aleksander Einseln nägi, et staabiohvitserid tööl olles joovad ega allu ülemustele, ta täheldas vargusi ja nägi noorsõdurite julma kohtlemist, mida nimetati *dedovštšina*’ks. Kõik see oli Nõukogude armee pärandus. Ta vallandas esimese kaheksa kuuga üle kümne kõige tülikama ohvitseri, süvendades nõnda veelgi enamasti sovetliku mõtteviisiga ohvitseride korpuses valitsevat vimma.

Samuti tülitseis Einseln Eesti poliitikutega. Kui Iisraelist saabus tema teadmata partii rikutud relvi, nõudis Einseln nende tagasisaatmist. Miljoneid dollareid riigi raha oli raisatud, kuid peaminister Mart Laar polnud Einselnile ostust midagi rääkinudki.

“Reageerisin juhtunud nõudmisega, et see rämps tuleb tagasi viia ja müüjalt ka transpordikulud sisse nõudma,” ütles Einseln, kes oli juhtunu tõttu ka lahkumispalve esitanud. “Aga seda ei saa ju teha, sest altkäemaks on juba makstud. Ma muutusin väga ebasoovitavaks isikuks.”¹³

Einseln oli oma sisemuses pisut ristsõdalase moodi. Otsekohene, nõudlik ja oma kodumaa uuendamisele pühendunud mees tegutses ilmselt viisil, mis teatud ringkondi ärritas. Ta korraldas matkimisoperatsiooni piirivalves ja käskis salalindistada üht vaheltkauplejat, kes pakkus uute relvaostude pealt tulu osalist tagasimaksmist. Tema algatusel loodi Balti riikide rahuvalvepataljon (BALTBAT), mis tähendas kergelt maskeeritud otsust hakata NATO õpipoisteks. Ta rääkis Eesti Televisioonis järsul toonil, taunides riigiasutuste korruptsiooni. Samuti teatas ta vaatajatele, et on andnud vägedele käsu sõdima hakata kui Vene sõdurid peaksid üle piiri tulema.¹⁴

Ühtaegulõi Einselnhoogsalt kontakte USA kaitseministeeriumi ja sõjaväega, samuti NATO-ga, et tuua oma kodumaa rahvusvahelisse rambivalgusse. Lääneriikide ohvitserid ja USA sõjaväelased sooritasid aeg-ajalt sümboolseid visiite Tallinna. Einseln andis suurele naabrile teada, et Eestil on uued sõbrad.

Einseln polnud mitte lihtsalt sobiv sihtmärk kompraga kiusamiseks; kedagi paremat poleks osatud soovidagi.

Felixi grupp

Pärast seda, kui Felixi grupp oli andnud Vene ajalehtedele anonüümseid intervjuusid, sai üldsus teada, et selle nimi tulenes Vene salapolitsei looja Feliks Dzeržinski nimest. Teatati, et see koosnevat endistest KGB ja sõjaväeluure (GRU) ohvitseridest.

Nad olevat ühinenud murest Venemaa moraalse ja sotsiaalse laostamise pärast ning põlgavat neid, kes sellest karistamatult kasu lõikavad.

Mõnedel andmetel kuulus Felixi gruppi 60 liiget. Teatati, nagu oleks see moodustatud just enne Nõukogude Liidu lagunemist 1991. aastal majanduskuritegude uurimiseks. Avalik debüüt leidis aset 1993. aasta detsembris ning aastate jooksul avaldas Felix ajakirjanduses mitu süütepommina mõjuvat raportit.

Neis raportites segunesid luureandmed ja militaarprotokollid propagandasõnumitega. Mõnikord mindi liiale. Paljud selle grupi raportid "sisaldavad läbinisti valelikke, natsionalistliku kallakuga ässitusmaterjale," ütles poliitikaanalüütik Victor Yasmann, kes selle grupi trükiseid uuris.

Eriaegadel teatas üks või teine Felixi raport, et Vene parlamendi ründamisel 1993. aasta oktoobris olevat osalenud Iisraeli erijõud; et Lääs olevat korraldanud vandenõu Vene tuumapotentsiaali hävitamiseks; et Moskva kavatsevat Balti riigid uuesti okupeerida. Ühtaegu kutsus see grupp üles, et tapetaks peaminister Viktor Tšernomõrdin ja KGB endine esimene aseesimees Filipp Bobkov, kelle oletatavad korruptiivsed teod hävitavat Venemaa.

"Felix rääkis osaliselt tõtt, osaliselt levitas desinformatsiooni," ütles Victor Yasmann.¹⁵

1995. aastal ilmus lõpuks nähtavale mees, kes oli Felixi grupiga seotud. See juhtus Washingtonis, kuhu NATO egiidi all oli kutsutud delegatsioon Venemaalt. Delegatsiooni koosseisu kuulus ka ühes Moskva ajutrustis tegutsev venelasest uurija Anton Surikov. Surikov andis Fritz Ermarthile, kes oli tollal üks Nõukogude Liidu tippanalüütikuid CIA's ja Riikliku Luurenõukogu esimees Felixi 1995. aasta veebruarikuu raporti. Ermarth vaatas dokumendi läbi ja andis selle oma CIA kolleegidele edasi. Tema teada ei võtnud CIA selle suhtes midagi ette.¹⁶

CIA uskus, et selle raporti oli kirjutanud Surikov ise. Ermarth oli sellega päri, kuid arvas, et keegi oli teda aidanud. Üksainus mees poleks jõudnud raporti mahukaid üksikasju koguda. Ermarthi arvates pääses Surikov Vene luureteenistuse toimikute ligi. See arvamus osutus jumala õigeks.

Tegelikult oli Anton Surikov Nõukogude-järgne võlur Oz. Suurt tähelepanu äratanud Felixi grupp, mis pidi koosnema 60 mõjukast ja patriootlikult häälestatud endisest luureohvitserist, oli tegelikult üksainus eesriide varjus hoobasid sikutav mees.

"Felixi grupp olin ainult mina," tunnistas Anton Surikov

peaaegu kümme aastat pärast parvlaeva uppumist. "Mina kirjutasingi need raportid."

Ta tunnistas, et informatsiooni kogudes tegutses ta koos Vene julgeolekuteenistustega. "Felixi raporti põhieesmärk oli näidata tšetšene kuritegeliku jõuna," selgitas Surikov. "Felixi raport ei olnud otseselt seotud valitsusega, kuid selle tellisid teatud huvitatud ringkonnad aitasid seda koostada. Tol ajal keegi maksis raportite eest ja nõnda sai neid tehtud."¹⁷

Surikov ütles, et raportis esitatud kirjeldus parvlaevaga *Estonia* seotud sündmustest oli üks võimalik versioon. *Estonia* löigu kirjutamiseks hankisid talle materjali Eestis elavad endised KGB töötajad ja ärimehed.

Ta selgitas, et 1990. aastatel oli Eesti uimastitransiidis ühel juhtkohtadest, iseäranis pärast seda, kui Nõukogude väed Ida-Saksamaalt ära toodi, mistõttu narkootikumimagistraal nihkus Balti riikidesse. Afganistanist pärit uimastid kulgesid Tadžikistani, Venemaale, Valgevenesse, seejärel Eestisse ja edasi kaugemale Euroopasse. "See oli uimastiveo peavool," kinnitas ta. "Tšetšeeni kuritegelikud grupeeringud kontrollisid Balti riike ja Felixi raporti eesmärk oli süvendada arusaamist, et Tšetšeenia on kuritegevuse urgas."

Paistab, et oma tausta poolest sobis Surikov ideaalselt kõrgtasemega desinformatsiooni loomiseks. Ajakirjanduses ilmunud kirjutiste järgi oli ta sõjaväeluure (GRU) psühholoogiliste operatsioonide korraldamise kogemustega major. Samuti kirjutati, et Surikov oli olnud Vene eliiteriüksuse *Spetsnaz* liige ning pidanud ühendust mitme kurikuulsa isikuga, sealhulgas 1990. aastate algul Abhaasias tegutsenud Šamil Bassajeviga, keda Venemaa kõige pingelisemalt taga otsis, samuti araablasest miljonäri ja arvatava relvakaupmehe Adnan Hašoggiga. GRU ohvitserina saadeti ta 1993. aastal Tadžikistani, kui seal oli alanud kodusõda, mis tõi võimule president Emomali Rahmonovi.¹⁸

Ametlikel andmeil töötas Surikov 1998. ja 1999. aastal Jevgeni Primakovi valitsuses. Ta oli esimese asepeaministri Juri Masljukovi abi. Kohe pärast Surikovi tööleasumist Primakovi administratsioonis kadus Felixi grupp lavalt.

1990. aastatel suhtus Surikov Balti riikidesse jäigalt vene natsionalistlikult positsioonilt ja Felixi raporti ilmne Balti-vastane toon kinnitab seda. Eesti ajalehele *Postimees* antud intervjuus ütles Surikov, et kui NATO otsustab laieneda Balti riikidesse, siis puhkeb paratamatult Venemaa ja lääneriikide sõjaline konflikt.¹⁹

Tõepoolest, Balti riikide vastane suunitlus, mis raportis võib-olla veel pisut ebamääraseks jäi, avaldub lõppkokkuvõttes jultunud selgusega:

“Suurem osa [salakauba laevalt uputamise] informatsioonist pärineb [mõrvatud Eesti tolliametnikult Igor] Kristapovitšilt, kes edastas selle ühele USA FBI juhttöötajale. Selle tagajärjel toimus Washingtonis Valges Majas raske kõnelus. Maininud Metsniku ja Jüri nime, olevat [see FBI] ülemus küsinud: “Kuidas on võimalik niisugustele inimestele [eestlastele] poliitilist toetust avaldada? Nad pole lihtsalt salakaubavedajad. Nende hingel lasub sadade inimeste elu.””

Surikov oli põiminud Felixi raportisse piisavalt tõepäraseid luureandmeid, et parvlaeva hukkamise stsenaariumil oleks tõeva sees. Ent uimastiladungiga auto reisi ajal uputamine näib olevat ilmne väljamõeldis. Tuhande inimese hukkumine võinuks ju olla kogu Felixi raporti või vähemalt selle keskse osa koostamise ajend. Tegelikult aga pühendab Felixi raport 81 leheküljest 79 mitmesugustele kuritegelikele aktidele, salakaubateedele, tšetšeeni bandiitidele, kasuahnetele Vene kindralitele ning Balti riikide korrumpeerunud natsionalistidele. Parvlaeva uppumisest pole kirjas peaaegu midagi olulist, ainult kõigest kaheleheküljeline detailideta ülevaade; võib-olla sellepärast, et see lisati raportisse tagantjärele.

Kuna raport avaldati 1995. aasta veebruaris, oli Surikov seda ilmselt juba lõpetamas, kui parvlaev 28. septembril 1994 uppus. Tema luurekontaktid Eestis nägid katastroofis võimalust mustata selle riigi reputatsiooni ja isegi poliitilisi arveid klaarida.

Kõigest üks kuu pärast õnnetust avaldas Eesti ajaleht *Post* artikli pealkirjaga “Folkloor”, kus pakuti välja järgmisi katastroofi põhjusi: parvlaeva uputas Vene allveelaev; selle õhkis konkureeriv maffiagrupeering; kapten kartis, et Rootsi tollivõimud leiavad uimastilasti, ja uputas laeva; laevafirma saatis aluse merepõhja selleks, et kindlustusraha kätte saada; katastroofi põhjustas terroriakt.

On fakt, et eesti tolliametnik Igor Kristapovitš mõrvati Tallinnas 1994. aasta oktoobris. Tema tapmise ja parvlaeva uppumise võimalikku seost mainis esimesena novembris 1994 ajaleht *Eesti Aeg*.²⁰

Seega oli lugu kerge kokku sepitseda. Surikovi Eesti allikad võisid hankida Felixi raporti jaoks materjale lihtsalt kohalikke ajalehti sirvides.

Allveelaevafaks

Vähe sellest, et Felixi raporti faabula või selle variatsioonid imbusid raamatutesse, intervjuudesse, TV-tõsielufilmidesse ja õhtusöögivestlustesse – see sünnitas ka häiriva kolmeleheküljelise dokumendi, mis Rootsis kellegi advokaadi faksiaparaadist välja libises. Allpool “allveelaevafaksiks” nimetatud, ilmselt Felixi raportist ajendatud anonüümne dokument kirjeldab samuti parvlaeva uppumise põhjusi (faksi täielik tekst on avaldatud neljandas lisas).

Lugu algab hetkest, kui Washington saadab Eesti kaitsejõudude juhiks Aleksander Einselni. USA soovis Paldiski mereväebaasist kätte saada Venemaa salarelvi. Kahele veokile lastiti eestlasest leitnandi Kitti Jürgensi suur arvuti, mis sisaldas ülimalt tundlikke andmeid, väike osmiumikogus ning mingi väga raske koobaltit sisaldav seade.

Koormad toodi 27. septembri õhtul parvlaevale *Estonia*, mis pidi alustama reisi Stockholmi. Venelased püüdsid meeleheitlikult takistada kahe veoki lasti jõudmist Rootsi ja sealt USA-sse, mistõttu nad uputasid laeva.

“Parvlaev *Estonia* uputati sihilikult lõhkelaengutega või tegi seda allveelaev. Nii Rootsi ja Soome kui ka Eesti valitsus teadsid seda juba päris algusest peale [*sic!*]. On koguni võimalik, et nende riikide valitsused olid juba eelnevalt kursis, et venelased midagi niisugust teevad (meenutagem Korean Airi hiidlennuki allatulistamist Sahhalini lähedal), ja püüdsid midagi ette võtta, kuid ei tulnud toime.”

Nii nagu igasugune desinformatsioon, osutub ka allveelaevafaks kontrollimisel tühiseks. USA Riigidepartemang ei sokutanud Aleksander Einselni Eesti kaitsejõudude ülemaks. Vastupidi, Riigidepartemang pööras rusikaga lauale ja oli raudselt selle vastu. See reageering on hästi dokumenteeritud, nagu ka karistus, millega ministeerium Einselni ähvardas, kui läks ja pakutud ametikoha siiski vastu võttis. Veelgi enam, 1994. aasta septembris polnud Paldiski baasis enam operatsioonikõlblikke allveelaevu. Leitnant Kitti Jürgensi varastatud arvuti, mis oli “koti või kohvriga transportimiseks liiga suur”, oli tegelikult väike sülearvuti, milles ei peitunud mingit delikaatset informatsiooni.²¹

Autor jääb anonüümseks, samuti ei avaldata allikaid ega mingeid kontrollitavaid andmeid. Kõik see annab tunnistust desinformatsioonist. Sellegipoolest avaldas allveelaevafaks

mõningast mõju.

Saksa TV-kanal *Spiegel* palus Aleksander Einselnilt intervjuu 2000. aasta novembris kohe pärast *One Eagle*'i tuukrite sukeldumist vrakile. *Spiegeli* reporter ütles, et keegi endine Eesti ohvitser olevat nimetanud Einselni Eesti maffia ülemgangsteriks, kes käskis laevakaptenil uimastid merre puistata. Anonüümne allikas ütles, et tal olevat ka tõendeid: laevahuku ööl Eesti kaitseväge peastaabist parvlaevale võetud telefonikõne lindistus.²²

Einseln sai aru, et *Spiegeli* TV-kanal püüab teda laimata. Talle meenus, et Saksa ajakiri *Der Spiegel* oli varem avaldanud artikleid, kus vihjati nagu oleks tema parvlaeva uppumises kaassüüdlane. Süüdistustest tüdinud Einseln nõustus intervjuuga, lootes väärväited kummutada.

Intervjuu ajal rääkis Einseln korruptsioonist nakatatud Eesti riigist, keelatud kaupade takistamatust edasitoimetamisest, USA Riigidepartemangu pahameelest, kui ta pakutud ametikoha vastu võttis, ning vallandatud ohvitseride ja kodumaa poliitikute süvenevast vimmast. "Minust püüti igati vabaneda," selgitas ta.

Einseln lisas, et tema viimne vastupanu murti pärast seda, kui ta oli Eesti poliitikud välja vihanud, öeldes televisiooniintervjuus, et riigisisene korruptsioon ohustab Eestit palju rohkem kui Vene sõjavägi. Varsti pärast seda paluti tal ametist tagasi astuda.²³

Spiegel TV ei lasknudki Einselni intervjuud eetrisse. Nimetu allikas, kellel olevat olnud mingeid tõendeid, kadus sama mõistatuslikult nagu oli ilmunudki. Einselni juurde viinud jäljed polnud muud kui jänesehaak.



Kokkuvõttena tuleb öelda, et Felixi raport oli väga tõhusalt toiminud tõeväänamine. Selle koostamiseks hankisid andmeid tõenäoliselt endised KGB-lased, kommunistliku partei funktsionäärid ja teised uue tegelikkuse vastased. Eesti parlament oli esitanud endiste agentide karistamise seaduseelnõu, mille järgi nad pidid riigist lahkuma või sunniviisiliselt välja saadetama. See nomenklatuur mäletas selgesti endist küllust ja ülemvõimu. Aga olukord oli muutunud. Nad olid poliitilise mõjuvõimu ja sissetulekute kaotamise ja pärast leppimatult tigidad.²⁴

Riigi lipulaeva kujutamine uimastiveoaluseks ja Eesti Vabariigi mustamine – niisugune oli nende vastulöök.

Ka Venemaa arendas pidevalt provokatsioonistrateegiat,

sageli seati eesmärgiks laimamine. Laari arvates oli langenud impeeriumi ainus tõhus relv psühholoogiline sõda.

“Arendati luuremänge, püüti levitada väärinformatsiooni luureteenistuste kaudu, keda meile oli sisse poetatud, ning üritati meid hävitada,” meenutas Laar. “Psühholoogiline sõda oli ülimalt intensiivne. Sest Venemaa eesmärk oli hoida meid oma mõjuväljas, mitte lasta meid Läände.”

Veelgi olulisem oli see, et Eesti kuvandi mustamine peletaks välisinvestoreid.

“[Venelased] tegid suure panuse ebastabiilsusele ja püüdsid näidata, et Eesti ei tule iseseisvalt toime. Me vajasime välisinvesteeringuid, vajasime majanduse taassündi, kiireid reforme, kuid loomulikult püüdis Venemaa meid selles takistada. Sõjalise jõuga ei suutnud nad meid peatada, sest nad olid ise väga nõrgad. Seetõttu tuli arendada niisugust psühholoogilist sõda... Seep see mäng oligi.”²⁵

Igasugused jänesehaagid vohasid sellepärast, et JAIC ja Rootsi olid loonud selleks optimaalsed tingimused. Desinformatsioon mõjub kõige tõhusamalt infovaakumis.

Vandenõuteooriaid pärsib avatus. 1987. aastal Põhjamerel uppunud parvlaeva *Herald of Free Enterprise* vrakk ja hukkunute surnukehad tõsteti üles. Midagi ei salastatud. Korraldati avalik uurimine ja kohtuprotsess, tuvastati vastutajad ning õiglus võidutses. Praegu ei kuuluta isegi kõige kindlamalt vandenõusse uskunud hääled, nagu oleks *Heraldi* õnnetuse uurimisel midagi olulist selgusetuks jäänud.

Parvlaev *Estonia* hukkumise uurimisel niisugustest juhistest ei lähtunud, seetõttu said võimalikuks igasugused jänesehaagid, kus tegelikkusega põimub väljamõeldis.²⁶

Strateegiline kaastunne

“Teadmata kadunud” on peaaegu igas kontekstis üks heidutavamaid väljendeid. “Jah” või “ei” karmi reaalsusega jaksavad inimesed paremini kohaneda. Sõnapaari “teadmata kadunud” kätketud määramatus tähendab lakkamatut piina.

Rohkem kui kümme aastat on see väljend vaevanud parvlaeva *Estonia* õnnetuse ohvrite paljusid perekondi ja sõpru. Tänapäeval on suurem osa 757 teadmata kadunud inimesest Läänemeres.

Kogu ajaloo jooksul on riigid organiseerinud ohvrite äratoomise ohtlikke ja mõnikord lootusetuid katseid, hoolimata kulutustest, ajast, tehnilistest raskustest või üksikisikute vastuväidetest.

New Yorgi Maailma Kaubanduskeskuse varingupaigas sõelused terved otsinguspetsialistide meeskonnad rususid, et leida kehaosi või luutükke, mille järgi kriminalistid tuvastasid isiku.

Umbes pooled neist 2792 inimesest, kes 11. septembril 2001. a. kaksiktorni rünnakus kaduma jäid, on nüüdseks tuvastatud. Kohtumeditiini ekspertide arvates jääb mitusada inimest igavesti leidmata, kuid sellegipoolest jätkatakse kooskõlastatult töömahukaid pingutusi, et hukkunuid identifitseerida.¹

Tehnilist laadi raskustest ei hoolita. Kui USA allveelaeva *Greeneville* löögi toimetel uppunud *Ehime Maru* vajus Hawaii lähedal 670 meetri sügavusele merepõhja, jäi teadmata kadunuks üheksa inimest. Aga vrakk kergitati põhjast lahti ja pukseeriti 35 meetri sügavusele, kus USA mereväe ja Jaapani tuukrid sellest kaheksa surnukeha välja tõid.

Ka maismaal on samamoodi. India päästetöötajad püüdsid

välja kaevata kõik 25 000 surnukeha, mis olid Lääne-Indias Gujaratis maavärina ajal pinnase alla mattunud. Taiwani võimud töid ranniku lähedal merre kukkunud China Airlines'i lennukist välja kõik 225 hukkunud reisijat. Kui Gulf Air'i lennuk sööstis Pärsia lahte, tõsteti pinnale kõik 143 surnukeha.

Finantskaalutlused ei tule niisugustel puhkudel arvesse. Tansaania laskusid päästjad kaevandusse ja töid üles 32 lämbunud kaevuri surnukehad. Rahanappuses Vene valitsus kulutas 2000. aastal umbes 100 miljonit USA dollarit, et hukkunud allveelaeva *Kursk* meeskonnaliikmete surnukehad pinnale tõsta ja identifitseerida.²

Ajakulu pole oluline. Aastaid pärast 1995. aasta Srebrenica massimõrva ootab veel 4000 laibakotti DNA analüüsi, mis aitaks bosnialastel emotsionaalselt rahuneda. USA otsib ikka veel 1950. aasta Korea sõjas teadmata kadunuks jäänud 8000 sõdurit, kasutades leitud säilmete tuvastamiseks DNA analüüsi. Isegi 2003. aastal Belgias Ypres'i lähedal Esimese maailmasõja aegsetest kaitsekraavidest leitud langenute luud identifitseeritakse ja maetakse täielike sõjaväeliste auavalduste saatel.

Kõigi riikide võimud rakendavad vajalikke jõupingutusi, et uppunud laevadelt, allakukkunud lennukitest ja kosmosesüstikutest, kivivaringute alt ning kokkuvarisenud pilvelõhkujatest viivitamatult välja tuua hukkunute säilmed; samamoodi toimitakse muudegi tsiviilkatastroofide puhul. Niisugustel puhkudel valitsused ei nääkle ega vaidle, kõik poliitilised, majanduslikud ja usulised erimeelsused on siis kogu maailmas ületatavad. Päästetööd ja ohvrite kohtumeditiiniline tuvastamine on pigem kõlbeline imperatiiv kui juriidiline protseduur. Seda tehakse lihtsalt sellepärast, et nõnda on õige.³

Ainus vapustav erand on *Estonia* ohvrid. Soome Utö saarest kagus kõigest 38 kilomeetri kaugusel ainult 60 meetri sügavuses vees roostetav vrakk peidab 17 riigi kodanikke, alates kahekuisest lapsest ja lõpetades 87-aastase raugaga. Hoolimata mitme peaministri avalikest lubadustest, hoolimata ohvrite sugulaste ängistatud nõudmistest, hoolimata sõltumatu komisjoni soovitustest ja tsiviliseeritud maailmas teadaolevaist loendamatuist eeskujudest on Rootsi nende ülestoomisest keeldunud.



Psühholoogide arvates peab leinav inimene nägema hukkuu säilmeid, et veenduda kaotuse reaalsuses ja hüvasti jätta. Muldasängitamine loob seejärel füüsilise ruumi usutalitustele.

Kaasnev probleem on ellujäänute süütunne. Mõned reisijad, kes olid küllalt tugevad ja kellel õnnestus parvlaevalt pääseda, jooksid trepikäsipuude külge klammerdunud lastest ja abi paluvatest raukadest mööda. Üks eluga pääsenu "... meenutas raevupuhangute vahel... ennast põlates, kuidas ta oli laevalt paaniliselt põgeneses tallanud vigastatud inimestel".⁴

Seetõttu võib ellujäänuid rõhuda tungiv motiiv hoolitseda selle eest, et hukkunud merest välja toodaks ja maamulda sängitataks.

Sugulasi vaevab seegi, et nad on sunnitult oma lähedaste hülgamise kaasosalised.

"Annika on liiga ilus, et lamada merepõhjas," ütles üks ema tütre kohta hukkunute 300 sugulase meeleavaldusel, kus nõuti parvlaeva *Estonia* vraki ülestõstmist.⁵

Näib, et Rootsi valitsus pidas niisuguseid tugevaid instinktiivseid tundmusi algul ekslikult leinasümptomiteks. Võimud suhtusid sugulaste palvetesse leebe ükskõiksusega.

"Kõigil neil aastatel on meile vastatud ainult seda, et laev on hauapaigana püha ja jääb sinna paigale," ütles rootslane Bertil Calamnius, kes kaotas *Estonial* tütre; praegu tegutseb ta ühe sugulasi ühendava grupeeringu AgnEf juhina.

"Kõik inimesed, kes kaotasid *Estonial* kellegi, leidsid, et neid ei peeta päriselt arukateks, normaalselt funktsioneerivateks inimesteks. Sugulasi koheldi õrnalt: "Jah, see on kangesti kurb, et kaotasite oma lähedase." Jäi mulje, nagu silitataks meil pead."

Calamniuse tütar oli vabatahtlikuna osalenud Uppsala ülikooli algatatud programmis, millega taheti kergendada Eesti vabanemist nõukogude taagast. Ta töötas suvel Tallinnas ühes Rootsi turundusfirmas. Kui parvlaev *Estonia* oli 27. septembri hommikul Tallinna jõudnud, tuli sellelt tema ülikoolisõber, kes andis talle tagasisõidupileti Stockholmi. Neiu läks laevale.

"Tahan, et mu tütar lõpuks koju tagasi jõuaks," ütles Calamnius, kes nagu paljud teisedki hukkunute sugulased sügavalt kahtleb selgitustes, millega JAIC laevahukku põhjendas. "Ma ei ole surnute ülestoomise asjus meelt muutnud; need oleks

tulnud tuua kodumaale.”⁶

Rootsi transpordiministeeriumi lauaülem Catrin Tidström, kelle ülesanne oli õnnetuse kohta esitatud küsimustele vastamine, ütles, et ministeerium austab väga mõne sugulase ja ellujäänu soove; nood ei soovivat laeva ülestõstmist ega isegi päästetööde arutamist. Aga Calamniuse ja AgnEf'i taotlustesse suhtus ta palju ükskõiksemalt ning laitis sugulasi, kes valjuhäälselt nõudsid hukkunute väarikat muldasängitamist.

“Sugulased, kellega mina olen vestelnud, ei tiku ajalehtedesse, ei kriiska ega saada pikki märgukirju – ja nad ei suhtle ajakirjanike vahendusel,” ütles Tidström, kelle toon sarnanes toimiku sulgemise ja arhiivipaneekuga.⁷



Aasta pärast katastroofi leidsid mõned sugulased, et Rootsi valitsusele antud aeg oma süü heastamiseks on ümber. Kuna neid oma lähedastega kokku ei lastud, asusid mõned ise asja kallale. Kahel korral püüti renditud laevade ja palgatud tuukrite abil jõuda vraki juurde, et sealt surnud välja tuua. Rootsi patrull-laevad peletasid nad õnnetuskohalt minema.

Seejärel kavatsesid perekonnad üheskoos koguda ülestõstmisoperatsiooniks vajalikku raha. Ühenduse plaanidega tutvunud Ines Uusmann, kes oli tookord Rootsi transpordiminister, pööras asja üritajate endi vastu ja mõistis sugulaste plaani teravalt hukka, nimetades seda “moraalselt jõledaks”.⁸

Ehkki *Estonia* vrakk asub rahvusvahelistes vetes, keelustati peagi kõik sukeldumised vrakile juriidilise eksperimendiga, mida hakati nimetama “hauapaiga lepinguks”. Rootsi koostatud leping, millele 23. veebruaril 1995 alla kirjutati, kuulutab kahe ruutkilomeetri suuruse ala *Estonia* ümber matmispaigaks, kuhu laskumine on keelatud. Selle lepinguga liitusid kõik Läänemere-äärsed riigid peale Saksamaa, seega ei tohi allakirjutanud riikide kodanikud mingil juhul vrakile sukeldumises osaleda.

Rootsi ametiisikute arvates kaitseb hauapaiga leping hukkunute surnukehi seiklushimuliste tuukrite ja rüüstajate eest, mistõttu ei olevat vajadust *Estonia*l uppunuid üles tõsta. Niisugune kitsarinnaline rõhuasetus hauapaiga kaitsmisele erineb järsult sugulaste laiahaardelistest moraalsest väidetest. Ametnikkond aga keeldus oma positsioonidelt taganemast.

Transpordiministri pressiesindaja Camila Buzaglo teatas

avalikkusele, et isegi läbi keelutsooni sõitmine olevat sama, mis sarga hauast väljakaevamine.⁹

“See on kalmistu,” lisas Tidström. “Me peame seda ikka kalmistuks. Kõik ümbruskonna riigid on selle matmispaigaks tunnistanud ning keegi ei tohi sinna sukelduda ega sealt asju tuua. See on kriminaalkuritegu.”¹⁰

Aga transpordiministri arvamus lahkneb Skandinaavia tähtsate usutegelaste arusaamadest. Kui Rootsi, Eesti ja Soome kõrgemad kirikujuhid korraldasid merel spetsiaalse mälestusteenistuse, kus osales ka kirikukoor, hoidusid nad Rootsi kiriku peapiiskopi Gunnar Wemani sõnutsi meelega seda kohta viimse puhkepaigana õnnistamast.

Rootsi võimud algatasid hauapaiga lepingu väidetavalt selleks, et kaitsta sugulasi kannatuste eest. Lepingu järgi saab parvlaevast kaitsekest, millele omistatakse hauakambri staatus. Surnud jäävad häirimatult paigale. Need omamoodi ametliku õigemeelsusega kuulutatud väited osutusid hiljem valeks. 2000. aasta augustis toimunud *One Eagle*’i ekspeditsiooni ajal möödus kaugjuhtimisega liikurrobot (ROV) merepõhjas mitmest surnukehast väljaspool vrakki.¹¹

Tegelikult ongi hauapaiga leping pettus. See ei kaitse surnuid ega nende väärikut, tegemist on hoopis riigi abinõuga, mis peab piirama ja diskrediteerima vraki sõltumatut uurimist ning selle katsed nurjama.

Mainitud leping sarnaneb pigem riigibürokraatiade käepigistuse kui rahvusvaheliselt tunnustatud juriidilise dokumendiga, sest *Estonia* vrakk lebab rahvusvahelistes vetes ega allu ühegi riigi jurisdiktsioonile. Kõige silmatorkavamalt trotsiti lepingut 2000. aasta augustis, kui ekspeditsioonile siirdus *One Eagle* Saksamaalt – riigist, mis ei ole sellele lepingule alla kirjutanud. Sellegipoolest ähvardab ekspeditsiooni organiseerijaid Bemist ja Rabet vahistamine, kui nad peaksid Rootsis jala maale tõstma.

Bemis konsulteeris meresõiduadvokaatidega, kes leidsid, et leping ei ole juriidiliselt pädev. “Ei saa joonistada rahvusvahelistesse vetesse ruutu ning öelda, et keegi ei tohi sinna siseneda,” teatas Bemis. “Just sellepärast neid rahvusvahelisteks veteks nimetataksegi.”

Gregg Bemis, kellele kuuluvad *Lusitania* vraki õigused ning kes on korraldanud sukeldumisekspeditsioone mitukümmend aastat, tunnistas surnukehade ja isiklike asjade kaitsmise vajadust.

Enne 2000. aasta augustis ettevõetud sukeldumist selgitas ta Rootsi võimudele, et laskumise eesmärk on uurida vrakki väljastpoolt tuvastamaks võimalike kerevigastuste olemasolu ning et inimsäilmete rahu sukeldujad ei häiri. Ta kutsus ka Rootsi vaatlejaid pardale ekspeditsiooni tööd jälgima, kuid talle ei vastatud.¹²

Hiljem ikkagi kommenteeris Tidström seda järgmiselt: "Ma usun, et on vähe neid inimesi, kellele meeldiks nende vanaema hauast väljakaevamine lihtsalt sellepärast, et tahetakse midagi uurida."¹³

Taas eurooplasteks

Eestlased pole sovetid ega venelased. Soomeugrilastena on neil rohkem ühisjooni soomlaste kui slaavlastega. Enne Nõukogude okupatsiooni oli eestlastel lühike, kuid tähendusrikas ajalugu sõltumatu riigina. Eestlastes püsib sügav veendumus, et nad kuuluvad Euroopasse. Nad on seda mõtet välismaailmale järjekindlalt rõhutanud alates augustist 1991, kui vabaneti Nõukogude Liidu ülemvõimu alt.

Te vaid mainige, et Eesti on pärast 1991. aasta augustit loodud "uus sõltumatu riik", ning usutavasti võtab eestlane aega, et teile eksitust selgitada. Tegemist pole "uue sõltumatu riigi", vaid taasiseseisvunud riigiga. Kiiresti rõhutatakse, et Eesti oli 20 aastat euroopalikke väärtusi jaganud sõltumatu riik, enne kui see vägivaldselt ühendati Nõukogude Liiduga.

Eesti on paljuski üllatav riik. Eestlased heitsid endalt nõukoguliku pärandi, vältisid konflikti ja elasid masendavatest raskustest hoolimata üle majanduse šokiteraapia. Riik seadis endale kõrged eesmärgid ja saavutas need.

Tartu ülikooli professor ja endine Riigikogu liige Marju Lauristin kirjutas, et eestlaste kestev Läänega taasühinemise püüd ergutas kollektiivset tahet ja soodustas edu. "See on nende kannatlikkuse põhiallikas, mida läänemaailm nii väga imeks paneb."

Lauristin kirjeldas "Vene Nõukogude impeeriumi, tolle 20. sajandi "uue Bütsantsi" tsivilisatsiooni konflikti Balti ning teiste Ida-Euroopa riikidega, kes esindavad läänelikke vabaduse ja kodanikeühiskonna traditsioone".¹⁴

Kuid tsivilisatsioonide konflikt muutub olematuks, kui neil riikidel tuleb tegelikult langetada praktilisi otsuseid elu ja surma

asjus. Vastupidi, surnukehade väljatoomise küsimus osutas, et Rootsi ja Eesti hoiak sobitub sujuvalt Nõukogude impeeriumi omaga, kus ju lähtuvalt poliitikast kuulutati lindpriiks kõik sõltumatud uurimised ning hüljati riigi mistahes moraalsed kohustused.

Veelgi enam, ka Lauristin ise oli vägagi ebaläänelikel põhjustel *Estonia* ohvrite ülestoomise vastu, eriti mainis ta, et surnukehade väljatoomisest loobumine sobivat teatud viisil looduse korraga. "Meri kui hauapaik on alati kuulunud traditsioonide hulka," lõpetas ta.¹⁵

Lääne struktuurid ei lase ennast traagilistes olukordades ebausust mõjutada. Institutsionaalsete otsuste langetamise aluseks ei võeta hõimuuskumusi, mis võrdsustavad mere hauaga. Tsiviliseeritud riikides peab valitsus avalikkuse huvides ja inimeste kannatuste leevendamiseks kohustuslikus korras kasutama tehnikat ja ressursse.

757 *Estoniale* jäänud surnut ei olnud viikingid, kes ihaldasid võitlust ja verehõngu. Ning erinevalt sõjalaevadel hukkunutest polnud ju öösel lõbusalt Stockholmi poole reisinud veokijuhid ja üliõpilased, koolilapsed ja turismigrupid, kokad, ettekandjad, tantsijad, muusikud, politseinikud ja riigiametnikud tulnud eluga riskides riiki teenima.

Parvlaevale *Estonia* astumine oli sama tavaline kui Stockholmi õhtusele lennukile minek.



Eesti sidemed merega pärinevad juba kiviajast. Esimesed paadid olid õõnestatud puutüvest. Sugupõlvede jooksul on eestlaste psüühikasse jäädvustunud meresõidukogemusi ja müüte.

Kui vanal ajal laev kummuli läks, siis võisid hukkuda kõik pardal viibinud. Midagi ei saanud parata. Lohutuseks hakati rääkima, et meri on püha puhkepaik. Kujunes tähendusrikas sümmeetria: meri toidab, meri võtab ka elu. Meresurmasid peeti jumalaid lepitavateks ohvriandideks, nõnda said hõimud surmast üle ja see aitas edasi elada.

Sajandeid hiljem, kui leiutati päästevest, võis üle parda uhutud meremees uppumisest pääseda. Mereõnnetused ei tähendanud enam vältimatut surma. Hiljem leiutati palju uut, pidevalt täiustati laevade konstruktsiooni, päästetehnikat ning

sukeldumise ja pinnaletõstmise vahendeid, tänu millele muutus meresõit palju ohutumaks kuni varem.

21. sajandi Euroopas ei tarvitse enam mütoloogilisi merejumalaid lepitada ning roostetav terasvrakk ei kõlba enam ülevaks, pühaks puhkepaigaks.

Aga sellega polnud päri Eesti president Lennart Meri. "Isegi siis, kui laeva ülestõstmine oleks tehniliselt võimalik, räägivad kõik eetilised põhjused [selle] vastu," ütles ta. "Mina tahan järgida vanu traditsioone ning jätta Rootsi, Soome ja Eesti vahel asuva mereala pühaks paigaks."

Ta lisas: "Meri vajab aeg-ajalt ohvreid. See on meie kultuuri sügavalt juurdunud."

Rahvusvaheline ajakirjandus on president Merd iseloomustanud kui ekstsentrikut ja üks ajakirjanik nimetas teda "peaaegu tundetuks". Aga võib-olla pole see hinnang päris õiglane. Teatud mõttes oli Mere uskumuste süsteem peaaegu samasugune nagu tollel Haiti linnapeal, kel tuli 1997. aasta septembris tegelda parvlaevatragöödiaga, mis röövis 200 inimese elu. Linnapea Simon La Pointe austas samuti oma kultuuri austusväärseid traditsioone. Ta kuulutas kurbusest löödud sugulastele, et parvlaeva uputas *voodoo*.¹⁶

Õigupoolest tõusis Mere ametivend, endisest KGB agendist ja Venemaa president Vladimir Putin, temast kõrgemale. *Kurski* katastroofi järel esialgu väärsti käitunud Putin teatas peagi perekondadele, et surnukehade pinnaletoomiseks tehakse kõik mis võimalik. Ja täitis oma lubaduse.

President Mere irratsionaalne ja tundetu suhtumine surnukehade ülestõstmisse sobinuks pigem külavanemale kui oma maad arendavale riigijuhile. Mere keeldumine nii masendava tragöödia ohvrite väljatoomisest oli arvatavasti tema suurim eksisamm presidendina.

Päästetööde realiteedid

Merepääste eksperdid ja laevaarhitektid on päri, et parvlaeva *Estonia* saaks üles tõsta. Hollandi päästetööde firma Smit Tak leidis juba 1994. aasta detsembris, et *Estonia* võiks pinnale tuua, esialgu ka lihtsamini kättesaadavad surnukehad, kusjuures ülejäänud pidid jääma tõstmiseni vraki sisemusse. Rockwateri tuukrite uurimisaruanne kinnitas, et ohvrite väljatoomine on võimalik.

Vraki pinnaletõstmine on tehniliselt täiesti reaalne. Mõned päästetööde eksperdid on soovitanud 155 meetri pikkuse parvlaeva aeglast ja ettevaatlikku tõstmist ujukitega või ujuvalusega, millega see madalamasse vette pukseeritakse. Seejärel saaksid tuukrid töötada suhteliselt liikumisvabalt ning säilmed parvlaeva sisemusest välja tuua.

Blue Water Recoveries Ltd direktor David Mearns, kelle firma osales mootorlaevade *Derbyshire* ja *Lucona* vrakkide süvaveeuurimisel, kinnitas, et 16 000-tonnise *Estonia* ülestõstmine nõuab küll vaeva, kuid on teostatav. Ta ütles, et üks võimalus parvlaeva tõstmiseks nii, et selle asend on kontrolli all, oleks kinnitada terve laeva ulatuses selle külge trossid, mis laskuvad ülevalt kraanapraamidelt.¹⁷

Estonia õnnetust analüüsinud laevaarhitekt Anders Björkman pakkus ka vraki ujuvuse suurendamise võimalust. Tema plaani kohaselt tuleks kõik sõidu- ja veoautod autotekilt merepõhja vedada, seejärel viia autotekile pontoonid ja täita need õhuga. Siis saaks pukseerida *Estonia* madalamasse vette ja surnukehad sellest välja tuua.¹⁸

Estonia ülestõstmise eeskujuks võiks olla Trans World Airlines'i lennuk 800 (TWA reis 800). 1996. aastal kukkus see lennuk New Yorgi osariigis Long Islandi lähedal merre. Palju ohtlikumat ülesannet täitnud tuukrid sukeldusid merepõhja üle 4000 korra, töötades keset reaktiivlennuki elektrikaablite, purunenud keretükkide ja teravate metallikildude kuhjatisi. TWA'le sukeldumisi võrreldi ujumisega žiletiterade vahel. Sellegipoolest tõsteti vrakk ja kõik inimsäilmed pinnale.¹⁹ (Vt tabel esimeses lisas).

Parvlaevas on palju kergem töötada. Erinevalt plahvatanud reisilennukist pole *Estonia* miilide ulatuses mööda merepõhja laiali. Õli ja kütus on välja pumbatud. Sügavus 60 kuni 80 meetrit ei ole kuigi suur. *Estonia* saaks viia Soome sõjaväesaare Utö lähedusse, kus ohvrid oleks võimalik välja tuua ja täies rahu kohtuarstlikult identifitseerida.

Tuvastamise edus ei saa päris kindel olla. Ent Läänemere keskkond laeva uppumispaias on spetsiifiliste omadustega, mis on ehk hoidnud säilmeid tõhusaks kohtumeditiiniliseks uurimiseks kõlblikus füüsilises seisundis. Vette vajunud surnukeha laguneb loomulikult samamoodi nagu mullas. Aga külm ja sügav vesi aeglustab lagunemist, mistõttu kehad võivad olla üllatavalt hästi säilinud ka pärast pikaajalist viibimist vee

all.

Oleks ebareaalne loota, et *Estonia* ohvrite surnukehad on puutumatus seisundis, ent siiski võime eeldada, et luud ja hambad on DNA-meetodil identifitseerimiseks piisavalt terved.

Laevahuku paigas valitsevad meres ülikarmid tingimused. Madal soolsus (Läänemere soolasisaldus on alla kolmandiku ookeani soolusest) ja napp hapnikusisaldus pärsivad oluliselt makro- ja mikrofaunat, mis Soome Helsingi Mereuuringute Instituudi (FIMR) vanemteaduri Pekka Aleniuse järgi on olulised merre sattunud orgaanilise materjali lagundajad.

Makrofauna on peamine mere orgaanilisest materjalist toituja. Inimese näo pehmed koed on iseäranis haavatavad ning kalad ja koorikloomad võivad muuta keha mõne päevaga skeletiks. Õnneks on laevahuku paigas makrofaunat napilt.

Läänemeri on ka liiga sügav ja külm, et seal saaks elada laevaohardi, ablas mollusk, kes õgib soolases vees peaaegu igasugust orgaanilist materjali.

Lagundada võib ka mikrofauna, näiteks bakterid. Ent *Estonia* uppumispaidas on mikrofaunat vähe. Näiteks aastail 1997–2001 polnud seal Soome Mereuuringute Instituudi andmeil mikrofaunat kas üldse või kõigest 1 kuni 100 organismi ruutmeetri kohta.

50 kuni 80 meetri sügavune šelfinõlv, millel *Estonia* lamab, asub mere "väga vaese tsooni" piiril, kuhu bakterikolooniaid ei teki. Nende jaoks lihtsalt ei piisa hapnikku. "Seal saavad elada ainult anaeroobsed bakterid," ütles Alenius.²⁰

Ehkki Läänemere soolsus on väike, toimib soolane vesi sellegipoolest säilitajana. Soolane vesi ajab vedeliku uppunud kehadeist välja. "Seda näeb mõnikord ajukoe puhul," on öelnud Georgia osariigi Savannah' uurimisbüroo kohtuarst Jamie Downs. "Säilinud ajukudet on leitud isegi 1900-ndate alguse laevavrakkidelt."²¹

Tähelepanuväärse tõigana olgu mainitud, et vee temperatuur vraki juures on püsivalt umbes 1,2 kraadi Celsiuse järgi, seega kõigest pisut üle külmumispunkti. Nii madal temperatuur tähendab, et *Estonia* vrakk on otsekui külmkappi tallele pandud.

Surnukehade väljatoomist takistab kõige rohkem suurest veesurveist tekitatud pudenemine. Umbkaudu iga 10 meetri sügavuse kohta lisandub rõhku üks atmosfäär. *Estonia* ohvrite kudesid on mõjutanud seitsmeatmosfäärine rõhk. Äärmusnäitena võib mainida *Titanic*ul hukkunud inimesi. Kohtuarst Downs osutas, et laibad, ka nende luud, lahustusid, sest *Titanic*u vrakk

lebab umbes 4000 meetri sügavusel.

On võimalik, et ülestõstmisel ei leita kõiki *Estoniale* jäänud ohvreid. Need, mida *One Eagle*'i kaugjuhtimisega liikurrobot (ROV) merepõhjas nägi, on arvatavasti juba lahustunud, võib-olla on mere põhjahoovused vrakist välja kandnud teisigi. Aga suuremat osa vraki sisemuses peituvatest ohvritest saab usutavasti ikka veel identifitseerida. Peamiselt soodustab seda tõsiasi, et nad asuvad parvlaevas, koguni kajutites. Merepõhjast ei tarvitse säilmeid otsida.

Ohvrite säilmete ülestoomine aitaks juhtunuga psühholoogiliselt leppida, lahendaks paljud arusaamatused ja hajutaks müüdid. Kohtuarstlik ekspertiis aitaks lahendada ka *Estonia* teise kapteni Avo Pihti saladuse. Eluga pääsenud nägid teda päästeveste jagamas ja ametlikult kanti ta ellujäänute nimekirja, kuid hiljem pole teda leitud. Selgituseks on toodud ebamääraseid teooriaid. Oli teisigi laevalt pääsenuks tunnistatud meeskonnaliikmeid, kes samuti kadusid.

Kohtuekspertid töötavad mitmel tasandil. Kõigepealt, saaks isiku tuvastada rõivastes peituvate dokumentide abil. Mõnes taskus olevas rahakotis leidub ikka veel säilinud krediitkaarte ja juhilube. Plast ei lahustu merevees nii kergesti. Rahvusvahelisel reisil pidi igalühel olema pass. Identifitseerimist soodustavad ka tuttavad kellad, abielusõrmused ja muud ehted, rõivad ja kingad.

Järgmine tasand oleks meditsiiniliste abivahendite, näiteks südamestimulaatori või kuulmisaparaadi leidmine. Seejärel võrreldakse ohvri hambaid hambakaardiga. Hambad on vastupidavad ja hambasäsisist saab tuvastada isiku geneetilise koodi.

Kohtumeditseeniekspertid uurivad hambaid ja võrdlevad neid ravikaardiga. Sõrmejälgede ja DNA-andmete kõrval on see üks täpsemaid teadaolevaid meetodeid. Üldiselt jäävad uppunud inimsäilmete hambad terveks. "Hambad on väga vastupidavad," kinnitas Downs. "Mõningatel puhkudel piisab isiku tuvastamiseks ühestainsast hambast."²²

Edasi järgneb DNA-ekspertiisi tasand. Kohtuarstid võtavad ohvri säilmetest proovi ja võrdlevad seda kas teadaolevate antud isikult pärit näidistega (näiteks kammilt, hambaharjalt või pesult saadud proovidega) või siis lähisugulaste (ema, isa, lapsed) DNA-ga. Aga et *Estonial* hukkunud on mitmesuguses lagunemisastmes, siis ei saa säilinud kudede DNA standardanalüüsile eriti loota.

Ent kohtumeditiinilise tuvastamise kuldaeg algas pärast 11. septembrit 2001. Uued meetodid, mida saab kasutada ka tugevasti kahjustatud või purustatud säilmete tuvastamiseks, aitavad hukkunut palju kindlamalt identifitseerida.

Tugevalt lagunenud kudede puhul analüüsib teadlane mitokondreid, raku tuumaväliseid organoide, millel on oma DNA. Mitokondriline DNA ehk mtDNA pärineb emalt. Mitokondriline DNA võib säilida juustes, hammastes ja luudes. Et mtDNA päritakse ainult emalt, peavad ohvri tuvastamiseks kasutatavad võrdlusproovid olema võetud kas mõnelt emapoolset sugulaselt või siis hukku endalt isiklikelt asjadelt.

Niisiis, kui teadmata kadunud ohver on naissoost, pakuvad kasulikku võrdlusmaterjali emalt, emapoolset vanaemalt, õdedelt-vendadelt või lastelt võetud proovid. Meessoost ohvri mtDNA võrdlemiseks on vaja proove tema emalt, emapoolset vanaemalt, emapoolset tädilt või onult, samuti ükskõik missuguselt õelt-vennalt, kuid mitte tema lastelt.

Kuulus mtDNA analüüs sooritati bolševike käe läbi 1918. aastal hukkunud Venemaa viimase tsaari Nikolai II ja tema naise Aleksandra säilmete tuvastamiseks. Säilmed kaevati välja 1991. aastal ja identifitseeriti mõni aasta hiljem Suurbritannia ja Ameerika Ühendriikide laborites, seega kolmveerand sajandit pärast surma.

USA-s tegutseva kohtumeditiinifirma Orchid Cellmark Inc. tegevdirektor Mark Stolorow, kes osales 11. septembri terrorirünnaku ohvrite tuvastamisel, hoiatas, et Läänemere erilise keskkonna mitmesugused tegurid muudavad aastate jooksul ohvrite DNA seisundi kaheldavaks. Liiatigi ei ole teadlased veel põhjalikult uurinud, kui kaua vee alla jäänud surnukehade DNA püsib. Nii paljude tundmatute puhul pole mõistlik ennustada, kui edukaks võib osutuda DNA-analüüs.²³

Aga isegi siis, kui DNA-analüüsiga ei õnnestu igäüht tuvastada, ei muudaks see teadmata kadunute omaste olukorda praegusest hullemaks. Võib osutuda, et jõutakse vaid osalise lahenduseni, kuid ikkagi on see parem kui igasuguse lahenduse puudumine. Surnukehade äratoomine ei too õnne, kuid aitab ehk vähendada paljude ängistust.

Ei

“Minu arvates peaksime tegema kõik mis meie võimuses, et parvlaev pinnale tõsta,” ütles Rootsi peaminister Carl Bildt, kui ta pärast laevahukku 1994. aastal ametist lahkus. Bildti asemel valitsusjuhiks saanud Ingvar Carlsson kinnitas samuti, et tuleb püüda vrakki üles tõsta. Eesti majandusminister Toivo Jürgenson oli sama meelt: “Parvlaev *Estonia* tuleb merest välja tuua.”²⁴

Selsamal aastal kinnitas Rockwateri sukeldumine, et tehniliselt on võimalik laeva ja hukkunud pinnale tuua, mis näivat poliitilist tahet veelgi toetas. Aga varsti pärast seda, kui aruanne 1994. aasta detsembris teatavaks sai, pörkasid kõik ootused otsekui vastu müüri. Valitsust nõustav Rootsi Eetikanõukogu andis otsustava: Ei.

Inimeetika kohtunikud viitasid surnukehade võimalikule ebaesinduslikule väljanägemisele, mida Rootsi mereväe kaptenleitnant Emil Svensson oli juba kõigest mõni tund pärast parvlaeva uppumist maininud (vt kaheksanda peatüki alajaotus “Vigastuse hindamine”). Eetikanõukogu oli Svenssoni märkuse kõrva taha pannud ja sellest lähtunud.

Svenssoni põhjendust korrutati eri riikides mitmes paigas ikka ja jälle. See heidutas hukkunute sugulasi, kes soovisid vaid sündsat maismaamatust. Samamoodi nagu [William Jacobsi] klassikaline õuduslugu “The Monkey’s Paw” (“Ahvikäpp”), äratas seegi ettekääne ürgseid hirme.

“Neid operatsioone saab korraldada ainult siis, kui meri on rahulik ja jäävaba, kuid siis lagunevad surnukehad õhu ja suvise temperatuuri tõttu kiiresti,” teatas Eetikanõukogu. “Kui laev on üles tõstetud, arvavad paljud, et surnukehadega ei ole sünnis nõnda käituda.”²⁵

Johan Franson kirjeldas mitmel kohtumisel, kui ilged need surnukehad välja näeksid, kuidas terve saarestik pärast tõstmistööde algust lehkaks ja kui raske oleks inimesi tuvastada.²⁶

Veel kunagi nüüdisajaloos polnud juhtunud, et tsiviilohvrite pinnaletõstmine oleks sõltunud säilmete maitsekast väljanägemisest. Merest on tõstetud otsatul hulgal sootuks hullemas olukorras ohvraid. Lennu TWA 800 reisijaid moonutasid plahvatus ja merre kukkumine. PanAmi reisi 103 plahvatus Sotimaal Lockerbie kohal 1988. aastal pillutas 270 inimese jäänused üksteisest kuni 75 miili kaugusele. Vähem kui pooled neist olid leinavatele perekondadele “vaadeldavas” seisukorras.²⁷

11. septembri katastroofi eksperdid tegelevad luutükkide, võib-olla ka käsivarte või torsodega. Tornidesse sööstnud kahe reaktiivlennuki tulelöösk ja varisenud rusude tuhandetonnine surve purustasid inimeste kehi kõikvõimalikul viisil.

Sellegipoolest arendas Rootsi ülitundlikkuse teemat üha edasi:

"Politseinikud, päästjad, kohtuarstid ja muu personal olid valmis oma kohustusi täitma. Aga surnukehade hulk põhjustab nendega tegelevatele inimestele ränka psühholoogilist pinget. Psühhiaatrid teavad, et instrueerimisest ja muudest tugivõtetest hoolimata riskivad surnukehadega tegelevad inimesed väga."²⁸

Rootsi kaastunne tungis hoopis uude valdkonda. Kuidas saaks hoida kohtuarsti, et ta ei tegeleks surnutega? Mismoodi oleks kirurg kaitstud vere eest ja mil viisil teha nõnda, et matusekorraldaja ei näeks lahkunut? Võimude pealtnäha siiras mure muutus peagi ülepakutuks, mis tunnistas, et nad peavad silmas sootuks midagi muud. Kaastundest näis kujunevat strateegia.

Rockwateri tuukrid nägid vrakis rohkesti surnukehi ja tegelesid mõnega neist. John Coe, üks, kes siis *Estoniale* laskus, oli varem hukkunuid välja toonud Põhjamere naftaplatvormilt *Piper Alpha*, kus puhkes 167 inimest surmanud tulekahju, ja ka kokkuvarisenud platvormilt *Alexander Kielland*.

Estonia vrakil surnukehi näinud Coe ütles, et professionaalsed päästetuukrid on harjunud vee all inimeste säilmetega tegelema ning mingi psüühiline trauma neid ei ohusta. Kõige rohkem häiris teda hoopis Rootsi nõue, et tuukrid nõustaks psühhiaater. "Meie oleme sellega varemgi tegelnud; kuigi meeldiv see pole. Aga me toome inimesi välja, et nende lähedased saaksid leinata ja neid puhkama süngitada... aga [nõustamisel] räägiti pealetükkivalt sellest, mida me pidime kogema, rõhutati, et me näeme ka naisi ja lapsi. Selle asemel oleks pidanud emotsionaalse tahu hoopis välja lülitama."²⁹

Päästetöödespetsialistid, iseäranis mereväetuukrid, suhtuvad surnukehade väljatoomisse pragmaatiliselt. Allveelaeva *Kursk* ohvreid olid moonutanud plahvatus ja kemikaalide põleng. Väljatoomiseks valmistuvad vene tuukrid külastasid morge ja kuulasid Peterburi meditsiiniakadeemias loenguid. Uppunud allveelaevas valitsev halb nähtavus sunnib tuukreid otsimisel mõnikord objekte kätega puudutama. Vene mereväeülemad hülgasid ka norralaste soovitusi, et psühholoogilistel põhjustel

ei tohiks tuukrid ohvritele näkku vaadata.

“Mõnikord tuli ühe surnukeha väljatoomiseks kaks tundi vaeva näha,” ütles kontradmiral Gennadi Veritš. “Kui tuuker kardab ohvrile näkku vaadata ja teda puudutada, siis ei tule ta oma tööga toime.”³⁰

Briti ajaleht *Daily Telegraph* kordas, mida oli öelnud parvlaevalt *Herald of Free Enterprise* hukkunud üles toonud kuningliku mereväe tuuker, vanemmadrus Eamon Fullen, kes oli tookord kõigest 19-aastane: “... see ei takistanud mind üldse, olin juba mitu aastat varem selleks valmistunud ning mõistsin, et see kuulub minu tuukritöö, mereväeteenistuse ja üldse kogu elu juurde.”³¹

Tuukrid peavad surma füüsilisi tagajärgi oma töö juurde kuuluvaks täpselt samuti kui politseinikud, tuletõrjujad ja sõdurid. Niisugust endastmõistetavat tõde ei ole kunagi rõhutatud.

Valitsuse ettekäandeid, justkui tähendaks väljatoomisoperatsioon midagi alandavat, tuli üha juurde. Peale selle väideti, et kindlasti ei leita kõiki hukkunud ega suudeta väljatoodud ohvreid kindlalt tuvastada, mistõttu ülestõstmine ei tulevat kõne allagi.

“Vanaisa ja vanaema sõitsid Tallinna koos kahe lapselapsega, aga teie [toote välja] ainult ühe lapse ja vanaisa,” rääkis Franson. “Mismoodi see sugulastele mõjuks? Teil tuleks kõigile neile väga rasketele küsimustele vastata.”³²

Surnukehade väljatoomise võimaluse hindamiseks moodustas valitsus komisjoni eesotsas Peter Örniga, kes kinnitas, et teistelgi olevat samasugune arvamus. “Paljud eetikanõukogu liikmed, kaasa arvatud kirikutegelased ja nii edasi, leidsid, et peaks valitsema mingisugune võrdsus. Kui kõiki ei saa üles tuua, siis tuleks nad kõik alla jätta.”³³

Nüüd siis nõudis Rootsi kas ideaalset lahendust või hoopis lahendusest loobumist. Mõni võinuks ju väita, et väike grupp rootslasi, kes ühepoolsest omaeetikat 17 riigist pärit perekondadele peale surus, ilmutas jahmatavat kõrkust, kuid selliseid väitjaid ei leidunud. Peamised perioodikaväljaanded hoidusid avamast diskussiooni [ametnike] hoiaku üle, mis hõlbis suuresti Lääne tavadest ja harjunud tegutsemisviisidest.³⁴

Kui Rootsi oleks siiralt soovinud 17 riigist pärit ohvrite asjus õiglast ja erapooletut lahendust, siis tulnuks ülestõstmist arutada ÜRO-s.

Jah – Ei

Ohvrite väljatoomisest keeldumine oli kummalises vastuolus ka Rootsi õigusemõistmise normidega, mida peeti kogu maailmas õigluse eeskujuks. Aga elavate vastutustunne surnute ees puudutab sügavaid emotsioone ning, nagu selgus, polnud eetikanõukogu otsus sugugi viimane sõna.

Möödusaastaid, kuid sellegipärast nõuti ikka veel tegutsemist. Rootsi ametnike ustele koputasid visalt ohvrite perekonnad, kes soovisid parvlaeva vrakki suletud ohvrite sündsast kristlikku matmist.

Tänu nende ponnistustele otsustati 1998. aastal moodustada Analüüsigrupp, kes arutaks inimsäilmete väljatoomist. Rootsi Punase Risti peasekretäri Peter Örne juhitud meeskond sai õiguse küsitleda säilmete pinnaletoomise asjus iga isikut, kes omakorda olid kohustatud andma täieliku vastuse.

Analüüsigrupile antud instruksioonid keelasid rääkida laevahuku põhjustest ja parvlaeva uppumise asjaoludest, tuli piirduda ainult ohvrite säilmete väljatoomise teemaga. Rootsi valitsuse moodustatud ja selle loal tegutseva grupi varjatud eesmärk oli rahva viha, mida põhjustasid peaministrite murtud lubadused ning seejärel parvlaeva matmise fiasko. Aga avalikult teatati, et oodatakse soovitusi, kuidas tuleks edasi tegutseda.

Küsitlenud paljusid inimesi ohvrite sugulastest kuni Carl Bildtini, avaldas Analüüsigrupp 1998. aasta sügisel aruande.

“Tuleb astuda samme, et vrakis või selle ümber olevad surnukehad välja toodaks ja identifitseeritaks,” teatas Analüüsigrupp. Kinnitati, et lähedaste soove arvestades peab eesmärk olema surnute ülestõstmine ja väärikas matmine. “Tõenäoliselt aitaks see taastada ühiskonnas usaldust.”

Poliitilistel kaalutlustel juhiks määratud Örn jätkas sama teemat ajakirjandusele tehtud avalduses: “Meie usume, et kui nende lähedasi ei püütagi merest välja tuua, jäävad paljud sugulased endist viisi leinama.”³⁵

Örn oli andnud Stockholmile oodatud vastuse. Tõrjutud ja haletsetud sugulased olid nüüd saanud sõnaselge poliitilise toetuse. Nad olid oma mure ära rääkinud ametlikult määratud esindajale, kes oli nendega täielikult päri. Mis õige, see õige: parvlaeval *Estonia* olevad surnukehad tuleks üles tõsta.

Siinkohal tuleb teha põgus kokkuvõte. Valitsus oli üritanud mitut moodi selgitada, miks parvlaeva ohvreid ei saa merest välja

tuua. Rootsi esimene vastuväide seostus surnukehade armetu seisundiga. Seejärel muretseti kangesti meditsiinipersonali ja tuukrite pärast, kes pidid hukkunutega tegelema. Edasi nõuti ideaalset lahendust – kas kõigi surnukehade ülestõstmist või kõigi vrakki jätmist. Ükski neist ei aidanud. Ohvrite sugulaste surve jätkus.

Lõpuks moodustas riik grupi, mille ülesanne oli leevendada rahva masendust ja ideaalsel juhul teha jutule lõpp. Kahjuks käis Analüüsigrupi vastus valitsuse seisukohale risti vastu.

Mida teha?

Kahtlemata seedis Rootsi transpordiminister Mona Sahlin grupi aruannet hoolikalt. Tal ei olnud mingeid juriidilist ega kõlbelist alust seda tagasi lükata. Rootslased olid rääkinud. Pealegi on rahva hääle ärakuulamine tänapäevase Rootsi riigi üks põhilisi tõekspidamisi.

Kuid Sahlin leidis sellest dilemmast väljapääsu. Peagi kaikusid Rootsi parlamendi koridorides konsensuse pasunad. Korraga peeti ainult rootslaste langetatud eetilisi otsuseid ebaõigeks. Korraga said olulise positsiooni kogu selles loos Soome ja Eesti. Loomulikult tuli ka nendega konsulteerida. Hauapaiga leping oli ju valitsuste tasemel allkirjastatud dokument. Rootsi polnud mainitud lepingut arvestanud ja see oli viga.

Eesti, keda oli kogu uurimise ajal koheldud nagu võõraslast, oli korraga *bona fide* täieõiguslik suveräänne riik ning kõrgetasemelise surnukehade väljatoomise diskussiooni võtmetähtsusega osaline. Ka Soome, kes oli laevaõnnetuses kaotanud 10 oma kodanikku, omandas nüüd otsuse langetamisel kaaluka mõju. Vrakis lamas ka 22 Läti kodanikku, kuid see riik tõrjuti sootuks kõrvale, kuigi temagi oli hauapaiga lepingu osaline.

Sahlin teadis, mida tuleb teha. 1998. aasta lõpul lendas ta Soome, küsis Helsingi ametiisikutelt, mida nood surnukehade väljatoomisest arvavad, ja sai negatiivse vastuse.

Seejärel suundus ta Tallinna. Eestis nii libedalt ei läinud. Rõhuv enamus hukkunute sugulastest enamasti toetas surnukehade väljatoomist, seepärast tegutses Sahlin teisiti. Ta korraldas suletud uste taga kohtumise sugulaste ühenduste “Memento Mare” ja “Memento Estonia” juhtidega. Otsuse langetamisel lähtus ta täielikult ainult sellest kohtumisest, kus ei osalenud teisi eestlasi peale mainitud kahe juhi ja mõne “Memento Mare” eestseisuse liikme. Kohtumine kestis tund aega.

“Memento Estonia” juht Ander Paeorg oli pärast parvlaeva

hukkumist oma naise surnukeha tagasi saanud. Ehkki tema olukord erines oluliselt teiste sugulaste omast, kellele polnud niisugust õnne osaks antud, arutati Paeorga surnukehade väljatoomise määrava tähtsusega küsimust.

“Hääletati kaht punkti,” meenutas Paeorg. “Surnukehade ülestoomist ja vraki katmist. Olime mõlema vastu. [Sahlin] ei püüdnud meid ümber veenda.”

Ilmselt ei olnud kummagi grupi juht soovitanud Sahlinil küsida ka teiste *Estonial* hukkunute sugulaste arvamust. Parvlaeva kapteni naine Veronika Andresson ei taibanud, miks laeva ja hukkunuid üles ei tõstetud. “Pole mõistetav, miks vrakki otsekohe pinnale ei toodud,” ütles ta. “... oleks pidanud kohe [töid] alustama, nagu *Kurskiga* tehti. Ma ei tea, kes nõnda otsustas... Minu ainus soov oli, et laev võimalikult kiiresti üles tõstetaks.”³⁶

Sahlin teadis, et eestlased ei taipa kohtuarstlikust ekspertiisist suurt midagi, ja laskis nende kartusel vohada. Hukkunute sugulased kahtlesid ülestõstmises, see kõigutas nende otsusekindlust. Mismoodi saaks hukkunuid kindlalt identifitseerida? Kust küll võtta mereohvrite tuvastamisega tegelevaid kriminaliste? Missugused kohutavad psühholoogilised probleemid jäävad vaevama säilmeid näinud tuukreid? Lääne eetikast ja tehnikast viiskümmend aastat irrutatud eestlastel oli palju niisuguseid küsimusi. Neile ei vastatud.³⁷

“See, mis laipadega vee all juhtub, meenutab õudusfilmi,” lisas Paeorg. Just niisugune üsna teatraalne avaldus ringles Eesti trükisõnas ning ohvrite ülestõstmise ja identifitseerimise jutud häabusid.

“Sahlin ei püüdnudki selgitada ülestõstmise tehnilisi võimalusi ega kogemusi,” meenutas Paeorg. “Ta ei kirjeldanud, missugused stsenaariumid on võimalikud tehnilist laadi vastuväidete korral.”

Sahlin lihtsalt kuulas ja lendas siis Rootsi tagasi. Stockholmis teatas Sahlin, et vraki puutumatust kaitsva hauapaiga lepingu ametlikud osalised Soome ja Eesti ei soovi surnukehade ülestoomist, mistõttu need jäävad vrakki.

“Neid oli võimalik üles tuua, identifitseerida ja matta. Minu juhitud komitee toetas seda,” ütles Örn. “Keegi ei tea, mis siis juhtus, kuid oli väga selge, et [Soome ja Eesti] ei tahtnud seda. Ma ei tea, kui mõjukalt Rootsi püüdis neid veenda, ja võib-olla ei saa me seda kunagi teada.”

Rootsi ajaleht *Dagens Nyheter* kirjutas, et Eesti vastuseisu tõttu olevat nüüd väga raske või koguni võimatu hauarahu lepingut tühistada.³⁸

Transpordiministeerium tegi 1999. aasta veebruaris ametliku avalduse:

"Lepinguid võiks uuesti arutada ja hauapähadust kaitsvaid seadusi parandada... isegi siis, kui nelja riigi valitsused ja parlamendid nõustuksid, et seda tuleks teha, oleks see pikk protsess... paljud sugulased, nii need, kes loodavad surnukehade väljatoomisele, kui ka need, kes peavad merd viimseks puhkepaigaks, peaksid taluma pikka ebakindluse perioodi ja jätkuvate kannatuste riski."³⁹

Üllatavalt osava taktikalise väledusega heitis Rootsi nüüd otsitud ettekäänete kuhja otsa ka bürokraatlikud tõkked. Lepingut, mil väidetavasti puudub juriidiline alus ning mis pidi jultunud tuukrid eemale peletama, võinuks kergesti läbirääkimistega muuta või koguni annulleerida.

Surnukehad jäävad vrakile. Asi on lõpetatud.



2000. aasta augustis avaldas keegi vene ajakirjanik videolindi, mis vapustas maailma. See oli salaja tehtud Venemaa asepeaministri Ilja Klebanovi kohtumisel *Kurski* katastroofi ohvrite sugulastega.

Üks ema nõudis Klebanovilt vastuseid ja karjus vihaselt Vene Föderatsiooni väga kõrge ametiisiku peale, et miks tema poeg oli allveelaevale lõksu jäänud. Emotsioonide tulvas ei pannud ta tähelegi naist, kes torkas teda tugevat uinutit sisaldava süstlaga, ja ema varises kokku.

See jahmatav intsident ja Rootsi valitsuse suhtumine parvlaeva *Estonia* ohvrite sugulastesse on otseselt samalaadsed. Rootsi oma üleoleva suhtumisega kohtles häälekamaid sugulasi nagu tõrksaid lapsi, kellega tuleb delikaatselt ümber käia; nõnda süvendati selle bonneriigi kõige süngemaid stereotüüpe. Stockholmi vanemlik lohutus pärast murtud lubadusi on psühholoogiliselt seesama, mis vene emale uinuti süstimine. Mõlemal juhul võttis riik sugulastelt otsustusõiguse ja eneseõigustuseks sildistas protestijad meelesegasteks.

Analüüsigrupi juht Örn ütles, et ohvrite sugulasi ja koguni

osa ellujäänuid koheldi tühiste olenditena. "Nemad ei saavat selle juhtumi puhul midagi ette võtta, kõik oluline tulevat jätta vastutusvõimeliste inimeste hooleks," kinnitas Örn. " Nende ängi ei pannud keegi tähelegi."⁴⁰

Rootsit on sageli peetud maailma kõlbluse etaloniks. Rootsi ausa ja põhimõttekindla poliitika traditsioon on süstinud rahvusvahelisse poliitikasse humaansust ning andnud niisuguseid inimesi nagu Raoul Wallenberg ja Dag Hammarskjöld. Ka Carl Bildt ise kasutas oma läbirääkimisoskusi Balkani konflikti vahendajana ja ehkki Hans Blix on teadlane, ei lasknud temagi oma põhjamaist kõlblustunnet alla suruda, kui valmistuti teiseks Iraagi sõjaks.

Aga kui maailm oleks lähtunud nendest Rootsi printsiipidest, mida ilmutati *Estonia* katastroofi puhul, oleksid lennureisi TWA 800 ohvrid tänini Long Islandi lähedal merepõhjas vedelevates lennukirusudes turvavööga istmete küljes kinni ja 11. septembri ohvrite sugulasi oleks kõigepealt küsitletud, mida nad hukkunute otsimisest ja identifitseerimisest arvavad. Kogu maailmameri oleks jagatud tõkestatud juurdepääsuga hauapaikadeks ning kõik mereõnnetuste sõltumatud uurimised oleksid keelatud.



Vististi on ligi 200 aastat konfliktideta elanud rootslased liiga kaua oma antiseptilises eksistentsis mõnulenud. Tegelikult elu batsillidega kokku puutudes satuvad riigi institutsioonid nähtavasti segadusse. Isegi Rootsi kirik paistis oma rollis ebalevat, pigem muretsedes eri gruppide solvumise kui usupõhimõtete järgi käimise pärast.⁴¹

Ometi on Stockholmi puhul asi mingist institutsioonide halvatusest kaugel, kui vaadata, missuguseid riuklikke ponnistusi raugematu innuga tehakse hukkunute leidmise ja ülestoomise takistamiseks. Ametlikud keeldumispõhjused sarnanevad pigem närviliste katsetega põhjendada riigi positsiooni. Niisugused otsitud põhjendused räägivad rohkem ametnike hirmust selle ees, mida vraki kontrolli alt vabastamine võiks kaasa tuua, mitte kaastundlikust riigist.

Sellisesse strateegilisse kaastundes suhtus kahtlevalt isegi USA suursaatkond Stockholmis. USA võimud imestasid, miks küll Rootsi ametnikud nii arutu järjekindlusega rõhutavad mererahula pühadust.

2000. aasta juulis pöördus Rootsi tungivate avaldustega USA saatkonna poole, et ameeriklase Gregg Bemise *One Eagle'i* ekspeditsioon ära keelataks. Põhjuseks mainiti sügavat muret ohvrite sugulaste tunnete riivamise pärast. USA saatkonna "kinniseks" liigitatud vastusmemorandum vihjas, et riigi väidetav kaastunne peab silmas midagi palju strateegilisemat, olles pigem suitsukate, millega püütakse varjata niisuguseid seiku, millest USA eelistab kõrvale jääda.

"... Saatkond on saanud fakse... organisatsioonidelt (faksitud aadressil eur/nb), milles toetatakse [Gregg] Bemise kavatsust uurimist jätkata. [NIMI KUSTUTATUD] toetas mõtet, et suurem osa õnnetusega seotud isikuid - ehkki mitte kõik - ei ole rahul seniste seletustega ja pooldab uut täielikumat uurimist tingimusel, et surnukehasid ei häiritaks. Pealegi on Rootsi kirik avalikult asunud seisukohale, et tal pole niisuguse ettevõtmise suhtes vastuväiteid. Õigupoolest oleme meie asjast nii aru saanud, et hr Bemis sai ekspeditsiooni idee nõupidamiselt, kus osalesid hukkunute perekonnaliikmed. See osutab, et Bemise sukeldumist toetatakse ning et ohvrite perekondade tunnete riivamise ettekäänded polegi mingi probleem..."

Pole täielikult selge, miks Rootsi valitsus sel teemal saatkonnaga ühendusse astus. Rootsi valitsus ei kutsu USA valitsust ka [hauapaiga] lepinguga ühinema. Rootsi valitsus on juba pidanud dialoogi Bemisega ning vahetanud tema endaga mitu läkitust. Rootsil on võimalik teda isiklikult informeerida riskidest, mida see sukeldumine võib kaasa tuua. Kuid seda tehti niisugusel viisil – tööstus- ja transpordiministeeriumi, aga mitte välisministeeriumi kaudu –, nagu aitaks selle aktsiooni tähtsuse ülespuhumine probleemi lahendada. Mainitud õnnetuse ümber ligi kuus aastat hiljem ikka veel püsivaid tugevaid tundeid arvestades ei soovi meie lasta ennast seada selle ringi keskele. Usume, et olukorras, kus Rootsi valitsus surub ühes suunas ja kurbusest rusutud perekonnad (kes ei usu Rootsi valitsuse väiteid õnnetuse põhjuste kohta) suruvad uurimise jätkamist nõudes teises suunas, on meil kõige parem jääda nii neutraalseks kui vähegi võimalik."⁴²

Peter Nobel, kes aitas hauapaiga lepingut koostada, püüdis seda vormida nõnda, et see jätkaks mingigi väljavaate kunagi tõe leida. "Ma rõhutasin, et kavandatava akti [hauapaiga lepingu] sõnastus ei tohiks välistada edaspidiseid täiesti vastuvõetava iseloomuga toiminguid, näiteks tehnilisi uuringuid või tõendite soetamist. Kumbki märkus ei läinud selle õigusakti sõnastuses

arvesse.”⁴³

Praktiliselt lukustab leping parvlaeva kasti ja annab võtme Stockholmile. Seda lepingut saab ikka ja jälle kasutada ettekäändena, kui tahetakse välistada ja diskrediteerida laevakere mistahes sõltumatuid kriminalistikauuringuid. *Estonia* kere seisund peab jääma riigisaladuseks.

Hauapaiga leping on loonud kummalise situatsiooni. Selle asemel, et vrakk kaitseks surnukehi, kaitsevad surnukehad vrakki.

Lõppsõna: töö on pooleli

On aeg teha parvlaevaga *Estonia* juhtunu uurimisest ja sellega seotud saavutustest kokkuvõte.

JAIC ei saanud usutava aruande koostamisega hakkama. Lõpparuandes toodud järeldus, et tugevad lained rebisid halvasti projekteeritud vöörivisiiri laeva küljest viletsa lukustussüsteemi tõttu, on liiga kategooriline. Aruanne ei kajasta kahtlusi ja küsimusi. Komisjoni arvamuste varju jäänud segased asjaolud jäeti kõrvale, sama juhtus ka asjakohaste faktidega.

Ennatlikult tembeldati põhjuseks vöörivisiir. Käsitamatu tehniline analüüs suunas tähelepanu vöörivisiirile, mitte kiirele uppumisele, mis on põhiküsimus.

Kõige tähtsam on see, et visiiri murdumisega seletatava laevahuku versioon on ebaloogiline, sest komisjon eiras olulist tõsiasja: nende kahe sündmuse vahel puudub ühendav lüli. "Visiir murdus, laev läks põhja" on erakordselt andekas tõestus, sest see väidab midagi täiesti uskumatut: *Estonia* uppus 35 minutiga, ehkki selle keres polnud auku.

Aga uppumise kiirust ametiisikud ei analüüsinudki, kuigi uurimine pidanuks keskenduma just sellele. Nii kiirese põhjaminekusse suhtuti kui teaduslikku fakti, mitte hälbesse, milles oleks tulnud põhjalikult selgusele jõuda. Lõpparuanne on terve mõistuse reetmine.

Ilmselge vastus, millele ei pööratud tähelepanu või mida naeruvääristati, oli see, et parvlaeva *Estonia* keres pidi olema auk. Mitte tingimata haigutav auk, see võis lihtsalt olla ka lahtipaindunud kereplaat, kust vesi sisse pääses. Keret vigastas kas kokkupõrge, plahvatus või need mõlemad omavahel

kombineerituna; juhtunud võis mängida olulist osa ka strateegiline last. Niisugused stsenaariumid pole sugugi sensatsioonilised, kui vaadelda parvlaeva hukkumist selle ajaloolises kontekstis.

Kokkupõrke stsenaarium tuleneb Läänemere piirkonnas 1990. aastatel valitsenud anarhiast. Selle tõlgenduse järgi müis Venemaa jälle ühe sama tüüpi poolpeetud allveelaeva, nagu oli Läänemeres umbes aasta varem nähtud. Juhuslik kokkupõrge, mida kumbki kapten ehk tähelegi ei pannud, rebis parvlaeva *Estonia* tüürpoordis lahti vähemalt ühe kereplaadi. Kuna laev rühkis ägedalt läbi tormise mere, siis vigastus süvenes. Varsti vajus laev tugevasti kreeni; visiir ei pidanud nurga all peksvate lainete löökidele vastu ja rebiti jõuga küljest.

Õnnetuse teade oleks võinud muuta niigi palavad etnilised pinged piiriüleseks vägivallaks. Rootsi riik asus tegutsema, langetades poliitiliselt otstarbekaid otsuseid. Seejärel alustati vraki juures allveetöid, mille käigus võidi seoses spetsiifilise strateegilise lastiga kasutada ka lõhkeaineid.

Pommistsenaarium lähtub laias laastus sellest, et Rootsi valitsus võis kooskõlastatult teiste riikidega hankida endisest Nõukogude Liidust salajast, võib-olla koguni ohtlikku kaupa ning vedada sellist lasti lihtviisil Stockholmi parvlaeval *Estonia*.

Mõni kuritegelik rühmitis või rahulolematud sõjaväelased võisid parvlaevale pomme paigaldada mitmesugustel põhjustel ning tegutseda kooskõlastatult tollaste vene ultranatsionalistidega või olla nende mõju all. Plahvatused laeva mitmes osas ja tugevad lained rebisid koosmõjul eest visiiri ning löid tüürpoordipardasse augu. Võib-olla ainult juhusliku kokkusattumuse tõttu asus laeval ka ihaldatud last ja laeva äkiline uppumine põhjustas probleeme Rootsi valitsuse kõige kõrgematel tasanditel. Last tuli üles tõsta või seda varjata.

Kurjategijad ja riik, kaks täielikku rööbikjõudu, kes arvatavasti teineteisest ei teadnudki, püüdsid mõlemad Nõukogude Liidu kokkuvarisemisel tekkinud võimalusi parvlaeva toel enda huvides ära kasutada. Nende huvid ristusid õöl vastu 28. septembrit 1994.



Sellel paljude tundmatute ja muutujatega konstrueeritud teooriavõrgul on mõõndaetavasti lahtisi otsi. Veelgi enam, ühtki siinset teooriat ei anna praegu põhjendatavalt siduda strateegilise

lastiga, mis võis olla samahästi kas neutraalne element või katalüsaator.

Ühtki stsenaariumi – kaasa arvatud JAIC'i kontseptsiooni – ei saa kontrollida. Iga selgitus jääb puhtspekulatiivseks, kuni sõltumatud eksperdid ei ole parvlaeva keret teadusliku täpsusega uurinud, aga selle valutu lahenduse blokeerib Rootsi oma hauapaiga lepingu taktikaga.

Katastroofil on ka teine dimensioon, mida on käesolevas raamatus ikka ja jälle mainitud, millest tulvab kehtvat küünilisust ning millele tuleb vastu astuda. *Estonia* juhtumi uurimist pärsib lubamatu salastamine. Avalikkusele räägitakse, et parvlaeva uppumine oli traagiline, kuid sellegipoolest lihtne transpordihäire, mille põhjustasid ammune konstruktsiooniviga ja sügistorm. Aga niisuguse selgituse tõepära õonestavad tugevasti *Estonia* hukkumise salastatud dokumendid – ja ametkondlik ükskõiksus, millega juhtunusse suhtutakse.

USA Riiklik Julgeoleku Agentuur (NSA) on sõna otseses mõttes saladuste koda. Selle arhiivis peitub terve rahvusvaheliste luureandmete varamu, mille on kokku kandnud üle maailma paiknevad pealtkuulamispostid ja kõikjal tegutsevad agendid. NSA tegeleb sideluurega (SIGINT), kaasa arvatud USA riiklikku julgeolekut riivavate rahvusvaheliste sideoperatsioonide salajane jälgimine. NSA on ülisalajane organisatsioon ning aastakümneid eitati ametlikult, et midagi seesugust üldse eksisteerib.

Informatsioonivabaduse Seaduse (FOIA) alusel esitati NSA-le taotlus väljastada neile teada olevad andmed “reisiparvlaeva *M/V Estonia* asjus, mis uppus Läänemerel Eesti ja Rootsi vahel 28. septembril 1994”. Selgus, et on olemas kolm asjakohast dokumenti kokku seitsmel leheküljel. Nende avaldamine on keelatud.

“Nimetatud dokumendid on salastatud, sest nende avaldamine võib usutavasti tekitada riiklikule julgeolekule tõsist kahju,” nentis NSA. Lisaks on neil märked “Salajane” ja “Ühtki osa ei tohi avaldada”, mis tähendab, et agentuur ei tohi neid dokumente avaldada isegi nii, et osa lauseid või lõike on välja jäetud.

FOIA-s sätestatust lähtudes esitati otsuse peale apellatsioon. Dokumendid vaadati uuesti läbi, apellatsioon lükati tagasi.¹

Parvlaeva reisijate hulgas ei olnud ühtki ameeriklast ning USA ei käinud õnnetuse üheski faasis ka abistamas. Jääb selgusetuks, mil viisil võiks rohkem kui kümme aastat tagasi Skandinaavias turismilaevaga toimunud õnnetus USA riiklikku julgeolekut

usutavasti tõsiselt kahjustada.

See dokumenteeritud ja kontrollitav lisatõend toetab ilmsesti mõtet, et kokkupõrke või plahvatuse uurimine on igati põhjendatud.

NSA dokumendid osutavad, et USA valitsus ja ilmselt teisedki riigid ei avalda üldsusele parvlaeva *Estonia* õnnetuse kõiki asjaolusid. Tundlikud dokumendid teevad valvsaks. Need heidavad JAIC'i järeldestele uut kahtlust ning arvatavasti viivad parvlaeva *Estonia* õnnetuse asjaolud Skandinaavia viisakate inseneride grupi haardeulatusest märksa kaugemale. Ent teadmata sisuga dokumentide põhjal ei saa siiski teha mingeid järeldusi.

NSA-s töötab umbes 38 000 inimest, kes jälgivad kõikvõimalikke sidekanaleid üle kogu meie planeedi maismaal, vee all ja satelliitidel paiknevate pealtkuulamiseseadmete abil; andmeid saadakse ka agentidelt. Seejärel analüüsivad eksperdid salvestatut ja edastavad andmeid luuresüsteemi mitmesuguste agentuuridele.

Nõukogude Liidu sidesüsteemide pealtkuulamine on olnud NSA esmane ülesanne alates 1952. aastast, kui see organisatsioon presidendi käsul loodi. Suurem osa ressurssidest kulutati Nõukogude Venemaa jälgimiseks. Ka enamik krüptograafe, matemaatikuid ja analüütikuid spetsialiseerus vene keelele, Venemaa poliitikale ning ajaloole. Jälgimisseadmed püüdsid Vene saatjate ainuomaseid kõrgsagedussignaale. Raketistartide ning allveelaevade liikumise varajase avastamise süsteemid, telefoni- ja raadioside pealtkuulamisaparatuur häälestati puha Venemaale.

Venemaa jälgimine jätkus endise hooga ka tükk aega pärast Nõukogude Liidu lagunemist. Tegelikult NSA-d koguni kritiseeriti, et see pöörab peatahelepanu Vene luurele, jättes unarusse külma sõja järgse terroriohu.

Peale kõige muu pidi NSA jälgima strateegilisi punkte, kustkaudu Vene allveelaevad suunduvad avamerele. Peterburi baaside ja kaitsetööstusettevõtete lähedal võib Soomelahe peituda rohkesti salaaparatuuri. Kui USA-l endal ehk polegi madalaveelise Soome lahe põhjas jälgimisvahendeid, siis ollakse tõenäoliselt ühenduses Soome, Rootsi või Norra elektronkõrvadega.²

Niisuguse aparatuuri ilmsikstulek põhjustaks diplomaatilist tüli ning ilmselt lööks kiilu Skandinaavia ja Venemaa suhetesse. Võib-olla just sellepärast on parvlaevaga seotud dokumendid

salastatud – need reedaksid ametlikult luuremängu. Just allikate ja meetodite varjamine võib olla peamine kaalutlus, miks NSA materjal salastati. Vististi vajabki eriti salastamist see SIGINT-i jälgimisseadmete ühiskasutamise vorm, mitte pealtkuulatud sõnumite sisu.

Ent sellegipoolest ei ole selge peapõhjus, miks see materjal tuli salastada. Riikliku Julgeolekuagentuuri (NSA) kirjas seostatakse varjamist kõigepealt riikliku julgeoleku kaalutlustega. Seejärel nenditakse:

“Peale selle on agentuuril õigus mitmesuguste seadusesätete alusel varjata teatavat oma tegevusega seotud informatsiooni. Oleme leidnud, et need dokumendid sisaldavad just niisuguseid andmeid.”

Võtmesõnad on “peale selle”, mis viitavad teisesele, mitte kõige olulisemale põhjusele. (FOIA vastuskirjad on sõnastatud väga ettevaatlikult, sest neid võidakas kasutada dokumentide kohtu kaudu hankimiseks). Niisiis oli selles tõlgenduses allikate ja meetodite – “oma tegevusega seotud informatsiooni” – kaitsmine üks põhjendustest, kuid mitte peamine.

Salastatuse peapõhjust on kerge oletada: *Estonia* pardal asus militaarlast; jälgiti kurjategijaid, kes polnud õnnetusega seotud ja uurimisagentuurid ei taha reeta oma käsilolevaid operatsioone; toimus rutiinne allveelaevalt lähtunud raadiosignaali pealtkuulamine.³

Need dokumendid võiksid heita valgust ka kummalistele sideanomaaliatele parvlaeva uppumise ajal (vt kaheksanda peatüki osa “Seletamatud juhtumid”).

Just neil kriitilistel hetkedel ütles äkki üles selle piirkonna telefonivõrk, ühendus katkes ka rahvusvahelisel hädakutsungite sagedusel, millel pidevalt jälgitakse iga läheduses viibiva laeva, samuti päästekeskuste ja rannavalvejaamade kommunikatsiooni. Kõik see juhtus nii järsku, nagu oleks keegi lülitle vajutanud.

Pole teada, mismoodi need intsidendid omavahel seostuvad. Võib-olla polegi need ühenduses. Keegi ei tea, kas need on seotud laevahuku asjaoludega. Igatahes sobivad mainitud kummalised kokkulangevused niisuguste juhtumitega, mida salvestatakse ja suletakse Riikliku Julgeolekuagentuuri (NSA) arhiivi.

Teine oletus on see, et NSA jälgis Gregg Bemise *One Eagle*’i ekspeditsiooni või sai Rootsilt või Soomelt sukeldumise kohta salaandmeid. Võib-olla NSA lihtsalt tundis huvi, miks Rootsi sukeldumise vastu tõrgub. Aga USA seadus keelab NSA’l

sihikindla andmete kogumise USA kodanike kohta, kui selleks puudub välisluure kaalutluste alusel väljastatud luba.⁴

Veelgi enam, *One Eagle*'i pardale kutsuti Rootsi ametiisikud, ekspeditsioonil käisid kaasas ajakirjanikud, laev pidas raadiosidet avatud sagedustel ning sukeldumise tulemused avaldati meedias ja pandi üles Internetis. Kogu sukeldumine kulges varjamatult, mistõttu NSA'l polnud põhjust kulutada ressursse *One Eagle*'i pealtkuulamiseks, riskides ületada oma võimukompetentsi piire.

NSA jälgib iga tund tuhandeid laevu ja kaldakommunikatsioone, kuid mitte kõik kinni püütud teated ei vääri üleskirjutamist. Et midagi külluslikult kuhjuvast informatsioonist välja noppida, paberile kanda ning käsuahelat mööda ülespoole suunata, pidi NSA kuulma midagi olulist, millel oli ilmselt luureväärtus.



Rootsi ühiskond on tähelepanuväärselt avatud. Täidesaatva võimu poliitikud suhtlevad Stockholmis kõigiga. Parlamendihoone vestibüülist võib vabalt võtta brošüüre, kus on täpselt kirjas parlamendisaadikute töötasu ja reisikulutused. Rootsi kodanikel on õigus tutvuda poliitikute postiga. Rootsi informatsioonivabaduse seadused on vist liberaalseimad Euroopas.

Aga valitsuse otsuste avalikustamisel on siiski piirid, nagu selgus *Estoniaga* seotud salatsemisest. Iseäralikud intsidendid valitsusringkonnas toetavad arvamust, *Estonia* juhtumi uurimine rajaneb riikliku julgeoleku kaalutlustel ning et valitsuselt saadud vastused on tegelikult strateegilised valed.

Õnnetuse asjaoludega tegelnud kõrgeim ametiisik oli üsnagi vastuoluliselt käitunud Mona Sahlin, Rootsi transpordiminister aastail 1998–2002. *Estonial* hukkunute perekondi esindava Pariisi advokaadi Erik Schmilli sõnutsi Sahlin ühtaegu salatses ja püüdis midagi öelda. Kui avaldati teade, et *Estonia* ohvrite perekondade hagi tuleb arutusele Prantsusmaal, helistas Sahlin kohtunikule ja tahtis privaatsest arutada juhtumit juba *enne*, kui see kohtuniku kätte jõuab. Sahlini taotlusest kuulnud Schmill oli rabatud. "Nõnda ei tehta isegi kolmanda maailma riikides," ütles Schmill.⁵

Parlamendi masinavärgis toimus veelgi kummalisemaid

sündmusi. Tagasihoidliku Rohelisteparteiesindaja Lars Ångström, kes oli tutvunud õnnetusega ja kritiseerijate arvamustega, üritas edutult algetada parlamendis eelnõu uurimise taasavamise kohta. Ta ei nõudnud sukeldumiseks peditsiooni, vaid uut kriitilise pilguga läbi vaatamist haldustasandil. Teisisõnu, kriitikute ärakuulamist, nende mureväidetes selgusele jõudmist, mõne dokumendi veelkordset seiramist ja küsimustele vastamist – kõik need olid valitsuse tavapärase ülesanded.

Ångström õhutas teisi seda ettepanekut toetama. Muuseas mäletab ta, kuidas arutas *Estonia* uurimise vigu ning lahtisi otsi Rootsi Keskpartei liikme Ange Hanssoniga, kes kuulas tähelepanelikult ja objektiivselt ning lubas abi. Aga siis kohtus Hansson transpordiminister Sahliniga ja juba järgmisel päeval asus mees vastupidisele seisukohale.

“Oma isiklikust seisukohast loobub inimene ainult siis, kui keegi tähtis isik teatab, et tegemist on riigi julgeolekuga, et miski võib Rootsit kahjustada, mistõttu ei tohi sügavamalt urgitseda,” ütles Ångström. “See on üks vähestest veenvatest väidetest, mis võib inimese arvamust muuta.”

Poolteist aastat üritas Ångström mõjutada parlamenti, et uurimise taasalgatamise ettepanek menetlusse võetaks. 2002. aasta mais lülitati taotlus lõpuks riigieelarve vaidluste päevakorda – niisugune manööver muutis uue uurimise millekski kõrvaliseks. “[Parlamendis] väitlust ei toimunud, lihtsalt öeldi, et uut juurdlust ei tule,” ütles Ångström. “Tavaliselt viidatakse vähemalt varasematele otsustele või mingitele kaalutlustele. Minu meelest oli see murettekitav.”

Ångström ei kahtlusta lausa poliitilist vigade varjamist või salatsemist, vaid pigem levinud kõlbelist ükskõiksust. Rootsi poliitikutel on erakordselt raske tunnistada, et *status quo* on ebapädev või petlik.

Puudusteta ühiskonna kuvand püsib endist viisi, hoolimata sedavapustavatest pretsedentidest. Rootsi on minevikus korduvalt selgitanud katastroofe süütute seikadega, mis hiljem osutusid valeks. 1952. aastal tulistasid sovetid Läänemere rahvusvaheliste vete kohal alla Rootsi veolennuki DC-3. Rootsi valitsuse kinnitas 40 aastat, et lennuk olevat sooritanud tavalist harjutuslendu. Pärast Nõukogude Liidu lagunemist avanes meeskonnaliikmete sugulaste lakkamatu surve sunnil tõde: neutraalse Rootsi lennuk oli NATO jaoks Nõukogude Liitu spioneerinud. Neid fakte varjati ligi pool sajandit, et vältida Rootsi riikliku julgeoleku oletatavat kahjustamist.

1986. aastal mõrvati tänaval peaminister Olof Palme, kes oli aidanud ehitada nüüdisaegset Rootsi riiki, kuid see kuritegu on tänini lahendamata. Ent salatsemise ja skandaaliga määratud uurimine osutab, et selle edenemist on takistanud mõjukad riigisisesed jõud.

Rootsil ja Nõukogude Liidul, hiljem Venemaal, on rikkalik spionaažiskandaalide ajalugu, mida pole kunagi põhjalikult uuritud. Rootsi valitsuses teenivate või sealt pensionile läinud ametnike hulgas võib olla isikuid, kes püüavad varjata minevikus aset leidnud riigireetlikku tegevust. Neid isikuid võidakse šantažeerida ja ehk on ka see üks põhjus, miks parvlaeva uppumise informatsiooni varjatakse.

Ångström teadis parvlaevaõnnetusega sarnanevaid juhtumeid. 1983. aastal oli ta Rootsi lepitus- ja arbitraažinõukogu esimees, kel tuli tegelda Rootsi tollase tähtsaima relvatarניה, firma BAE Systems Bofors AB saladokumentidega.

Dokumentide järgi oli Bofors lisaks teistele asjadele segatud Indiarelvatehingusse, millekäigustehtikokkulepitud tagasimakse, et tagada 1,3 miljardi USA dollari suurune relvatehing. Ångström ja teised arbitraažinõukogu liikmed esitasid ametnikele tõendid, kuid midagi ei juhtunud.

“Inimesed ütlesid meile: see ei saa tõsi olla, teie lepitusnõukogu kõnnib õhukesel jääl, nii auväärased inimesed ja firmad ei saanud seda teha – ning samamoodi arvas ajakirjandus,” meenutas Ångström.

Jätkunud surve tõttu mõisteti Boforsi kolm kõrgemat direktorit viis aastat hiljem, 1989. aastal, relvahangeldamises süüdi.

“Ma ei usu, et parlamendiliikmed [tagasimaksetest] üldse midagi teadsid,” ütles Ångström. “Nad olid siirad, kui ütlesid, et seda ei saanud juhtuda. Olukord oli ju nii tavatu, ühiskond ja õigussüsteem ei olnud harjunud, et Rootsis võib juhtuda midagi niisugust. Tunnen *Estonia* õnnetuse puhul sedasama. Olen veendunud, et miski on väga valesti.”⁶

Samamoodi hämmeldunud oli Mõõdukate partei pensionil poliitik Tom Heyman. Heyman teadis nii mõndagi laevadest ja merest. Ta oli väljaõppinud kapten, kes teenis enne poliitikasse minemist merelaevadel. Heyman pooldas ka *Estonia* õnnetuse uut uurimist. Ta meenutas parlamendis algatatud seaduseelnõu. “Sotsiaaldemokraatide fraktsiooni esinaine oli lausa hirmul,” ütles Heyman. “Ta pistis kogu materjali kalevi alla.”

2001. aastal, kohe pärast *One Eagle*'i ekspeditsiooni sattus Heyman komisjoni, mis pidi algatama uue seaduseelnõu. Komisjoni toetuse puhul oleks see kohustanud valitsust taasalustama *Estonia* juhtumi uurimist. Komisjoni liikmete ja oma parteijuhi erikohtumisel esines Heyman selgitustega, tuues esile senise uurimise puudused. Mõjukate parlamendisaadikute enamus toetas seda ning Heyman oli kindel, et algatus läheb läbi.

Aga hääletamise eel andis Heymani parteijuht kõigile liikmetele otsese käsu hääletada Heymani vastu. "Neil keelati oma arvamuse järgi talitamine ja minultki küsiti: "Kas sa tõepoolest pead hääletamisel osalema? Ehk võiksid puududa?"

Algatusettepanek hääletati maha.

Veelgi kõnekam oli tõsiasi, et hääletustulemused ei jagunenud eri parteide lahtusjoont mööda. "[Olen] olnud parlamendis neliteist aastat, kuid pole veel midagi niisugust kogenud. Oli ilmselge, et kusagil oldi väga selle vastu," ütles Heyman. "Mina ei tea, miks *Estonia* uppus, kuid olen täiesti kindel, et see ei juhtunud nõnda, nagu aruanne kirjeldab. Lõpparuanne on algusest lõpuni võltsing. Igaüks püüdis kaitsta oma huvisid nii hästi kui vähegi võimalik."⁷

Laevaõnnetuse kohmakas katmine riikliku julgeoleku looriga osutab, et täielik avalikustamine tekitaks ebameeldivusi teistelegi riikidele, kusjuures kõigepealt kaldub mõte Venemaale.

Venemaa vaevalisel ning väga haavataval perioodil 1990. aastatel hoidusid USA ja Euroopa riikide valitsused tihti kõigest väest kasvõi kõige tagasihoidlikumast avalikust Venemaa-kriitikast, käies kikivarvul ümber siseterviklikkuse kaotanud riigi ohtlike prohmkate.

Pärast seda, kui 1995. aastal oli napilt suudetud ära hoida Venemaa tuumarünnak USA idarannikule, püüdsid Lääne valitsused selle maha vaikida. Keegi ei tahtnud õõnestada Jeltsini jalgealust, sest too näis üritavat Venemaa demokratiseerimist. 1994. aastal nägid Finnairi reisilennuki piloodid 9000 meetri kõrgusel Minski lähedal vististi enda ees lendavat raketti. Soome kaitsejõud algatasid selle juhtumi salajase uurimise. "Sündmuse erilise delikaatsuse tõttu" vaikiti sellest kuni 2003. aastani.⁸

Parvlaeva *Estonia* õnnetus on lihtsalt sellesama mustri osa.



Teadmine, et lõpparuanne on oma vaieldavustest ja poolikutest tuvastustest hoolimata 20. sajandi Euroopa rahuaja kõige kohutavama laevaõnnetuse otsustav sõna, tundub olevat piisavalt paindlik ning lohutav. See võimaldab igaühel õlgu kehitades raputada endalt reaalsusekoorem, viidates asjatundjate igakülgetele kinnitustele, et õnnetuse põhjustas vöörivisiir.

Ükski pädev keskvõim Rootsis ega kuskil mujal ei anna *Estonia* katastroofiga seotud küsimustele rahuldavat vastust. Pole kedagi, kes nõustuks arutama leitud tõendite uurimise puudujääke. Ükski Rootsi mõjukas ajakirjandusharu ei rõhuta valitsuse selgitamiskohustust. JAIC on ammu laiali saadetud. Riigivõimud on keeldunud juba 1994. aastast alates sellest rääkimast.

Üldsuse rahulolematus sellega, mismoodi katastroofi uuriti, sundis Stockholmi koondama *Estonia* andmebaasi Psühholoogilise Kaitse Ameti (PKA) juurde, mis muuhulgas on kriisilukorras valitsuse suhtekorraldaja. PKA pakub "nõu ja juhatust, arvestades massimeedia... võimalusi leevendada ühiskonnas rahuajal tekkivaid kriitilisi pingeid". Teisisõnu, avalikkust häirivad seigad pööratakse positiivses suunas.

PKA andmebaasi ehk "faktipanka", nagu seda nimetatakse, kiideti kui Rootsi riigi ülimalt žesti, mis võimaldab juurdepääsu kõigile *Estonia* õnnetusega seotud dokumentidele ja need peaksid siis nagu tagama ka vastuse kõigile küsimustele. Kuid see pole sugugi nõnda.

Tegelikult faktipank ainult koondab niigi avaliku materjali ühte kohta. Mõnda ametlike leidude suhtes kriitilist uuringut sinna ei võeta. Ülejäänud dokumendid jäeti välja, sest Rootsi riik salastas need. PKA töötajad ei ole mingid suured autoriteedid, kes oleksid pisiasjadeni kursis katastroofiga ja lõpparuandes puudutamata probleemidega. Pigem on tegemist hoiustatud materjali valvuritega.

PKA kutsub rahvast vaatama parvlaeva *Estonia* katastroofi dokumente ja fotosid, mis on niigi kogu aeg kättesaadavad olnud.

Faktipank paistab olevat Rootsi lõppmäng. See tähendab, et transpordiministeerium on lükanud vastutuse PKA-le. PKA suunab *Estonia* asjus tehtavad järelepärimised faktipangale. Faktipangas puuduvad inimesi vaevavate küsimuste vastused, tegelikult saadetakse kritiseerija ministeeriumi tagasi. See on kena nõiaring. Ja see kurnab inimesi.

Pöiklemispoliitika on edukalt aidanud kriitikat tõrjuda, selle hambaid nüristada ja tõe otsimist venitada.

Võrdluseks olgu öeldud, et 2001. aasta septembris Maaailma Kaubanduskeskuse ründamist kajastava informatsiooni maht ja üksikasjade hulk on suur ning see kasvab iga päevaga. 11. septembri komisjon koostas mahuka aruande, jätkuvad avalikud arutelud ajakirjanduses ning valitsuse selgituste pisimaidki detaile vaidlustatakse järelejätmatus.

Parvlaeva katastroof andis väikesele Eestile ränga löögi. Aga avatuse ja tõeotsimise asemel hakkasid Rootsi võimud kohe informatsiooni varjama, keelasid pääsu vrakile ja ärritused, kui sooviti diskussiooni. Eestile edastati sõnum: hoida saladust ja mitte rünnata ametlikke selgitusi. Niisugune nõukogulike väärtuste kohaselt toimimine avaldas Eesti ajakirjandusele ja ametiasutustele arvatavasti negatiivset mõju, sest paistis, et need on hakanud siirduma ühest pettusel põhinevast kultuurist teise samasugusesse.



Parvlaeva *Estonia* õnnetuse tegelik põhjus alles ootab lahtiharutamist. Töö on pooleli. Lõplik tõestus, katastroofi viimane sõna, lamab Utö rannast 38 kilomeetri kaugusel kõigest 50 kuni 80 meetri sügavusel merepõhjas. Mida lähemale minnakse vrakile, seda lähemale jõutakse tõe.

Kogu loo avaks Uppunud laevale laskuv sõltumatu uurimissioon. Selleta tuleks piirduda ainult ligikaudsete kontuuridega, sisu jääks täitmata.

Kriitikud peavad tegutsema hoolikalt, et võimalusi ja tõenäosusi ei peetaks tegelikkuseks. Kõiki fakte ei teata, tuleb aeg, mil aruandesse tehakse parandusi ja kantakse selgitusi. Praegu tehtavad järeldused on pigem võimalikkus kui tegelikkus, need tuginevad rohkem intuitsioonile kui loogikale.

Riigivõimud võivad avaldada saladusi aastakümneid hiljem, kui geopoliitiline olukord on küpsenud; kui sündmustega seotud põlvkonna tuumik on juba surnud või valitsuse teenistusest lahkunud; kui juriidilised aktsioonid on ammu maha rahunenud ja legitiimne kriitika ajalooliseks kurioosumiks jahtunud.

Seni aga võivad üht-teist lekitada teisedki samasugused tõearmastajad nagu too Rootsi ametnik, kes andis teada, et miski oli mäda, kui võimud käskisid osa parvlaeva *Estonia* laadungist

tollikontrollita läbi lasta. Või õnnestub Eestit ja Lätit veenda, et alustataks parlamendivaidlusi ning parandataks hauapaiga lepingut nõnda, et see lubaks korraldada valitsuse kontrolli all Tallinnast või Riiast lähtuva eraviisilise ekspeditsiooni. Kui Rootsi ei suuda tuvastada, miks laev uppus nii kiiresti, siis tuleb lubada seda teha teiste riikide uurijatel.

JAIC'i positsioon ei ole seesmiselt stabiilne. Tagasihoidlikud aktsioonid võivad põhjustada mõne pöördelise sündmuse, mis toob kaasa reeglite äkilise ja ulatusliku muutmise – ning seab õnnetuse sootuks teistsugusesse raamistikku. Ent seni peitub mootorlaeva *Estonia* tõde endistviisi valitsustevahelises mustas augus.

Rootsi Kuningriigil lasub tülikas kohustus lahendada üks kõige rängemaid Nõukogude Liidu kokkuvarisemisega seotud vaidlusküsimusi:

Mis juhtus Läänemeres 28. septembril 1994?

JÄRELKIRJAD

Järelkiri A

Kiire uppumise selgitamispüüd

“Parvlaev *Estonia* uppus pärast seda, kui vesi murdis lahti vöörivärava, uputas autoteki, muutis laeva ebastabiilseks ja pööras selle kummuli.”

See kirjeldus, mis pisut erinevas sõnastuses korduvalt avaldati kümnete uudisteorganisatsioonide vahendusel, püüab JAIC'i avastatut kokkuvõtlikult esitada. See on eksitav.

Estonia-suguste ro-ro parvlaevade ohtlik ebastabiilsus on hästi teada. Vesi valgub avatud autotekile, laev kaldub küljele ja jääb ujuma, sest õhk on kere sisse suletud. *Estonia* õnnetuse järel kehtestati ro-ro tüüpi laevadele lisasätted, mille järgi tuleb autoteki väravat tugevdada ja tagada laeva vertikaalasendis püsimine ka siis, kui autotekile on kogunenud pool meetrit vett.

Aga küljele vajunud või isegi kummuli ro-ro parvlaev pole veel uppunud laev. Probleem peitub selles, et kaks eraldi sündmust – nimelt küljel ujuv laev ning *kiiresti* uppuv laev – seostatakse ekslikult põhjuse ja tagajärjena. Põhjuslikke järeldusi ei tehta vajaliku tähelepanuga. Kui JAIC'il oleks seda olnud, siis oleksid komisjoniliikmed küsinud: “Laev vajus kreeni, aga miks see nii kiiresti uppus?”

Selle asemel jagati avalikkusele libekeelseid väiteid. “Igale meremehele on selge, et kohe kui vesi on valgunud autotekile, upub laev sedamaid, pealegi kiiresti,” ütles 1996. aastal JAIC'i esimees, eestlane Uno Laur.¹

Laur, kes igale kriitilisele märkusele lajatas vastu lõpparuandega, ei jätta lahkarvamusteks vähimatki ruumi.

Agasuletud ustetaga arutlenud komisjoniliikmeid hämmastas parvlaeva kiire uppumine siiski. Rootsi meresõidupsühholoog ja ning JAIC'i endine liige Bengt Schager, kes 1997. aastal masendunult tagasi astus, kirjeldas varjatud lahkhelisid.

"Panin tähele, et JAIC'i liikmed, kes pidasid laevahuku peamiseks põhjuseks laeva stabiilsuse kadumist, olid 1994. ja 1995. aastal olnud enesekindlamad kui nüüd 1997. aastal," ütles Schager. "Etteantud stsenaarium tekitas neis üha rohkem ebalust ja mina ütlesin selle avalikult välja. Laususin neile: "Te polegi säärases sündmuste ahelas nii väga kindlad..." Suletud uste taga puudus neil... stabiilsuse asjus... üksmeel. Püstivusteorია tekitas virrvarri. Me ei mõistnud, mismoodi laev võib uppuda 35 minutiga. See oli kõigi meelest mõistatuslik ja on praegugi seletamatu."²

Tõepoolest, JAIC ei teadnud, kuidas peaks serveerima *Estonia* uppumisaasi. Kui öelda, et lõpparuandes on sellest üle libisetud, siis on ikka veel liiga leebelt öeldud. Aruande 228 leheküljel vihjab kõigest mõni lõik kiirele uppumisele ning siis tehakse järeldus: "Kui lained purustasid kajutiaknad, oli uppumine vältimatu..."³

"Purunenud akende teooriat" mainitakse mitteametlikes kõnelustes sageli kui ratsionaalset selgitust, miks vesi laeva sisemusse tulvas. Selle arvamuse kohaselt purunesid äkksurve tagajärjel kreeni vajunud laeva kajutiaknad ja ahtriteki avarad pardaaknad. Lõhutud akendega suure laeva täitis merevesi mõne minutiga.

Muidugi on kirjeldatud pilt vapustav. Ent selle kinnituseks pole olemas ainsatki tõendit ega isegi tunnustatud statistilist analüüsi. Kuhu jäi siin see põhjamaine hoolikus, millega muidu on koostatud stabiilsuse, tõmbetugevuse ja suurte lainete olulise kõrguse arvutused ning muud raskesti mõistetavad andmed, mida on täis nii lõpparuanne ise kui ka kaks tellisepaksust lisakõidet? JAIC lihtsalt piirduski nentimisega - purunenud aknad.

Ei analüüsitud, missugust klaasi kasutati *Estonia* ehitamisel. Reisilaeva ohutuse ja hubasuse tagamiseks on vaja projekteerimisel klaasi tugevust hoolikalt hinnata. Parvlaeva aknad peavad taluma Läänemere tormituult, vihma või rahet, kuid ka purjus turisti, kes vastu klaasust kukub ja siis pead hõõrudes edasi vaarub. Ükski laevafirma ei soovi, et teda kohtusse kaevataks.

Estonial ei olnud tavalisi tahvelklaasist aknaid. Parvlaevade ehitamisel kasutatakse mitmesuguse tugevusega klaasi. Näiteks termotöödeldud, tugevdatud klaas mureneb jõulise löögi toimel.

Lamineeritud klaas praguneb, kuid ei murdu. Parvlaevade aknad on vähemalt kahekihilised, see tagab lisakaitse mere eest.

Estonia vööripoolsed kajutiaknad on enamasti inimese pea suurused. Isegi siis, kui lained peaksid need kõik purustama, ei jõuaks sealtkaudu sissevoolav vesi täita laeva, mille pikkus võrdub Vabadussamba kõrgusega.⁴

Veelgi enam, teadaolevad faktid kummutavad ka arvamuse, nagu olnuksid ahtripoolsed, seinasuurused aknad need "olulised avaused", kustkaudu merevesi pahinal sisse tungis. Kui laev triivis ja vett sisse võttis, jäi enamik aknaid terveks. Rockwateri sukeldumistest 4.–10. detsembrini 1994 on teada, et tuukrid pidid aknaid haamrite ja muude tööriistadega sisse lööma. Tuli näha ränka füüsilist vaeva, et raiuda avad parasjagu suureks, sest muidu poleks tuuker sealt läbi mahtunud. Sukeldumisaruan-des toodud kirjeldusest selgub, kui vähe oli parvlaeval suuremaid avasid:

"Tekkide [4, 5 ja 6] ahtripoolsed aknad olid parasjagu suured, et tuukrid pärast nende purustamist sealtkaudu ohutult sisse pääsesid. Selleks taoti suur malspiik haamriga väljavalitud akna nurka, et klaas lõhkuda. Seejärel sai selle haamriga välja lüüa... Peale selle tuli purustada 4., 5. ja 6. teki vööripoolsed aknad ja avausi hapnikkaarlõikamisega avardada, et tuukrid sisse pääseksid."⁵

Ilmselt lükkas JAIC tegelikult vrakis käinud meeste kirjutatud sukeldumisaruan-de kõrvale. Lõpparuandes nenditakse: "Tõenäoliselt ujutati kõigepealt üle 4. teki ahtripoolsed aknad [kui laev oli kaldunud 40 kraadi]... Suure löögijõuga lained olid usutavasti varemgi nende akende vastu peksnud. Pole tõenäoline, et need aknad, ehkki tugeva konstruktsiooniga, oleksid nii jõulisi lööke talunud."⁶

Võib-olla polegi tõenäoline. Aga ametliku sukeldumisaruan-de järgi pidasid need aknad siiski lainete löögijõule vastu.

Purunenud akende teooria asjus on teada üks veelgi kõnekam detail. Lõpparuandes väidetakse, nagu oleksid parvlaeva ahtri suured klaasist tagauksed purunenud siis, kui laeva kalle suurenes 40 kraadini. Kui see tõele vastaks, siis oleks risu välja pudenenud – iseäranis seetõttu, et laev uppus achter ees. Kõik lahtised esemed ohvitseride söögisaalist 7. tekil ja 5. tekil asuvast kohvikust, mis mõlemad paiknevad ahtris, oleksid takistamatult lähedale merepõhja kukkunud. Tuhatoosid, noad-kahvlid, katkised klaasid, taldrikud, toolid ja lauad – kõik see, mida igas

kohvikus näha võib.

Veelgi enam, achter langes mürtsatades põhja, siis kukkus vöör ettepoole ja laev läks kummuli. 16 000-tonnise laeva merepõhja prantsatamine rebinuks kohalt kõik, mis polnud kõvasti kinnitatud – umbes samamoodi kopsib suitsumees oma piipu tubakajäägist vabanemiseks vastu betoonseina.

Seega peaksid suuremad 5. ja 7. tekilt pärit risuväljad asuma vrakist umbes 1,5–1,8 kilomeetrit lääne-edelas, sest just seal olevat JAIC'i väitel parvlaeva kalle olnud 40 kraadi ning lained purustanud suured ahtriaknad (vt Kalmari kaart teises lisas). Teine risukogum peaks paiknema vraki ahtri juures, sest just achter pörkas kõigepealt vastu põhja.

Aga JAIC'i soomlastest liikmete hangitud hüdrolokaatorkujutistel paistab olevat üksainus suurem risuväli vrakist 300–500 meetrit lääne-edelas. Rõhutagem sõnapaari “paistab olevat”, sest hüdrolokaatoriga saadud kujutisi võivad isegi eksperdid vääriti tõlgendada; tuukrid jätsid risukogumi uurimata.

Kui hüdrolokaatoriga saadud kujutisel *Estoniast* 300–500 meetrit lääne-edela pool lebavad tõepoolest söögiruumidest pärit risu, siis purunesid ahtriaknad, kustkaudu vesi olevat kiiresti sisse tunginud, tegelikult väga hilja. Seega ei saanud need suured ahtriaknad olla vee sissevoolamise otsustav põhjus.⁷

Mõni aken võis tõepoolest puruneda *pärast* seda, kui parvlaev oli veega täitunud ja põhja vajus, kus sügavuse kasvades suurenev veesurve need raamist välja pressis.

Estonia aknad polnud haprad, habras oli hoopis purunenud akende teooria. JAIC loobus sellest peagi. Aga inimesed jätkasid ebameeldivate küsimuste esitamist, sest taheti teada, miks laev nii kiiresti uppus. Väidetavalt vigastamata parvlaev läks põhja kiiremini kui torpedeeritud *Wilhelm Gustloff* ja peaaegu sama kiiresti kui torpedeeritud *Lusitania*.

Lõpuks kärutasid ametiisikud lagedale “ventilatsiooniteooria”.

Selle järgi olid autotekilt alumistele tekkidele ulatuvad ventilatsioonitorud omamoodi merevee sissevoolukanalid, mis uputasid kiiresti alumised tekid.

Kui see teooria vastaks tõele, siis selgitaks see, kuidas juba enne laeva kaldumist ilmus alumistele tekkidele vesi, millest rääkisid pääsenud reisijad; see selgitaks ka laeva kiire põhjamineku. Aga JAIC pühendas sellele “tervelt” kolm lauset: “Autoteki

ventilatsioonitorud ulatusid 4. teki tasandile. Vahetusmeeskonna ühe liikme tunnistuse kohaselt oli need torud tavaliselt suletud. Aga sellegipoolest võisid need šahtid üleujutamise korral avaneda.”⁸

See ongi kogu mosaiikmõistatuse potentsiaalselt kriitilisele killukesele pühendatud analüüs. Veelgi enam, ametlikul vrakile sukeldumisel ei käskinud keegi tuukreid kas või korraks ventilatsioonišahtidele valgust heita. Tuukrid jõudsid autotekile, samuti 4., 5. ja 6. teki kajutitesse. Kui videolindile oleksid jäänud sulgemata ventilatsioonitorud, siis oleks ventilatsiooniteooria kinnitanud JAIC’i lõppjäreldusi ja nõrgendanud väidet, et laevakeres oli auk.

JAIC’i ilmne ükskõiksus ventilatsiooniteooria asjus ei häirinud Rootsi valitsust ja see esitati uuesti. 2002. aastal sai Rootsi Psühholoogilise Kaitse Amet (PKA) ülesande pöörata uskmatud lõpparuande usku.

Väljastpoolt kaasatud rootsi inseneride uuringut tsiteerinud amet kinnitas, et neljanda teki sulgemata ventilatsioonitorud olid kanaliteks, mille kaudu vesi voolas alumistele tekkide ja ujutas laeva kiiresti üle. Teooria esitati nagu kord ja kohus, koos vältimatute jooniste ja keerukate arvutustega, mis üldsuse küll külmaksjätavad, kuid tekitavad sellegipoolest tõsise ponnistamise mulje.

Kirjeldataud teooriat rikub üks oluline viga – ventilatsioonitorude läbimõõdust ei piisa laeva kiireks üleujutamiseks. Rootsi ajakirjaniku Knut Carlqvisti järgi esitab PKA uuring vääriti šahtide läbimõõtu ja nende kaudu voolava vee hulka. Carlqvist kasutas selle ameti aruandest pärit andmeid, mille järgi iga šahti ristlõike pindala oli 0,25–0,30 ruutmeetrit. Isegi mitu lahtist ventilatsioonišahti klappi, millest igaüks on umbes raamatu mõõtu, ei seletaks, kuidas nende kaudu võis mõne minutiga sisse tungida tuhandeid tonne vett.⁹

Kõigepealt katkised aknad, siis ventilatsioonitorud. Pärast käesoleva kirjatöö valmimist on Rootsi valitsus niisiis püüdnud leida midagi uut selgituseks, miks laev uppus nii kiiresti. Laenan siinkohal JAIC’i endise esimehe Uno Lauri ühe väljendi: üldsus on kuulnud valitsuselt *Estonia* kiire uppumise kõikvõimalikke selgitusi peale selle, et seda tegi UFO.¹⁰

Autotekk ja ramp

Parvlaeva *Estonia* autotekk asus just veeliini kohal. Kui laev seisab sadamas, visiir üles tõstetud, laskub parvlaeva eesosas asuv ramp nagu lossi tõstesild alla ning sõiduautod ja veokid saavad peaaegu rõhtsat pinda mööda pardale sõita. Langetatud rambi puhul on avaus 5,5 meetrit lai ja 5 meetrit kõrge, seega on selle pindala 27,5 ruutmeetrit.

Reisija ajab oma auto parvlaeva avatud suhu ja meeskonnaliige suunab juhi parkimiskohale. Seejärel tõmbab juht arvatavasti käsipiduri peale, võtab stereosüsteemi maha, peidab selle pakiruumi, lülitab signalisatsiooni sisse ja läheb oma kajutisse. *Estonial* veeti sageli ka regiooni paljudest paikadest pärit veoautosid, mis toimetasid kaubalasti üle Läänemere teistesse Euroopa riikidesse.

Kui kõik autod on pardal, tõstetakse ramp üles ja see suleb sissesõiduava. Seejärel laskub ja lukustub teine tõke, võõriviisir.

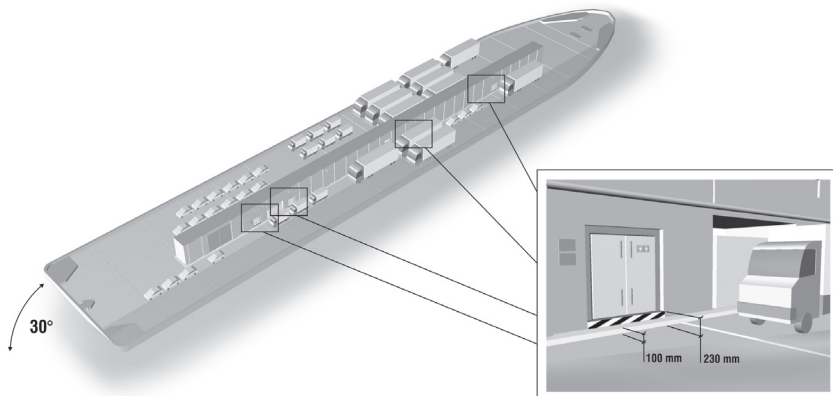
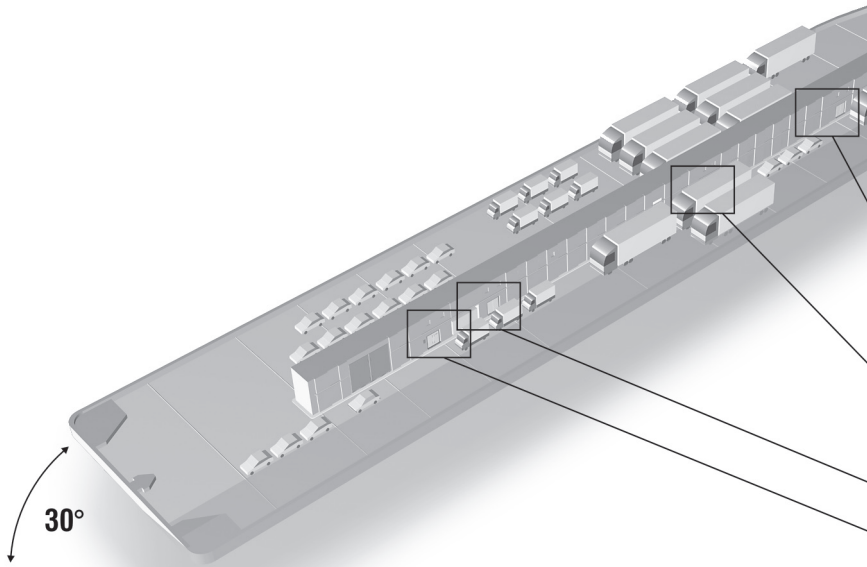
Autotekk peab paratamatult olema täpselt projekteeritud. Igal reisil võetakse pardale paljudest riikidest pärit sõidu- ja veoautosid, mõnest lekib kindlasti kütust või õli. Seetõttu peab autoteeki konstruktsioon välistama vedelike nõrgumise kohe selle all asuvatesse reisijate kajutitesse.

Ainsad potentsiaalsed avad on kere keskosas paiknevad liftid ja trepikojauksed, mille ees on keskosa seina ääristav 100 mm kõrgune rant.

Randi ülesanne on takistada lekkinud kütuse ja õli – või merevee – trepist alla valgumist. Trepikojauksel on peale selle 130 mm kõrgune lisalävi. Ülearune vedelik voolab piigarditesse – autoteeki pardaseintes olevatesse väikestes avadesse – ja sealtkaudu merre.

Trepikoja ukсед avanevad ja sulguvad hüdrauliliselt. Vajuta nupule, oota mõni hetk ja uks avaneb sisinal. Ukсед pole veekindlad, kuid sellegipoolest on tegemist tõketega.

Lühidalt, autotekki ei saa pidada lahtiseks tekiks, kuhu tasakaalus laeval võiks koguneda mis tahes vedelikku rohkem kui 230 mm kõrguselt – alles siis valguks see keskmiste uste kaudu välja ja voolaks trepist alla.

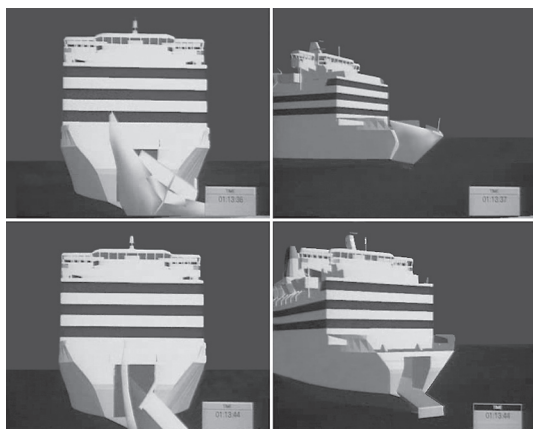


Autotekk. Kui laev üha rohkem tüürpoordi kaldub, peab vesi vastavalt üha kõrgemale tõusma, et see keskosa usteni jõuaks ja alla voolaks. Laev pöörduks juba enne seda kummuli.

Lisapilt: Kõrgendatud lävepakud. 100 mm kõrgune rant keskosa ümber; peale selle oli igal uksele lisaävi, seega ulatus tõkke kogukõrgus 230 millimeetrini. Trepikotta jõudmiseks pidid reisijad sellest barjäärist üle astuma.

Parvlaeval *Estonia* oli iseäralik konstruktsioonierisus. Autoteki sulgemise järel peitus rambi ülaosa umbes kahe meetri pikkuselt vöörivisiiri küljes oleva korpuse sisse. Seetõttu arvati, et irdunud vöörivisiir rebis loomulikult rambi lahti.

Rampi peeti laevahuku põhielemendiks. *Estonia* ei vajunud küljele mitte selletõttu, et visiir küljest kukkus. JAIC'i arvates juhtus see hoopis sellepärast, et irduv visiir rebis rambi pärani lahti, avades autoteki merele. Ka sertifitseerimisorganisatsiooni Norske Veritas sõltumatu raport mainib õnnetuse peapõhjuseks avanenud rampi.¹¹



See JAIC'i loodud animatsioon kujutab komisjoni arusaamise järgi vöörivisiiri irdumisprotsessi, mille tagajärjel ramp pärani lahti rebiti.

Aga autoteki ramp ise on hoopis veel üks põhjus, miks JAIC'i levitatud rebenemis- ja uppumisselgitus – mida üldiselt uskumagi jäädi – ei edasta saatuslikku sündmuste ahelat õigesti. Ilmselt ei avanenud ramp kunagi täielikult.

Pole kunagi tõestatud, nagu olnuks autoteki ramp lahti, seda ainult väideti. Tuukrid leidsid, et ramp oli kinni ja ainult pisut – vähem kui meetri võrra – pakpoordipoolses ülaseravas *paakil*. Et vrakk lamab peaaegu kummuli, väitis JAIC, nagu oleks raskusjõud rambi kinni tagasi vajutanud. Seda oletust ei püütudki tõestada. Tuukrid oleksid võinud lasta trossi merepinnal olevalt platvormilt rambini ja hakata seda siis vintsiga üles kerima, et näha, kui vabalt see liigub. Nii kiire ja lihtne operatsioon oleks JAIC'i järeldusi kinnitanud – või need kummutanud.¹²

Teine avatud rambi teooria vastuolulisus ilmneb seoses laadungiga. Õnnetuse ööl oli autotekk sõidu- ja veoautosid pungil täis. Koguni nii tihedalt, et autode vahele jäi kõigest umbes 10 cm vaba ruumi. Autotekk oli parkla. Ülekoormatuse tõttu ei saanud autosid kinnitada turvarihmade abil hoidelülide külge, mis olid poltidega kinni pörandas. Juhtidel kästi ainult autodel käik sisse jätta ja käsipidur kõvasti peale tõmmata. Suurte veokite rataste ja pöranda vahele surusid meeskonnaliikmed puitkiilud.¹³

Ametliku lastikirja järgi võeti viimastena pardale kaks sõiduautot. Kui ramp tõusis ja sulgus, jäi see viimaste autode tagumisest pörkerauast kõigest käepikkuse võrra eemale.

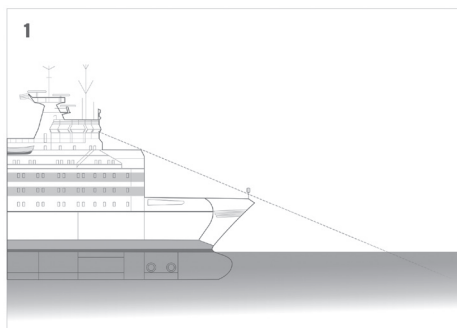
Estonia väljus Tallinnast, kaldunud 0,5 kraadi ahtri poole. Sõidu ajal kogunes visiiri vett, mis vähendas trimmi ahtri pool ning muutis vööri raskemaks, seega istus laevanina pisut sügavamal vees kui ahter.¹⁴

Selle loogika järgi oleks nõnda, et vöörivisiir kukkus küljest ja rebis autoteki rambi lahti, tekitades 27,5 ruutmeetri suuruse ava, mille kaudu metsikud lained tungisid 15-sõlmese kiirusega liikuva laeva sisemusse. Piiratud ruumis loksuvad tuhanded tonnid vett tekitavad tõstejõu. Viimasena pardale võetud kahel sõiduautol oli käik sees ja käsipidur kõvasti peale tõmmatud. Aga nende hoidejõud oli tühine, võrreldes 27,5 ruutmeetri suurusest avast sissetungiva mere vägevusega.

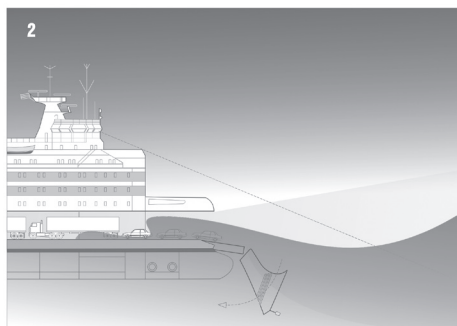
Kaugemale sisse tõugata lained neid kaht autot ei saanud, sest autotekk oli liiga tihedalt täis. Aga kui ramp olnuks tõepoolest aval, siis oleksid autod otsekohe kõigest meeter maad eemal avanenud vööri kaudu merre kukkunud. Lained oleksid need mõne sekundiga neelanud. Õnnetuse piirkonnas otsiti kadunud

vöörivisiiri pikalt ja põhjalikult, kuid JAIC'i andmeil ei leitud seejuures Läänemere põhjast ainsatki autot.

Veelgi rohkem sunnib stsenaariumis “visiir irdub, ramp avaneb, laev upub” kahtlema vöörivisiir ise, mis tõsteti merest 1994. aasta novembris. Visiiri olukorra põhjal saab teha nii mõnegi järelduse.



1. Normaalses olukorras näevad sillaohvitserid visiiri otsal asuvat sinist lampi.



2. Lõpparuande Kalmari kaardil (vt Lisa II) on osutatud, et vöörivisiir murdus küljest kell 01.14, rebides autoteki rambi lahti, kusjuures parvlaev liikus veel kuus minutit kiirusega 8 sõlme. Niisugusel juhul oleksid sillaohvitserid pidanud otsekohe märkama, et sinine lamp on kadunud. Autotekilt langenud valgus oleks merelt vastu kumanud. Autod oleksid välja kukkunud. Autotekist allpool ellu jäänud reisijad oleksid kuulnud lainete loksumist pea kohal. Midagi niisugust ei juhtunud.

Visiiri tüürpoordipoolse ajami silinder oli külge jäänud ja teleskoobiliselt välja tõmmatud. Visiiri eesosas oli keskteljest pisut tüürpoordi poole mõlk.

“Visiiri esiosa vertikaalne kahjustus osutab, et laev oli peaaegu otse, kui visiir küljest rebenes,” kinnitas JAIC'i soomlasest liige Tuomo Karppinen. “Keskjoonest mõnevõrra tüürpoordi pool asuv sügav mõlk kinnitab, et visiir oli pakpoordis, kui see pirnvööriga kokku pörkas...”¹⁵

Ometi räägib selles selgituses midagi intuitsiooni vastu. Tuul ja lainelöögid tulid pakpoordist. 60-tonnine terasmürakas pidanuks nihkuma nende loodusjõudude vastu – olles ikka veel silindrit pidi kinnitatud tüürpoordipoolse ajami külge.

Võimalik alternatiivne sündmuste ahel alanuks visiiri pakpoordipoolse ajami silindri murdumisega. Visiir jäi mõneks ajaks tüürpoordipoolse ajamiga laeva külge ühendatuks. Parvlaeva mootorid peatusid. Laev jäi külili triivima. Lained peksid ainult ühte silindrit pidi kinnitatud visiiri, väänasid ja mürdsid ühenduslüli, kuni visiir vajumise lõppetapil lahti murdus.

Seda hilist eraldumist kinnitavad mitme eluga pääsenu tunnistused. Kummuli laeval püsid nad ilmselt õõtsuvat visiirisilindrit.¹⁶

Teisisõnu, visiir kukkus ära *pärast* laeva kaldumist; see ei murdunud küljest enne ega põhjustanud sellega kreeni, nagu väitis JAIC.

Ja kui visiir irdus lõppetapil, siis ei avanenud ramp kunagi pärani ja merevesi ei saanud sisse tulvata. Piiratud sissevool tähendab, et parvlaeval oleks kulunud veega täitumiseks ja uppumiseks rohkem aega kui 35 minutit.

27,5 ruutmeetrisuuruse augu asemel, mille JAIC'iveendumuse kohaselt pärani avanenud ramp oleks tekitanud, oli kõige rohkem 2,5-ruutmeetrine *paokil* rambi avaus, mis tähendab, et sealtkaudu voolanuks vett kümme korda aeglasemalt. On koomiline arvata, et poolteise jalgpalliväljaku suurune parvlaev uppus 35 minutiga, sest toakna suurusest august tungis vett sisse.

Võtame kokku: autoteki ramp ei olnud täielikult lahti, nagu JAIC väidab. Tõendid osutavad, et see oli lahti kangutatud vähem kui meetri laiuselt. Keegi ei ole mingil viisil tõestanud, et autoteki ramp oli täielikult avatud, ehkki lõpparuanne lähtub sellest kui faktist, ning valitsuse tellitud arvutianimatsioonil haigutab pärani ramp nagu avatud tõstesillaga lossivärv.¹⁷

See lähtekoht ei ole tühine puudus, vaid fundamentaalne viga.

JAIC'i järgi ei olnud *Estonia* keres mingit auku. Ja Björkman rõhutas, et laevas oli autoteki all 18 000 kuupmeetrit õhku, mistõttu alus oleks normaalses olukorras ujuma jäänud. Miks siis ei jäänud parvlaev küljele ujuma? Miks täitus see kiiresti veega ja uppus 35 minutiga, kui selles polnud vähegi arvestatavaid auke? Kuidas on see võimalik?

Loogiliselt oli see võimalik ainult siis, kui laevakeres haigutas auk.

Vesi all

Meeskonnaliikmete tunnistusi sündmuste lõppjärgust tuleb hinnata skeptiliselt. Nemad tunnetavad loomupäraselt laeva, merd ja karmidel vetel seilamist, mistõttu nende kirjeldused annavad juhtunu uurimisele põhimõtteliselt väärtuslikku materjali. Ent ühtaegu ja eelkõige olid nad riigitöötajad.

Parvlaevaliini opereerinud ühisettevõttest Estline kuulus pool Eesti riigi laevafirmale ESCO. Seetõttu pidid meeskonnaliikmed oma tunnistusi hoolega läbi mõtlema, et juriidilised aktsioonid ei kahjustaks ega häbistaks Eesti riiki. Ei saa ju eeldada, et riik tegutseks oma huvide vastaselt.

Niisugustel puhkudel filtreeritakse tõde hoolikalt. Meetodina kasutati psühholoogilist survet, mis vormis meeskonna antud tunnistusi.

Laevasüsteemide insener Henrik Sillaste, kes pääses kaaduvast laevast üle noatera, roninud korstnas 23 meetrit mööda päästetreppi, ütles sakslastest uurijatele, et ESCO ähvardas kõiki ellujäänud meeskonnaliikmeid kiire vallandamisega, kui “nad räägivad komisjoniliikmetele, ajakirjanikele või teistele huvilistele midagi, mis kahjustab ESCO huvisid, ning see hirmutas tunduvalt kõiki ellujäänud meeskonnaliikmeid.”¹⁸

Lisaks küsitleti meeskonnaliikmeid korduvalt. Sageli olid nende tunnistuste olulised osad igal küsitlusel erinevad, kuid muutunud väidete korral täpsustamist ei nõutud. Vahikorra vanemmadrus Silver Linde muutis oma ütluste põhidetaile mitu korda. Tema oli komisjoni staartunnistaja.

JAIC ei paistnud kallutatud suhtumist, huvide konflikti ja meeskonnaliikmete tunnistuste mõjutamist märkavatki. Komisjon rühkis aina edasi ning kasutas neid meeskonnaliikmete tunnistusi, mis toetasid ametlikku seletust, nagu oleks laev uppunud vöörivisiiri irdumise tõttu.

Reisijate tunnistused on vähem saastunud. Need inimesed pärinesid eri riikidest ja nende taust oli erinev; enamasti nad ei tundnud üksteist ning nad polnud kohustatud arvestama õnnetusega seotud vägevate jõudude huve. Seega on reisijate tunnistuste alusel kujunenud laiema diapasoonega arvamused meeskonnaliikmete ütlustega võrreldes erapooletumad.

Pealtnägijate tunnistused pole küll alati täpsed ega osuta õnnetuse põhjustele, kuid sellegipoolest peitub neis nii mõnigi võti. USA õigusemõistmise süsteemis on oluline koht just

tunnistajate ütlustel.

Aga rohkem kui saja reisija allkirjastatud tunnistuste täielik tekst on lõpparuandest välja jäetud. JAIC hoopis muutis need verevaesemaks, vähendades nende kaalu. Need on trükitud anonüümsete kokkuvõtetena. Üldpildi saamiseks ei võrrelnud neid keegi. Mõnikord heideti kõrvale ülioluline informatsioon.¹⁹

Kohe pärast õnnetust kasutati ellujäänutelt tunnistuste saamiseks süsteemituid ja ebaprofessionaalseid küsitlemisvõtteid, mis muutsid kõik veelgi hädusamaks. Ebaselged ja mitmeti mõistetud ütlused jäeti täpsustamata. Mõnikord esitati tunnistajale suunavaid küsimusi. Paljusid ellujäänuid küsitles politsei. Politseinikele on küll õpetatud ülekuulamisvõtteid, kuid nad ei oska delikaatsel viisil otsekoheseid ütlusi saada traumeeritud inimestelt.

Pealegi moonduvad inimese mälestused aja jooksul, neid vormivad arutlused, müüdid, hirmud ja ajakirjandus. Mõnikord meenub inimestele koguni midagi niisugust, mida nad pole kunagi näinud.

Neil põhjustel oleks täpse ülevaate saamiseks kõige ausam piirduda esimese küsitlemisega kohe pärast õnnetust ning arvestada ainult reisijate, mitte meeskonnaliikmete ütlusi. Veelgi enam, analüüsimisel tuleks arvestada ainult nende reisijate tunnistusi, kes viibisid autotekist madalamal oleval esimesel tekil, kus iseäralikud helid hoiatasid inimesi ohu eest varem kui neid, kes olid ülemistel tekkidel.

Esimene tekk

Esimene tekk asub parvlaeva põhja lähedal veeliinist madalamal. Tegelikult magab reisija allpool veepinda. Esimese teki kajutid on sellepärast odavad, et laevakere võimendab lainete lööke ja masinate müra, häirides und. Meeleelundite kõrgendatud valvelolek aitas päästa 21 reisija elu.

Kõigi nende alumise teki reisijate jutust koorub üsna ühemõtteliselt: esimesele tekile ilmus vesi juba enne laeva kaldumist. Seda ei voolanud ülevalt.

Kaheksa esimese teki ellujäänud reisijat nägi vett enne trepist üles tormamist. Üheksa inimest tunnistas, et nad nägid trepist üles joostes autoteki uste vahelt lekkivat vett. Viis ei maininud üldse vett – ei kinnitades ega eitades. Ükski ei öelnud, et vett oleks voolanud trepist alla.²⁰

Järgmised lõigud pärinevad Saksa ekspertide grupi aruandest.²¹

1. Kajutis 1094 reisinud Carl-Erik Reintamm "lahkus kohe kajutist ja nägi käigus [koridoris] palju vett; kui ta trepikäigu poole suundudes möödus duširuumi/WC alast, nägi ta umbes 0,4 m kõrgust veemassi, mis kiiresti pikiseinaga rööbiti voolas".

2. Carl Övberg 1049. kajutist nägi kajutiseina ääres olevast kahest [alt 0-tekilt tulevast] siksak-ventilatsioonitorust suure surve all purskavat vett. Samuti pani ta tähele nendest siksakkidest eespool oleva kolmanda sektsiooni koristustarvete ruumi ukse vahelt väljatungivat vett, mis voolas üle põrandale.

3. Holger Wachtmeister väljus 1047. kajutist siis, kui laev juba kaldus, ja märkas vahikäigus vett.

4. Ain-Alar Juhanson 1056. kajutist: "Magades kuulsin samasugust tugevat kolksatust nagu varemgi, kuid too polnud veel nii tugev. Pärast seda lööki vajus laev äkki tüürpoordi poole kaldu. Meie kõik neljakesi ärkasime, haarasime rõivad ja hüppasime vahikäiku, kus nägime vett."

5. Anti Arak, samuti 1056. kajutist: "Kõigepealt kuulsin karjumist ja seejärel nägin vahikäigus voolavat vett..."

6. Yasmina Weidinger ja Daniel Svensson kajutist 1027. Naine kuulis mingit tugevat heli, seejärel laev kaldus. Tema kajutikaaslane Daniel karjus, et nad peavad välja minema.

Kui Weidinger kajutiuksest koridori hüppas, nägi ta seal kuskilt nõrguvat vett. Kajutist väljunud Daniel Svensson hüüdis, et "vahikäigus on vesi".

Kajutist lahkunud Weidinger toetus seina vastu, et džiinid üles tõmmata, ja nägi kajuti ees põrandast läbi tungivat vett.

7. Jaan Stern kajutist 1120. Stern nägi oma kajutis vett ja jooksis trepist üles.

8. Taavi Raba, kajut 1070, lamas poolenisti suikunult voodis, aga ehmus, kui laeva ühtlane külgõõtsumine lakkas ning see äkki nii tugevasti tüürpoordi kaldus, et ta vastu seina kukkus. Ta pidi hüppama läbi veemüüri, et jõuda esimeselt tekilt üles viivale trepile.

Üheksa inimest kaheksast kajutist nägid vett seal, kus seda poleks tohtinud olla. Keegi ei maininud, et vett oleks trepist alla voolanud. Kui vesi ei tulnud kõrgemalt autotekilt, siis kust see jõudis esimesele tekile?

Lõpparuanne ei pööranud nendele olulistele meenutustele vajalikkude tähelepanu. Selles mainitakse ainult kaht nimetatut reisijat, kes nägid esimesel tekil vett. Üks olevat rääkinud “väikesest veenirest pörandal”, teine näinud “oma kajutisse valguvat vett”.²²

Lõpparuandes on juttu kahest isikust. Allakirjutatud tunnistusi on kaheksa. Kuus tunnistust ja nendes sisaldunud tähendusrikkad osutused on annaalistest kustutatud.

Lõpparuandes algab ellujäänute tunnistuste osa nende taandamisega:

Mõned detailid hõlbivad sellest, mida tunnistajad tegelikult väitsid. Komisjon on mõnda üksikasjalikkude avaldust redigeerinud, et mitte tekitada segadust lugejas juhtudel, kui tunnistaja on ilmselt eksinud, nt valesti maininud teki numbrit või mõnda muud paika laeval. Kuid kreeni aeg, kalde hinnanguline suurus ja kuuldu tsiteerimine on alati täpselt tunnistaja sõnade järgi kirjas.²³

Selle lõigu tähelepanelikul lugemisel selgub, et “täpselt on kirjas” ainult arvudega väljendatu – kellaaeg ja kreeni arvatav suurus –, samuti mõned valikulised tsitaadid. Kõigi oluliste ütluste kasutamist ei nõua ükski reegel. Teisisõnu, isegi siis, kui reisija rääkis veest, võidi see kommentaar sootuks välja jätta.

Ja ka siis, kui mõne eluga pääseni ütlust parafraseeriti – mitte ei tsiteeritud, vaid esitati JAIC’i liikmete sõnastuses –, ei arvestatud seejuures mingeid reegleid. See klausel on praktiliselt sama hea kui luba tunnistust moonutada.

Lekkiva katuse teooria

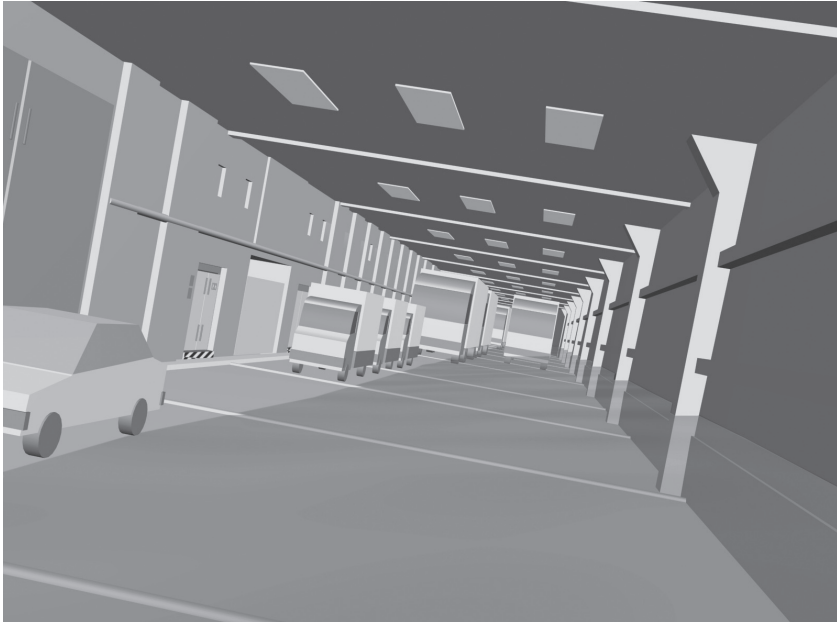
Ligi viis aastat pärast *Estonia* uppumist tegi JAIC’i soomlasest liige Tuomo Karppinen mõtteka katse *inter alia* [muuseas] sekkuda hoogustuvasse mõttevahetusse nende ellujäänute väidete üle, kes olid enne laeva olulist kaldumist või kohe selle järel näinud autoteki all vett. Ajakirjas *The Naval Architect* avaldatud kahes artiklis analüüsis Karppinen vaidlusi tekitanud tööku palju põhjalikumalt kui komisjon oli sel teemal varem ette võtnud.²⁴

Aga siis, kui Karppinen püüdis selgitada, mismoodi võis vesi esimesele tekile sattuda, tegi ta ülaloodud tunnistajate ütlusi arvestades lausa jahmatava avalduse: “Ühegi reisija tunnistused neist 20-st, kes autotekist allpool asuvalt esimeselt tekilt eluga pääsesid ei toeta väidet, nagu oleks autoteki all uputanud.”²⁵

Eluga pääsenud inimeste jaoks polnud esimesele tekile ilmunud vesi mingi spekulatiivne arutlus, vaid neid vahetult puudutanud õudustäratav reaalsus. Seletamatul kombel väidab Karppinen nende tunnistustele risti vastu.

Mitteametlikult on püütud seletada esimese teki reisijate nähtut lekkiva katuse teooriaga. Selle järgi olevat kogu esimesel tekil nähtud vesi lekkinud ülevalt, täpsemalt autoteki liftišahtide kaudu.

Vesi saaks keskosa liftide või trepikäikude kaudu alla voolata küll. Aga parvlaev lahkus sadamast, olles 1 kuni 3 kraadi tüürpoordi poole kaldu. Sissetunginud vesi oleks loksunud tüürpoordipoolsel küljel ja sinnapoole kogunenud – kuid see vesi poleks saanud tõusta nii kõrgele, et keskosast alla valguda. Füüsikaseadustest ei ole pääsu; parvlaev kalduks üha rohkem tüürpoordi, võrdeliselt sissetunginud vee kaaluga. Laev jõuaks kaadumispunkti ja läheks kummuli.²⁶



Vesi ei jõuaks keskosa usteni, sest laev pöörduks Björkmani stsenaariumi järgi enne kummuli (vt illustratsiooni kolmandas peatükis).

Kuid Karppineni käsitlese põhiviga on vee sissetungi esitamine alternatiivina: vesi oli kas autotekil või allpool veeliini. Vastus on keerulisem, sest vett võis sisse voolata mõlemast kohast.

Autoteki tüürpoordipoolsel küljel loksus tõepoolest vett, sest seda pritsis kogu aeg rambi külgedelt sisse. Lahtise autoteki ja *Estonia* kroonilise tüürpoordikalde tõttu kogunes merevesi just sinna. Ellujäänute tunnistused kokkuvõetult ei räägi sellele vastu. Ent ühtaegu rõhutavad need, et vett tulvas ilmselt ka kuskilt põhjatekkide tasandil peituvast teisest lekid.

Võimalik järeldus oleks niisugune, et merevett pritsis autotekile ja seda tungis ka 1. tekist madalamal asuvast august sisse. Kaks sulgemata kohta. Üks vöörivisiiri juures ja teine kuskil all, võib-olla sauna piirkonnas, osutades, et laevakeres on lekk.

Nagu kolmandas peatükis mainitud, uppus parvlaeva *Estonia* simulatsioon enamiku ellujäänute kirjeldatud viisil alles pärast seda, kui FREDYN-i stabiilsuse ennustamise tarkvarasse oli sisestatud kahe leki stsenaarium.

Järelkiri B

Ajalooline valgusvihk

Stabiilsusarvutused ja mudelite katsetamine võivad uppuva laeva käitumise kohta anda kasulikke, kuid tavaliselt ülemäära lihtsustatud selgitusi. Samamoodi nagu laviinide ennustamine või kehakeele tõlgendamine, võimaldavad ka need ebatäpseid järeldusi. Võidakse lähtuda liiga paljudest eeldustest ning tulemused võivad sõltuda sellest, kes neid tõlgendab. Kui keeruliselt põimunud sündmused põhjustavad vastuolulisi järeldusi, siis otsivad võimud mõõdupuud ajaloost.

Ajaloolised faktid toetuvad kindlale pinnale. Meresõidu arhiivides peitub nii ohtralt laevade uppumisviisi kirjeldusi, et tegemist on suisa empiirilise tõendikogumiga. Ja need materjalid tunnistavad, et iga umbes *Estonia*-suurune laev, mis vähem kui tunniga põhja vajus, uppus sellepärast, et keres oli auk.

Kahjuks pole olemas mingit koondandmebaasi, kuhu oleks kogutud kõigi teadaolevate laevahukkude üksikasjalik informatsioon. Kuid organisatsioonid ja raamatukogud on talletanud piisavalt ürikuid, mis kinnitavad kummastavat tõsiasja, et parvlaev *Estonia* eiras kõiki meresõidu ajaloos teadaolevaid laevade uppumisviise. See pole oletus, vaid ajalooline tõsiasi (vt kaart kolmandas peatükis).

Laevaõnnetuste ajaloolist statistikat võiks liigitada kahe põhiprintsiibi järgi. Need on endastmõistetavad, kuid vajavad sellegipoolest mainimist.

1. Kui kere ei ole vigastatud, lähevad löögi saanud laevad kummuli ja jäävad ujuma.

2. Vigastatud kerega laevad võivad uppuda mõne minutiga.

Esimest põhiprintsiipi illustreerib 1500 reisijat pardale võtnud ro-ro parvlaev *Princess Victoria*, mis sooritas süstikreise Šotimaa ja Iirimaa vahel. 1953. aasta jaanuaris sööstis raevukas maru üle liri mere ja rebis lahti parvlaeva ahtrivärava, mille kaudu autod laevale sõidavad. Autotekk ujutati üle ja laev kaldus tugevasti tüürpoordi poole. *Princess Victoria* püsis pinnal kuus tundi ja uppus alles siis.

Teine samasugune ro-ro alus oli Poola auto- ja vaguniparvlaev *Jan Heweliusz*. 1993. aasta jaanuaris sõitis see Läänemerele 12-pallise (Beauforti skaala järgi) tormiga ehk "noore orkaani" ajal ja läks kummuli. Hukkus 55 inimest.

*Jan Heweliusz*es keres lekki polnud. Merevesi tungis autotekile juba varem vigastatud ahtrivärava kaudu. Aga see Poola parvlaev ulpis kummuli rohkem kui päeva.¹

Õnnetus juhtus nüüd juba tuttaval viisil: vesi autotekil, stabiilsuse kaotamine ja kaldumine, millest laev enam tasakaaluasendisse ei tõuse. Seejärel jäi laev tundideks või koguni päevadeks veepinnale.

1987. aasta märtsis sattus parvlaev *Herald of Free Enterprise* avariisse hämmastavalt sarnaselt *Estoniaga*. Pole kindlaid tõendeid, et *Heraldi* puhul rakendus esimene põhiprintsiip. Kuid olemasolevate viidete põhjal saab seda siiski oletada.

Estoniast umbes kaks korda väiksema kogutonnaažiga *Herald* oli samuti ro-ro reisiparvlaev. 1987. aasta märtsis väljus see Belgias Zeebrugge sadamast, võõrivärav lahti. Merevesi tungis autotekile ja laev vajus mõne minutiga küljele. Hukkus 193 inimest.

Herald vajus pakpoordi, *Estonia* tüürpoordi. Mõlemal juhul ilmnes siiski ühesugune mudel. *Heraldi* õnnetuse uurimisel kirjeldati juhtunut nõnda:

„2G-tekile [autotekile] tungis suur hulk merevett, põhjustades vabapinna ebastabiilsuse tõttu kohe järsu kreeni pakpoordi; kalle ulatus usutavasti 30 kraadini. Vesi kogunes autoteki pakpoorditiiba ja laev muutus jälle stabiilseks, ehkki suure kaldenurga all. Avatud võõriväravast voolas suurel hulgal vett üha juurde. Seejärel jätkas *Herald* pakpoordi vajumist aeglasemalt, kuni oli lõpuks 90 kraadist suurema nurga all külili.“²

Aga meri oli seal madal. *Herald* uppus Zeebrugge sadamast kõige 1,6 kilomeetri kaugusel üheksa meetri sügavuses vees. Seetõttu parvlaeva kummulipöördumine pidurdus, kui kaaduva

laeva ülemine osa puudutas merepõhja. Poolenisti uppunud *Herald* jäi viltu põhja kinni.

On asjakohane küsida, kas ka *Herald* oleks täielikult „kilpkonnaks“ kummuli pöördunud ja seejärel tundideks või päevadeks merepinnal ujuma jäänud? Kas *Herald* järgis Björkmani stsenaariumi?

Juurdlusel ei uuritud, kas laev oleks kummuli pöördunud, sest see polnud tolle õnnetuse puhul oluline.³

Heraldi kaldumine kuni põhja takerdumiseni kestis kolm kuni kuus minutit, mis viitab kiirele külilipöördumisele ning suurele liikumishoole, nagu kirjeldab ka Björkmani stsenaarium. Mainitud loogika järgi oleks *Herald* sügavama vee korral tõenäoliselt kummuli ujuma jäänud.⁴

On teada ka teise põhiprintsiibi veenvaid näiteid. Purustatud kerega laevad upuvad kiiremini kui need, mille kere on terve. Mitte vastupidi.

2000. aastal uppus Kreeka parvlaev *Express Samina*, nõudes üle 60 inimese elu. Parvlaeva ahter pörkas vastu kaljut, löök tekitas laevakerre augu. Laev kaldus küljele ja uppus 45 minutiga. *Estonia* läks kiiremini põhja, ehkki tema keres polevat olnud mingit lekki.⁵

Admiral Nahhimov oli Nõukogudeluksusparvlaev. Samamoodi nagu *Estonial*, olid sellelgi lõbureisideks asjakohased baarid, kasiinod ja restoranid. Ehkki *Nahhimov* polnud ro-ro parvlaev, oli see umbes sama suur *Estonia*. Ta kaalus peaaegu sama palju, 15 280 tonni, ja oli 174 meetrit pikk, seega 155-meetrisest *Estoniast* pikem. Hukkmisööl viibis *Nahhimovi* pardal 1234 reisijat, *Estonial* ligikaudu 1000.

1986. aasta augustis sõitis Lõuna-Venemaa Musta mere Novorossiiski sadamast väljunud *Nahhimov* otsa kolossaalsele 50 000-tonnisele Vene kaubalaevale. Kaubalaeva pironvöör purustas *Nahhimovi* kere allpool veeliini ja rebis tüürpoordipardasse 90 ruutmeetri suuruse augu.

Sealtkaudu tungis sisse umbes 450 kuupmeetrit vett sekundis. Laev vajus küljele ja langes 15 minutit hiljem 50 meetri sügavusele. Hukkus 423 inimest.⁶

Nahhimov prantsatas merepõhja, sest üle kolmandiku laevakere pikkusest oli lõhki rebitud. Oletatavasti täiesti terve kerega *Estonia* püsis kõigest pisut kauem aega pinnal.

Mainigem taas Saksa liinilaeva *Wilhelm Gustloff*. Seegi

Saksamaal ehitatud reisilaev sõitis nagu *Estonia* tormisel Läänemerel. 1945. aastal märkas Nõukogude allveelaev *Gustloff* ja laskis selle pihta kolm torpeedot. Laevakere purunes, *Gustloff* vajus 40 kraadi tüürpoordi poole kaldu ja läks tunni ajaga põhja.⁷

*Gustloff*i uppumine rõhutab rabavat laevahukkude ajaloo mittetundmist. Lõpparuande uskumine tähendaks selles tõendite või selgituste puudumise kiuste tunnistamist, et *Estonia* oli esimene merekõlblik laev ajaloos, mis uppus kiiremini kui kolme torpeedoga purustatud laev. Tõesti imepärane sündmus.

LISAD

LISA I: Ülestõstmine

	TWA 800	PARVLAEV ESTONIA
Õnnetuse aeg	Juuli 1996	September 1994
Ohvrite koguarv	230	Arvatavasti 757
Vrakilt üles toodud surnukehi	100%	0
Vrakilt identifitseeritud surnukehi	100%	0
Vraki sügavus meres	40 m	50–80 m
Uurimiskulud	40 miljonit USD	3 miljonit USD
Uurimise kestus	16 kuud	36 kuud
Sukeldumiste arv vrakile	4600	Üks ametlik sukeldumine kestusega 72 tundi
Tulemus	Kõik surnukehad ja lennukirusud toodi pinnale	Kõik 757 hukkunut jäeti vrakki

Lennu TWA 800 ohvrite pinnaletoomiseks ei säästetud raha ega jõudu, ehkki see oli palju tülikam kui oleks ühes tükis püsinud parvlaeva Estonia ülestõstmine. Estonial hukkunute sugulased nõudsid laeva ülestõstmist, päästetööde ekspertide arvates oleks see võimalik ja valitsuskomisjon soovitas seda. Kuid Rootsi oli kategooriliselt vastu.

Reisijate ja meeskonna rahvus

RIIK	KOKKU	PÄÄSTETI	TEADMATA KADUNUD	IDENTIFITSEERITI
Valgevene	1		1	
Kanada	1		1	
Taani	6	1	5	
Eesti	347	63*	237	47
Soome	13	3	9	1
Prantsusmaa	1		1	
Saksamaa	8	3	4	1
Läti	23	6	13	4
Leedu	4	1	3	
Maroko	2		2	
Holland	2	1	1	
Nigeeria	1		1	
Norra	9	3	6	
Venemaa	15	4	10	1
Rootsi	552	51	461**	40**
Ukraina	2	1	1	
Suurbritannia	2	1	1	
Kokku	989	138	757	94
%	100	14	77	9

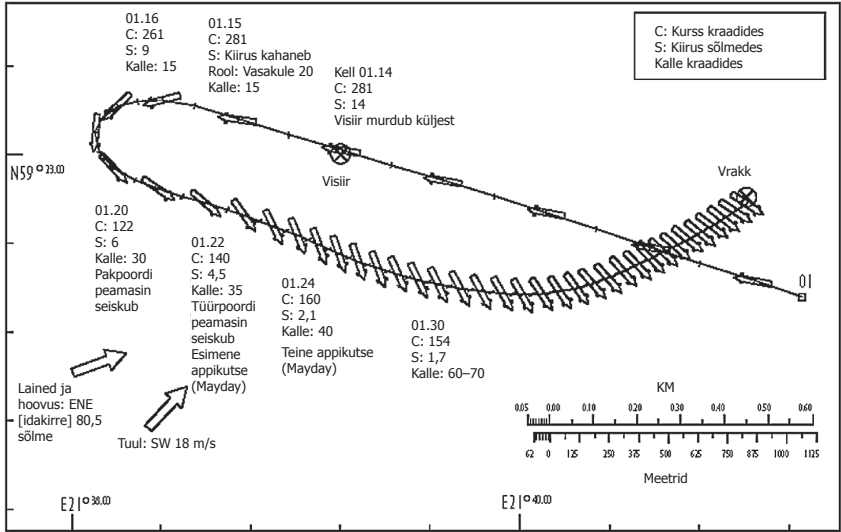
* Üks päästetu suri haiglas.

** Ühe teadmata kadunu surnukeha leiti 17.10.1994 ja teise oma 11.05. 1996.

Allikas: Lõpparuanne

Parvlaeva Estonia katastroof oli tsiviiltranspordi rahvusvahelise ulatusega õnnetus. Hukkus 17 riigi kodanikke, ehkki suurem osa ohvreid pärines Rootsist ja Eestist. Ametliku hukkunute arvu sisse on võtmata üle 100 Iraagi kurdi, kes olevat peitunud inimeste salavedu korraldanud kurjategijate veoautos.

LISA II: Kalmari kaart



Rootsi Kalmari mereakadeemias koostatud kaardile on jäädvustatud järjekorras Estonia viimased sündmused JAIC'i arusaamise kohaselt.

LISA III: Felixi raport

Felixi raport on desinformatsioonidokument, mis üritab peale kõige muu diskrediteerida ka Balti riikide olulisi institutsioone ning poliitikuid ja sõjaväelasi. Selle väiteid ei tõenda mingid allikad ega kontrollitavad tõsiasjad.

Felixi raporti avaldamise ajal sõdis Venemaa Tšetšeenias. Raporti põhieesmärk oli sildistada ja taunida tšetšeen kui endise Nõukogude Liidu domineerivat kuritegelikku jõudu.

Järgnevad lõigud on tõlgitud dokumendi venekeelsest originaalist. Eesti riigi jaoks oluline algab raporti 68. leheküljelt. Parvlaeva õnnetuse stsenaariumi esimene lehekülg on 72.

Uurimisgrupp "Felix"

Rahvusvaheline narkootikumide salavedu ja endine Nõukogude Liit

Ivan Ivanov

Moskva, veebruar 1995

[lk 68]

... On huvitav, et Läti mafioosod ei karda peaaegu üldse politseid, sest riigivõimud on selle sihilikult desorganiseerinud. Riikliku määrusega vallandas siseministeerium ametist professionaalid (põhjus: läti keele ebapiisav valdamine). Nende asemele astuvad õiguskaitseorganitesse poliitiliselt sobivad uustulnukad – enamasti maalt pärit inimesed. Tegelikult pole Lätis kedagi, kes võitleks kuritegevusega.

Vallandamiste tõttu on võitlus organiseeritud kuritegevusega pandud politseile, keda süüdistatakse seostes maffiaga, ning siseministeeriumi korrumppeerunud juhttasandile, peaprokurörile ja valitsusele. Peaminister Māris Gailis, keda kahtlustatakse seotuses tšetšeenidega, võttis 1994. aasta sügisel endale ka vallandatud siseministri Girts Kristovskise ülesanded. Tema ühendust tšetšeenidega ei tahetud märgata. Riias on siseministeerium muutunud tegelikult vabariigi suurimaks maffiastruktuuriks.

Neli siseministeeriumi ametnikku viibis hiljuti vanglas – nimelt ulatusliku väljapressimise eest. Endise siseministri Ceversi arvamus, et Läti siseministeeriumi tuumik koosneb mafioosodest, pole tõest kaugel.

Ent kõigi võimuinstitutsioonide totaalse kriminaliseerumise osas jääb Läti siiski maha Eestist, millest selles valdkonnas on eespool ainult Tšetšeenia. Ajalehe "Segodnja" (18.11.1994) teatel peeti ainuüksi 1994. aastal ning ainuüksi Ivangorodis kinni nii palju relvi, et nendega saanuks varustada terve armee. Vene-Eesti piirist on saanud relvade konterbandi mahu tõttu kõige aktiivsem salakaubandusala.

Seda püütakse selgitada väitega, et Eesti sõjavägi ostis relvi Iisraelist ning loobus Nõukogude Liidus toodetud relvadest, mis siis sokutati Venemaale. Teise põhjusena tuuakse, et Eestit kasutatakse olulise transiidilülina illegaalseks relvaveoks Venemaalt Euroopasse. Aga relvakaubandust ei juhi üksinda tegutsevad kurjategijad. Sellesse on kaasatud riigiga tihedalt seotud legaalseid struktuure. Mainitud alal on iseäranis tegusad USA kodaniku, kolonel Aleksander Einselni juhitud struktuurist pärit isikud. Einseln ise nimetab ennast kindraliks ja Eesti kaitsejõudude juhatajaks.

[Ik 69]

Nendega on lähedalt seotud ka Jaanus Rahumägi juhitud poolsõjaväelise relvastatud struktuuri "Eesti Julgeolekukeskus" [sic! pro Turvateenistus] liikmed, samuti kaitsepolitsei peadirektori Jüri Pihli alluvad.

Relvaäri sissetulek voolab ametiisikute taskusse ja sellest saab oma osa ka riik, mis teadaolevate faktide järgi on muutunud maffiaühiskonnaks. Eesti relvamüügi salakaubaäris on etendanud olulist organisatoorset osa siseminister Heiki Arikese, politsei peadirektoril Uno Ellen ning relvastatud natsionalistlik organisatsioon, mida nimetatakse "Kaitseliit". Kuni viimase ajani kuulus sinna rühmitusse ka tuntud retsidivist Vello Kuut [pro Kütt, edaspidi parandatult], keda on kolm korda varguste ja üks kord vägistamise eest kohtu alla antud. Muide, Küti auto BMW kannab "kindral" Einselni juhitud Eesti Kaitseväge registrimärki. Selle Ameerika eruohvitseri tihedad "ärisidemed" Kütiga on usutavasti põhjus, miks Einselni ja Arikese suhted otsekohe pärast firma AVVO pettusega seotud skandaali pingeliseks muutusid. AVVO püüdis valedokumentide abil hankida Bulgaariast 20 000 automaati AK-47 ja kaks miljonit padrunit. Tehing oli äärepealt õnnestumas. Ent viimasel hetkel läks Arike Kütiga millegipärast tülli ning lõpuks sattus [Kütt] vanglasse.

Ajalehe "Segodnja" korrespondendi Aleksandr Kudakajevi informatsiooni järgi arendatakse Eesti Vabariigis suurejoonelist illegaalset relvaäri, seda äraostetud politsei toel. Relvi müüakse konteinerite kaupa sularaha eest isikutele, kes on tuvastatud Kaitseliidu liikmetena. Keegi ei oska öelda, mida Kaitseliit nende relvadega peale hakkab. Pole teada, kellele Kaitseliit müüs või jagas 28 000 Saksamaalt ja Poolast Eestisse saabunud püstolit.

Kuid tarvitseb ainult tutvuda poolsõjaväelise organisatsiooni "Tartu Liiga" dokumentidega ja kohe selgub, et kõigest viimase mõne kuu jooksul on see organisatsioon otnud mitmest paigast üle 20 000 püstoli TT. Tegelikult ei otnud see Liiga midagi, vaid ainult võttis vastu suuri relvasaadetisi. Tartu on Balti riikide suurim ebaseadusliku relvakaubanduse keskus.

Toormaterjalide ja illegaalsete relvade tulus salakaubaäri osutab, et mõjukad Eesti mafioosod kasutavad kõiki rahategemisvõimalusi – alustades

uimastihangeldamisest ja lõpetades finantspettustega. Kõigis neis kuritegevuse valdkondades mängib iseäranis olulist osa kriminaalne struktuur, mida juhib keegi "Metsnik", kes ekspertide arvates kuulub võrdväärseks Pablo Escobariga ja Džohhar Dudajevi suguste kurjategijate hulka.

[lk 70]

Metsniku suurima saavutusena olgu mainitud, et ta teenis 1994. aastal Balti riikide kahe kõige hirmsama skandaaliga – Nõukogude rublade müügiga Dudajevile ja parvlaeva "Estonia" uppumisega – suuri rahasummasid. Nende sündmustega oli kõige täielikumalt kursis vabariigi tolliameti asepeadirektor Igor Kristapovitš. Nõukogude ajal Eesti KGB-s töötanud Kristapovitš oli salakaubaveo vastase võitluse asjatundja.

Varemgi samasuguses olukorras tegutsenud ja endised sidemed säilitanud Kristapovitšil oli võimalik korraldada eesti mafioosode telefonikõneluste lindistamist. Ta kogus Metsniku kohta väga ohtlikku informatsiooni ja dokumente, mis kompromiteerisid ka veel ühte Eesti kurjategijate peameest, USA erukolonelleitnanti, kes töötas Eesti seadusandlikus võimuorganis.

See mees, kes jaanuaris kohtus Moskva narkootikumimaffia ninamehe Usman Imajeviga, nimetas ennast venepäraselt Juriks. Ta on Metsniku poliitiline vastane, kel on tihedad kuritegelikud sidemed ja kes on üks peamisi uimastiveo korraldajaid Eesti kaudu Põhja-Ameerikasse. Ilmselt kartis see eesti mafiooso Juri tegeliku nime avalikuks tulekut ja käskis oma meestel kõrvaldada (tappa) Kristapovitši, mida tehtigi: Kristapovitš tapeti kahe lasuga pähe. Ent enne surma olevat ta jõudnud saata USA-sse ja Moskvasse mitmeid materjale, ka neid, mis selgitasid parvlaevaga "Estonia" juhtunut.

Muu Kristapovitšilt saadud materjal paljastab Metsniku ja Dudajevi Nõukogude rublade finantskandaali, nagu kirjutas "Financial News" (12.01.1995). Selle järgi hargnesid sündmused nõnda:

1992. aasta suvel kavatses Eesti luua ja ringlusse lasta oma valuuta. Nende plaanide teostamiseks korjati elanikkonnalt kokku 2 360 000 000 Nõukogude rubla. Peaminister Tiit Vahe [pro Vähi, edaspidi parandatult] sõlmis seejärel Igor Gaidari ja Aleksandr Šohhiniga Vene-Eesti lepingu, mille üks punkt kõlas: "Kõik Eesti osapoole kogutud rublad antakse üle Venemaa pangale hiljemalt üks kuu pärast Eesti oma vääringu kasutuselevõtmist." Gaidar pidas allakirjutatud lepingust sügavalt lugu, nimetades seda "tsiviliseeritud lahutuse" eeskujuks.

Ent see leping unustati peaaegu otsekohe ja Venemaa ei saanud Eestilt Nõukogude rublasid tagasi. Veidi hiljem astus Vähi Metsniku ja Eesti Panga presidendi Siim Kallase tehtud "äri" tõttu ametist tagasi. Metsniku lähedaseks nõuandjaks sai Tiit Pruuli. 1992. aasta detsembris saatis Pruuli Riga Airlines'i lennukiga An-26 esimese rublalasti "diplomaatilise laadungina" teele.

[lk 71]

Rublad läksid kellelegi Moskvasse.

Kaks nädalat hiljem võttis tollesama Läti lennufirma lennuk pardale teise osa pangaseifidest pärit "diplomaatilise pagasist". Seekord starditi Riia.

Paar nädalat hiljem leidsid Tallinna tolliametnikud, et Pruuli oli saanud kohvri, milles peitus 300 000 USA dollarit. Ent Pruulil õnnestus neid kergesti petta ja ta vabastati, raha anti tagasi ja ta kandis selle eelarvesse esimese sissemaksena relvade eest, mis Eesti oli ostnud Iisraelist.

Kristapovitš uuris sedagi relvatehingut, milles Metsnik oli mänginud kõige aktiivsemat osa. Tehingu kriminaalset tausta tunnistab ilmekalt samasuguses situatsioonis tegutsenud endise Leedu ministri juhtum. Temagi püüdis samalt Iisraeli firmalt relvi hankida. Leedulane sõitis sel eesmärgil Iisraeli. Ta kahtles lepingu kasulikkuses. Siis kinkisid Iisraeli valitsuse poolsed müüjad külalise kõigi kahtluste hajutamiseks talle hinnalise optilise sihikuga jahipüssi. Iisraellaste siiraks üllatuseks leedulane esialgu keeldus kingitusest.

“Teie ei soovigi seda?” küsiti. “Hiljuti käis siin Metsnik,” lisati. (Loomulikult mainiti selle isiku tegelikku nime, mitte hüüdnime Metsnik). “Tema võttis kingituse rõõmuga vastu ning oli nõus toetama samasugust, meie ja Eesti vahelist lepingut.”

Ajalugu kätkeb endas üllatusi. Võiks ju arvata, et Metsnik jaksab muretult osta endale tuhandeid samasuguseid kingitusi. Aga minevikku tagasi vaadates on Metsniku säästlikkus lihtsalt hull. Saanud oma “seltsimeestelt” “töö” eest 360 rubla ja kviitungile alla kirjutanud, lähetas ta järgmisel päeval neile üsna naljaka kirja. Metsnik palus korduvalt, et “seltsimehed” leiaksid võimaluse hüvitada tema Tallinna-Leningradi edasi-tagasi sõidupilet, mis vaevalt kuigi palju üle 10 rubla maksis.

Pruuli juurde naastes tuleb rõhutada, et tema esimese diplomaatilise rublalaadungi eest saadud kohvri sisu oli üsna tagasihoidlik. Tõsine äri algas 20. märtsil 1993. Sel päeval maandus Tallinna lennujaamas Groznõist saabunud lennuk, millega jõudsid kohale tšetšeenid Ruslan Sultuhhanov ja Ruslan Salamov.

Pruuli korralduste järgi tuli neil transportida kolm sõiduautot ja üks veok, mis kuulusid Eesti Pangale.

[lk 72]

Umbes 18 tonni kaaluv rublalast toimetati 18 automaatidega relvastatud mehe valve all lennukisse ja see suundus Tšetšeeniasse. Järgmisel päeval jõudis lennuk samade isikute saatel tagasi, lastiti järgmine rublalaadung ja lennati jälle Tšetšeeniasse.

Poolteist aastat hiljem, 1994. aasta augustis, puhkes skandaal. Tiit Vähi süüdistas Metsnikku ja Eesti Panka, kes olid müünud võõrast raha ja sooritanud seadusevastaseid valuutaoperatsioone. Selgus, et kellegi Marek Strandbergi vahendusel oli müüdud Tšetšeeniasse poolteist miljardit rubla. Strandberg kuulus Soomes registreeritud Eesti firma GAAG [pro MAAG] (see oli spetsialiseerunud Venemaalt kergete metallide ostmisele ja edasimüümisele) kaasomanike ringi. Tema raamatupidamise järgi olevat ta Eesti valitsusele üle andnud 1 898 547 USA dollarit, mis aga Vähi ausa tunnistuse järgi ei jõudnudki valitsuse rahakambris.

Rublatehingu vahendustasuna sai Strandberg ametlikult umbes miljon

USA dollarit. Ent Eesti Riigikontrolli arvates teenis ta umbes viis kuni kaheksa miljonit dollarit. Niisiis, 2 360 000 000 rublast sai Tšetšeenia ainult umbes 1 500 000 000 ja 726 000 000 anti "vanapaberina ümbertöötlemiseks" ühele kohalikule firmale. Riigikontroll keeldus ärisaladusele viidates selle firma nime avalikustamast. Seda "vanapaberi töötlemise firmat" kontrollis Metsnik, kes ostis mõne aja jooksul Venemaalt bensiini, kergmetalle ja puitu.

Pärast "rublapommi" plahvatamist oli Metsnik sunnitud täitevvõimust loobuma. Ametlikult jäi ta ainult seaduseandjaks. Tema kaasosaline Siim Kallas, kelle Lennart Mere partei esitas peaministriks, ei pälvinud hääletamisel usaldust.

Metsniku teine suur skandaal, mida Kristapovitš püüdis paljastada, on seotud parvlaeva "Estonia" uppumisega 28. septembril 1994. Sündmused kulgesid arvatavasti nõnda.

Metsnik ostis Leedu politsei vahendusel Vilniuses kelleltki "Jandarbajevilt" suure hulga heroini, mille tahtis saata Rootsi kaudu USA-sse Ameerika eestlasele Jurile.

Juri rikkus selle heroinisaadetisega traditsiooni. Minevikus oli ta alati kasutanud heroini edasitoimetamiseks juba tuntud agente – Eesti narkokullereid parvlaeval "Estonia".

Teine juba eespool mainitud eesti soost ameeriklane, kes samuti koos Metsnikuga narkootikumiäri ajas, polnud sellega ilmselt rahul. Tema oli tulusast ärist kõrvale tõrjutud. Kättemaksuks otsustas ta salakaubaoperatsioonist vihjata USA DEA [uimastivastase võitluse agentuuri] ametnikule. DEA töötaja omakorda astus ühendusse Rootsi kolleegidega, kelle ülesanne oli tõkestada uimastite salavedu, ning soovitas otsida parvlaevaga "Estonia" saabuvat uimastilasti.

[lk 73]

Ent mingil viisil lekkis kuskil Rootsis informatsioon, et hakatakse narkootikume otsima, ning see äratas ühe Londonis tegutseva Moskva narkojõugu suure bossi tähelepanu.

Infoleke hilines pisut – parvlaev oli juba teele asunud. Londoni boss helistas Metsnikule. Kristapovitš lindistas vene keeles peetud kõneluse, samuti teiste osaliste eestikeelsed jutud. Londoniga rääkides kõlas Metsniku hääл väga erutatult. Järelikult oli ta juba infolekkest teadlik.

Seejärel astus parvlaeva kapteniga ühendusse Juri, kes ütles, et kapten on kohustatud pardal olevast narkolastist vabanema. Kapten nõustus käsku täitma. Kuid tundub, et Juri närvid ütlesid lõpuks üles. 20 minuti pärast helistas ta uuesti kaptenile ja käskis kõrvaldada ka 40-tonnise seaduse vastase koobaltikoorma, mida samuti parvlaeval Rootsi veeti.

Jahmunud kapten küsis: "Milleks?" Juri hakkas närviliselt seletama, et seekord otsivad heroini leidmiseks parvlaeva põhjalikult läbi tõenäoliselt inimesed, kellega on raske ühist keelt leida. Kindlasti avastavad nad ka illegaalse koobalti ning hakkavad siis liiga palju pärima. Seetõttu oleks parem koobaltist vabaneda. Kuid kapten vaidles vastu, et 40 tonni üle parda heitmine öösel ja

tormiga oleks ääretult ohtlik tegevus. Pealegi oli parvlaev sõidugraafikust maas. Ent Juri pressis peale ja lõpuks kapten nõustus, ilmutades nõnda ülimat vastutustundetust.

Tema meeskond hakkas koobaltikoormaga veoautot manööverdama, püüdes seadusevastast lasti laeva vööriosa liigutada. Koobalti merreheitmiseks tuli parvlaeva kiirust oluliselt vähendada.

Laev kippus juba nii palju hilineama, et kapten käskis kiirust suurendada 15 sõlmeni. Lisaks käskis ta aja säästmiseks vabastada vöörivisiiri tõstmise ja langetamise mehhanismid, samuti eemaldada mingi osa lukustusseadmetest – hoolimata sellest, et tuule kiirus ulatus 27 meetrini sekundis ja lainete kõrgus oli kuus meetrit.

Lõpuks saatis kapten osa meeskonnast ülemisele tekile, “et nad ei segaks”, ja läks baaridaami sünnipäeval osalemise ettekäändel oma kajutisse, et puhata, kuni “ettevalmistustööd” autotekil lõpule jõuavad. Ent järgnenud sündmused muutsid stsenaariumi. Torm õõtsutas laeva tugevasti, vöörivisiirile mõjuvad võimsad hüdrodünaamilised jõud raskendasid kogukate koobaltikoormaga autodega manööverdamist. Juba poolenisti vabastatud vöörivisiir murdus lukkudest lahti, rebides laeva sisse suure augu.

[lk 74]

Tekkinud augu tõttu täitus laeva sisemus kiiresti veega. See põhjustas katastroofi. Kapteni hilinevad käsust laev otselainetest kõrvale pöörata polnud enam abi. Suurem osa meeskonnast viibis baaridaami sünnipäeval, ei suutnud olukorda valitseda ega reisijate päästmist organiseerida. Kell 01.48 pöördus parvlaev kummuli ja uppus, viies kaasa umbes 900 reisijat ja meeskonnaliiget.

Kristapovitš oli edastanud suurema osa sellest informatsioonist kellelegi USA FBI juhtkonda kuuluvale isikule. Järgnes raske kõnelus Washingtoni Valges Majas. Maininud Metsniku ja Juri nime, olevat [FBI ülem] küsinud: “Kuidas me võime niisugustele inimestele [eestlastele] poliitilist toetust avaldada? Nad pole lihtsalt salakaubavedajad. Nende hingel lasub sadade inimeste elu.”

LISA IV: Allveelaeva faks

See neljaleheküljeline faks, veel üks desinformeerimiskatse, saadeti anonüümselt mitmele inimesele Rootsis. Käesolevas raamatus viidatakse mainitud dokumendile kui "Allveelaeva faksile", ehkki tegelikult puudub sellel pealkiri ja saatja nimi, samuti kuupäev. Seda ei ole mingil määral redigeeritud. Kõik vead pärinevad ingliskeelsest originaalist.

Teema: Kaalutlused 28. septembril 1994 uppunud auto/reisiparvlaeva ESTONIA asjus.

- Pärast Eesti iseseisvumist seati Aleksander Einseln/sõbrad USA mõjukate ringkondade mahitusel vastavatele ametikohtadele. Need isikud võeti Eestis vastu avasüli, sest nad saabusid kõige imetlusväärsemast lääneriigist USA-st.
- Aktsiooni peamine sihtmärk olid Venemaa salastatud relvad, mis tuli Nõukogude Liitu tagasi viia, kuid USA soovis kõige täiuslikumaid neist uurida.
- Armee juhina teadis Einseln kõigist neist operatsioonidest ning ta oli kas enamalt jaolt või koguni täielikult kursis salajase informatsiooni/dokumentatsiooniga.
- Relvastuse väga üksikute, väga valitud osade vargust maskeeriti sõjaväevarustuse ulatusliku müügiga, mida Vene sõjaväelased Vene kindralite teadmisel harrastasid ning millega paljud isikud, kaasa arvatud Einseln, head raha teenisid.
- Kui salajaste seadmete väiksemad detailid toimetati diplomaatiliseks postiks maskeerituna riigist välja lennukitega või mingil muul viisil, siis raskemaid osi tuli transportida veokitega tavalisel viisil. Kõige lihtsam oli seda teha laevaga NORD ESTONIA ja hiljem ESTONIAGA, sest muidu tulnuks veokitel ületada mitu riigipiiri, kuid parvlaevade kasutamisel eskortisid sõjaväelased veoautod Tallinnas pardale ja Stockholmis maale, mistõttu polnud karta mingeid komplikatsioone ega probleeme. Kõik oli ülimalt lihtne.
- Tuleb eeldada, et samasuguseid vedusid oli korraldatud ka minevikus, ning venelased ei saanud sinna ilmselt midagi parata.
- Kuna viimane salastatud tuumaallveelaevade baasidest Eestis tuli sulgeda 1994. aasta lõpuks, toimus sõjaväevarustuse ja transpordivahendite

tagasivedu Venemaale ning tavalise ja salarelvastuse eramüük mitu kuud, st kogu 1994. aasta teisel poolel. Selle baasi nimi on Paldiski ja see asub umbes poolel teel Tallinna ja Eesti maismaa loodenuka vahel. 1994. aasta septembris viibis selles baasis ikka veel mitu suurt allveelaeva ning vähemalt osaliselt jätkas baas tegutsemist. Ühel ranniku lähedal asuval saarel paiknes raadiosaatja, mis aktiveerus alati, kui allveelaevad Soome lahes ja Läänemerel harjutasid.

- Sõjaväelaste andmeil laaditi selles baasis kahele veoautole vähesel hulgal osmiumi ja teatud koobaltiga seotud või seda sisaldavat väga rasket aparatuuri, mis viidi Tallinna ja paigutati 27. septembril öhtul 1994 Stockholmi-reisi alustanud parvlaevale ESTONIA.

- Uurimisel selgus, et need kaks veoautot toimetati laevale arvatavasti enne normaalse laadimisoperatsiooni algust, neid saatsid üks allohvitser ja kolm sõdurit. Veokid kuulusid ühele Eesti kauba ekspedeerimise firmale, neid juhtisid küll eraisikud, kuid nad olid selleks tööks ette valmistatud.

- Kuuldavasti samal ajal kadus Eesti sõjaväe peastaabist väga tundlikku informatsiooni sisaldanud arvuti. Tegelikult paiknes see kindral Einselni tööruumi kõrval asuvas leitnant Kitti Jürgensi kabinetis; ajakirjanduse andmeil teatas Kitti Jürgens selle kadumisest alles umbes 3 kuud hiljem. Kuna see arvuti oli kohvrisk või kotis transportimiseks liiga suur ning ta kadus 1994. aasta septembri lõpupäevil, siis on loogiline eeldada, et see asus ühel kahest mainitud veokist.

- Ilmselt oli Tallinnas töötav Vene luureohvitser Igor Kristopovitš ülalkirjeldatust teada saanud, arvatavasti Einselni ja tema partnerite telefonikõnelusi lindistades, kuid vastuaktsioonideks oli juba liiga hilja midagi ette võtta, sest laev viibis sadamas ning seega olid ka vastuaktsioonid sadamas liiga hoolika valve tõttu välistatud.

- Venelased soovisid iga hinna eest vältida nende 2 veoki lasti sattumist vastavalt rootslaste ja USA kätte.

- Eespool mainitud Paldiski baasi sõjaväelaste andmeil tegutses raadiosaatja ööl vastu 28. septembrit 1994 aktiivselt, mis tähendab, et vähemalt üks suur tuumaallveelaev oli baasist lahkunud.

- Ellujäänute, iseäranis merekogemustega meeskonnaliikmete arvukate tunnistuste kohaselt kuuldi vahetult enne laeva järsku tüürpoordi kaldumist 2-3 tugevat lööki, mis ei olnud lainelöövide moodi.

- Vähemalt ühe esimesel tekil reisinud usaldusväärse tunnistaja sõnutsi purskas selle teki koridoris põrandast vett üles, nagu oleks klapp avatud. Seda märgati vahetult enne laeva järsult tüürpoordi kaldumist. Nähtu osutab, et esimese teki vööripoolse osa all olid arvatavasti basseini ja saun üle ujutatud. Seda võis põhjustada tüürpoordipoolsesse välisplaadistusse tekitatud ava; laev lebab praegu just sellel küljel.

- Öeldu tähendab, et ESTONIA uputati sihilikult lõhkeainete plahvatuses või allveelaeva poolt. Nii Rootsi, Soome kui ka Eesti valitsus olid sellega algusest peale kursis. On koguni võimalik, et nad teadsid juba varem venelaste kavatsusest midagi säärast ette võtta (meenutagem Korean Air'i hiidlennuki allatulistamist Sahhalini poolsaare lähedal), ja püüdsid vastusamme astuda, kuid asjatult. On koguni võimalik, et nende katsete käigus tekkis visiiri mõlk (vähemalt selle ülemises korrodeerunud osas). Seejuures mainitagu ühe eluga pääsenu tunnistust, et ühe tüürpoordipoolse kajuti akna purustas kaldumisel mingi teine suisa külje all ujunud laev; samuti nägid mõned ellujäänud mingit laeva päästeparvede vahel, kus see võttis pardale mõned inimesed ja kadus, hoolimata teistest. Ka ühes päästeaktsioonide raportis mainitakse õnnetuse ajal ESTONIA lähedal viibinud tundmatut laeva, mis kadus Uto/Hango saarestikku.

- Ülalöeldu selgitab Rootsi valitsuskomisjoni väga kummalist käitumist paljudel puhkudel, millest mainigem

- ilmselt Rootsi valitsuse tugeva mõju all olnud rahvusvahelise komisjoni rutakat avaldust, et õnnetuse põhjustas visiirilukkude purunemine; see avaldus tehti juba enne visiiri leidmist;

- energilisust, millega komisjon blokeerib kõik selle stsenaariumi vastu rääkivad tõendid; kasutati koguni sõjaväeluure abi, millega püüti seada kahtluse alla tugevasti moondunud visiirihingede videovõtted, mille iga uurimiskomisjon oleks rõõmuga teadmiseks võtnud; samuti eirati tunnistajate ütlusi (laeva kaldumise aeg) ja füüsikaseadusi (vesi visiiris); need on kõigest mõned seigad;

- ilmset tõsiasja, et komisjon pole huvitatud laeva tegelikust olukorrast pärast Tallinnast lahkumist, sest ei ole räägitud BV inspektori Anders Wirstani ega vahetusmeeskonna oluliste liikmetega;

- väga passiivset, koguni ükskõikset suhtumist, mida juhtunuga seoses ilmutasid prokurör ja politsei;

- indu ja energilisust, millega valitsus üritas vrakki igaveseks katta;

- omanike ning liinioperaatori Nordström & Thulin väga enesekindlat käitumist, millega maailmale demonstreeritakse et nad on kindlad, et nendega ei juhtu absoluutselt midagi (sest neid kaitstakse valitsuse kõige kõrgemal tasandil);

- Bureau Veritase samasugust käitumist; selle inspektorit Anders Wirstani, kes SOLAS-e eeskirjade kohaselt vastutab nii klassifikatsioonisätete kui ka laeva ohutusnõuete jne täitmise eest, pole nt kordagi kriminaalpolitseis üle kuulatud, ehkki ta koos inspektorite Hobro ja Rasmussoni ning ESTONIA vahetusmeeskonna peainseneri Mosaarega tundis üksikasjalikult ESTONIA seisukorda; seega tuleb

eeldada, et ka BV naudib valitsuse kaitset, arvatavasti sellepärast, et neil on leping Eesti Laevandusametiga;

- varjamatut tööka, et eelmise aasta lõpul võeti juhtum Rootsi transpordi- ja kommunikatsiooniministeeriumi pädevusest ja nüüd tegeleb sellega kaitseministeerium.
- Õeldu selgitaks ka, miks kadus kapten Arvo Piht, kes, nagu ka kapten Andresen, ilmselt teadis ohtlikest veostest; ülejäänud kadunud meeskonna liikmed sattusid lihtsalt halva õnne tõttu Pihtiga samale päästeparvele.
- Mis puutub rahvusvahelise komisjoni tegevusse, siis tuleb eeldada, et nad üksnes täidavad saadud instruksioone, mis käsivad koostada võimalikult usutava aruande ning kõige lihtsama stsenaariumi.
- Meyer Werfti õnnetuseks süüdistab see kõige lihtsam ja seega avalikkusele kõige paremini mõistetav stsenaarium laevahuku esmapõhjusena visiiri lukustusseadmete riket ning tekitab mulje, et kui need seadmed oluksid piisavalt tugevad, siis jäänuks õnnetus arvatavasti toimumata.



NATIONAL SECURITY AGENCY
CENTRAL SECURITY SERVICE
FORT GEORGE G. MEADE, MARYLAND 20755-6000

FOIA Case: 41799A
20 January 2004

Mr. Drew Wilson

Dear Mr. Wilson:

This is a final response to your Freedom of Information Act (FOIA) request of 17 June 2002 for information on the passenger ferry MV Estonia, which sank in the Baltic Sea between Sweden and Estonia on 28 September 1994. A copy of your request is enclosed for your convenience.

Your request has been processed under the provisions of the FOIA. Three documents (7 pages) responsive to your request have been reviewed by this Agency as required by the FOIA and have been found to be currently and properly classified in accordance with Executive Order 12958, as amended. These documents meet the criteria for classification as set forth in Subparagraphs (b), (c), (d) and (g) of Section 1.4 and remain classified SECRET as provided in Section 1.2 of Executive Order 12958, as amended. The documents are classified because their disclosure could reasonably be expected to cause serious damage to the national security. Because the documents are currently and properly classified, they are exempt from disclosure pursuant to the first exemption of the FOIA (5 U.S.C. Section 552(b)(1)).

In addition, this Agency is authorized by various statutes to protect certain information concerning its activities. We have determined that such information exists in these documents. Accordingly, those portions are also exempt from disclosure pursuant to the third exemption of the FOIA which provides for the withholding of information specifically protected from disclosure by statute. The specific statutes applicable in this case are Title 18 U.S. Code 798; Title 50 U.S. Code 403-3(c)(7); and Section 6, Public Law 86-36 (50 U.S. Code 402 note). No portion of the information is reasonably segregable.

LISA V: FOIA vastus

RIIKLIK JULGEOLEKUAGENTUUR
KESKJULGEOLEKUTEENISTUS
FORT GEORGE G. MEADE, MARYLAND 20755-6000
FOIA Toimik: 41799A
20. jaanuar 2004

Hr. Drew Wilson
Lugupeetav Hr. Wilson

Käesolevaga anname Teile lõpliku vastuse „Informatsioonivabaduse seaduse” (FOIA) alusel Teile 17. juunil 2002 esitatud taotlusele saada andmeid 28. septembril 1994 Rootsi ja Eesti vahel Läänemeres uppunud reisiparvlaeva MV Estonia asjus. Käepärasuse mõttes on lisatud Teie taotluse koopia.

Teie taotlust menetleti FOIA sätete alusel. Meie Agentuur vaatas FOIA nõuete kohaselt läbi kolm dokumenti (7 leheküljel), mis vastaksid Teie taotlusele ja leidis, et need on praegusel ajal ettenähtud korras salastatud vastavalt täitevvõimu määrulese 12958 ja selle parandustele. Need dokumendid vastavad salastamiskriteeriumidele paragrahvi 1.4 lõigete (b), (c), (d) ja (g) põhjal ja nende salastusastmeks jääb SALAJANE, nagu on sätestatud täitevvõimu määru (koos parandustega) 12958 paragrahvis 1.2. Nimetatud dokumendid on salastatud, sest nende avalikustamine võib eeldatavasti tekitada olulist kahju riigi julgeolekule. Kuna need dokumendid on praegu ettenähtud korras salastatud, siis tulenevalt FOIA esimesest erandjuhust (5 U. S. C. paragrahv 552(b) (1)) neid ei avalikustata.

Peale selle on Agentuuril mitmesuguste seadusesätete järgi õigus varjata ka oma tegevuse kohta käivat teatud informatsiooni. Oleme otsustanud, et kõnealused dokumendid sisaldavad niisugust informatsiooni. Seetõttu on välistatud ka nende osade avalikustamine, tulenevalt FOIA kolmandast erandjuhust, mis näeb ette spetsiaalse seadusesättega kaitstud informatsiooni kinnihoidmist. Antud juhtumi puhul kehtivad järgmised spetsiaalsed seadusesätted: U. S. A. koodeksi 798 säte 18; U. S. A. koodeksi 403-3(c)(7) säte 50 ja tsiviilseaduse 86-36 paragrahv 6 (50 U. S. A. koodeks 402 märkus). Ka mingeid osalisi väljavõtteid mainitud informatsioonist ei ole kuidagi võimalik teha.

LISA VI: Oluliste sündmuste kronoloogia

Oluliste sündmuste loend ajalises järjekorras

1988

- Eesti kuulutab ametlikult oma seaduste ülimuslikkust Nõukogude Liidu seaduste suhtes, olles nõnda esimene ennast lahti rebida üritav Nõukogude riik; see vallandab Nõukogude Liidu kokkuvarisemise.

1989

NOVEMBER

- Langeb Berliini müür. Ida-Euroopa raputab endalt Nõukogude Liidu ülemvõimu. Lõpeb külm sõda.

1990

- Tänu peamiselt Rootsi peaministri Carl Bildti pingutustele rajatakse Rootsi ja Nõukogude Eesti esimene ühine parvlaevaliin. Tallinna–Stockholmi liinil hakkab sõitma väike parvlaev *Nord Estonia*.

1991

JAANUAR

- Leedus ja Lätis vallandub Moskvast suunatud vägivald.
- Tartu lennuväebaasi ülem Džohhar Dudajev sooritab [Moskva meelest] reeturliku akti, keelates oma sõduritel igasuguse tegutsemise mässulise Eesti vastu.

AUGUST

- Riigipöördekatse Nõukogude juhi Mihhail Gorbatšovi Krimmis puhkusel viibimise ajal. Kiirendab Nõukogude Liidu kokkuvarisemist.
- Eesti kuulutab enda Nõukogude Liidust sõltumatuks.

NOVEMBER – DETSEMBER

- Dudajev lahkub ametist. Eesti iseseisvusest innustatuna sõidab ta kodumaale Tšetšeeniasse, kus kuulutab enda sõltumatu vabariigi presidendiks.
- Nõukogude Liit läheb ametlikult laiali. Venemaa astub selle õigusjärglase kohale.

1993

- Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupanga laenuga ostetakse Soomest suurem luksusparvlaev *Estonia*, millega asendatakse Estline'i Tallinna–Stockholmi liinil liikunud *Nord Estonia*.
- Läänemeres märgatakse Iraani ostetud pruugitud Vene allveelaeva, millel on iraanlastest meeskond.
- Eestis tekib etnilise konflikti või millegi hullemagi oht, sest Narvas elavad venelased korraldavad referendumi ja hääletavad ülekaalukalt Kirde-Eesti autonoomseks

piirkonnaks muutmise poolt.

- Vene ultranatsionalist Vladimir Žirinovski, kes töötas Balti riigid jõuga tagasi võtta, saavutab Vene parlamendivalimistel poliitilise mõjuvõimu.

1994

- Kogu endises Nõukogude Liidus tegutsevad julmad organiseeritud kuritegelikud grupeeringud. Venemaa president Boriss Jeltsin nimetab Venemaad "kuritegevuse üliriigiks".
- Ulatuslik relvade, uimastite ja strateegiliste kaupade salakaubavedu läbi Eesti häirib Washingtoni. Valge Maja põhimure on tuumamaterjalide smugeldamine endise Nõukogude Liidu haavatavate alade (näiteks Eesti) kaudu.

AUGUST - OKTOOBER

- Vene väed sunnitakse pärast 50 aastat kestnud okupatsiooni Eestist lahkuma; Teine maailmasõda lõpeb ametlikult.
- Ülima salastatuse varjus demonteerivad Nõukogude sõjaväelased endise Nõukogude Liidu Paldiski allveelaevade baasis kaht tuumareaktorit.
- Vene vägesid koondatakse vargsi Tšetšeeniasse.
- Dokumenteeritakse mitu relvakõlbliku tuumamaterjali Venemaalt väljavedamise juhtumit.

27. SEPTEMBER

- Eesti peaminister Mart Laar astub ametist tagasi.
- Ametist lahkuv Rootsi peaminister Carl Bildt korraldab hüvastijätuks õhtusöögi.
- Vene president Boriss Jeltsin viibib USA-s.
- Kell 19.15 väljub Tallinna sadamast parvlaev *Estonia*. Sihtkoht Stockholm.
- Norrale kuuluv Skagerraki piirkonnas hargnevad NATO ulatuslikud õppused.

28. SEPTEMBER

- Parvlaev *Estonia* upub 35 minutiga.
- 00.30 *Estonia* on poolel teel Tallinnast Stockholmi.
- 00.30–01.00 Reisijad kuulevad kahte või kolme valju, ebaloomulikku kolksatust. Mõned kuulevad, nagu kraabiks miski laevakere vastu. Meeskonna vahetus.
- 01.15 Laev kaldub tugevasti tüürpoordi.
- 01.22–01.24 *Estonia* appikutsesignaal (*Mayday*).
- 01.30 Parvlaev kaldub 60–70 kraadi tüürpoordi.
- 01.50 Parvlaev kaob radarilt.
- 07.30–08.00 Merest päästetakse viimane ellujäänu.

PÄRASTLÖUNAL

- Bildt teeb avalduse, et parvlaev uppus tehniliste rikete tõttu.
- Bildti abi kaptenleitnant Emil Svensson teatab sõnaselgelt, et vrakki ei tohi üles tõsta. Sel ajal otsimis- ja päästetööd alles jätkuvad, vraki asukoht pole veel teada ja uurimiskomisjon on moodustamata.

29. SEPTEMBER

- Rootsi, Eesti ja Soome peaministrid otsustavad moodustada laevahuku ühise uurimiskomisjoni (JAIC), kuhu kuulub kõigi mainitud riikide esindajaid. JAIC hakkab valitsuste ülesandel õnnetust uurima.
- *Estonia* pardal oli 989 inimest 17 riigist. Ellu jäi neist 134. Paljud uppuvalt parvlaevalt pääsenud inimesed kas uppusid või külmusid päästmist oodates surnuks. 757 inimest jäi teadmata kadunuks, eeldatavasti on suurem osa surnukehi ikka veel

vraki sisemuses.

30. SEPTEMBER

Hüdrolokaatoriga tuvastatakse vraki asukoht.

2. OKTOOBER

- Kaugjuhtimisega liikurrobot (ROV) salvestab vraki videolindile.

18. OKTOOBER

- Leitakse visiiri asukoht.

18. NOVEMBER

- Visiir tõstetakse pinnale.

4.-10. DETSEMBER

- Rootsi valitsuse järelevalve all sukelduvad vrakile firma Rockwater päästetuukrid. Pärast seda, kuid nad on parvlaeva üle vaadanud, kirjutatakse aruandesse, et surnukehad ja vraki saab üles tõsta.

1995

JAANUAR

- Rootsi võimud teatavad, et surnukehad jäävad välja toomata ning vrakk kaetakse betoonsargaga.
- Rootsi mõjutab kõiki Läänemere-äärseid riike kirjutama alla hauapaiga lepingule; nõnda keelatakse igasugune lähenemine vrakile. Mereväealused ja kaldaseadmed jälgivad vraki asupaika ööpäev läbi. Keelust üleastujad vahistatakse.
- Kommunikatsioonivea tõttu oli mõne minuti kaugusel Venemaa tuumalöök Ameerika Ühendriikidele.

JUUNI

- Pärast avalikkuse tugevat vastuseisu loobutakse betoonsarkofaagi kavatsusest.

1996

- Laevahuku ühises uurimiskomisjonis (JAIC) valitseb segadus:
- Komisjoni esimees, eestlane Andi Meister, astub tagasi, väites, et Rootsi varjab tõendeid.
- Rootslane Olof Forssberg astub tagasi, väidetavalt haldusvea tõttu. Tegelik põhjus jääb varjatuks.
- Rootslane Bengt Schager astub tagasi, väites, et komisjon võltsib informatsiooni.

1997

DETSEMBER

- Kolm aastat pärast katastroofi avaldatakse lõpparuanne. JAIC süüdistab laevatehast, sest visiiri lukustussüsteem olevat vigaselt projekteeritud. Ent JAIC annab mõista, et keegi ei kanna selle eest selget ja täielikku vastutust, sest parvlaeva ehitamise ajal kehtisid just niisugused projekteerimisnõuded.

1998

- Avalikkuse jätkuv nõudmine, et ohvrid üles tõstetaks, sunnib Rootsit moodustama probleemi uurimiseks komisjoni. Peter Örne juhitud grupp leiab, et surnukehad tuleks üles tõsta.
- Rootsi keeldub sellest soovituselt, väites, et Soome ja Eesti olevat selle vastu.

2000

AUGUST

- Sõltumatud uurijad, ameeriklane Gregg Bemis ja saksa ajakirjanik Jutta Rabe, organiseerivad omavolilise sukeldumise vrakile. Rootsi sõjavägi üritab neid edutult takistada. Tuukrid toovad pinnale metalliproove, mille analüüsimine kolmes eri laboris tunnistab, et neid on mõjutanud plahvatusjõud. Saksa valitsuse alluvuses tegutsev labor saab teistsugused tulemused ja Rootsi valitsus tunnistab esimesed kolm kehtetuks. Bemist ja Rabet ähvardab vahistamine, kui nad peaksid Rootsis jala maale tõstma.

2001

- Ettepanek arutada Rootsi parlamendis *Estonia* juhtumi uurimise taaselustamist lükatakse tagasi.

2004

DETSEMBER

- Rootsi tolliohvitserkatkestab aastaid kestnud vaikimise ja tunnistab, et reisiparvlaeval *Estonia* veeti Nõukogude sõjaväevarustust. Rootsi alustab juurdlust.

2005

JAANUAR

- Rootsi valitsuse korraldatud juurdlus tuvastab, et parvlaeval *Estonia* veeti tõesti sõjavarustust mitmel nädalal enne katastroofi, kuid mitte selle uppumise ööl. Võimud keelduvad täpsustamast, missuguse varustusega oli tegemist või kes oli sanktsioneerinud selle ostmise.

MÄRTS

- Rootsi teatab, et korraldatakse 1,1 miljonit USA dollarit maksev uurimine eesmärgiga selgitada, miks uppus parvlaev *Estonia* nii kiiresti. Valitsusametnike väitel peab see uurimine parandama mereohutust, aga et JAIC'i lõpparuandes toodud tulemusi see ei puuduta.

2006

- Prantsusmaal jookseb ummikusse hukkunute sugulaste väikesearvulise rühmituse kohtuhagi, mis nõudis laevatehase ja sertifitseerimisagentuuri vastutusele võtmist.
- Üle 750 surnukeha lebab endiselt 40 kilomeetri kaugusel Soomest 70 meetri sügavusel merepõhjas.

LISA VII: Lühendite ja terminite seletused

ESCO – Eesti Laevandusfirma. Riigiettevõtte, millele kuulus Estline'i Eesti-poolne osa.

Estline – Rootsi Nordström & Thulin AB ja Eesti ESCO 50/50 ühissettevõtte, mis asutati Eesti ja Rootsi vaheliste parvlaevaliinide haldamiseks.

GRU – Главное Разведывательное Управление, Vene sõjaväeluure.

Hauapaiga leping – Läänemere-äärsete riikide (välja arvatud Saksamaa) leping, mille järgi parvlaeva Estonia hukkumiskoht kuulutatakse hauaks ja keelatakse sealsed sukeldumisekspeeditioonid.

JAIC – Joint Accident Investigation Commission, laevahuku ühine uurimiskomisjon. Rootsi, Eesti ja Soome esindajatest koosnenud kolmepoolne komisjon, mis moodustati parvlaeva Estonia uppumispõhjuste uurimiseks.

Lõpparuanne – Nõnda nimetatakse lühendatult “28. septembril 1994 Läänemeres uppunud ro-ro reisiparvlaeva MV Estonia õnnetuse uurimise lõpparuannet”, milles on kirjas JAIC'i toimetatud juurdluse lõpptulemused. Avaldati 1997. aasta detsembris.

M/V Estonia – parvlaeva Estonia ametlik nimetus; M/V tähendab mootorlaeva Motor Vessel.

OMON – Akronüüm tähendusega Отряд милиции особого назначения, Venemaa siseministeeriumi eriüksused, kes äratasid tähelepanu kriisisituatsioonides ülemäärase jõu rakendamiseks.

One Eagle – Laev, mille Gregg Bemis ja Jutta Rabe 2000. aasta augustis rentisid, et omavoliliselt sukelduda Estonia vrakile.

Pakpoord – laeva vasakparras ahtri poolt vööri poole vaadatuna.

RMA – Rootsi Veeteede Amet ehk Sjöfartsverket.

Rockwater – Sukeldumiste ja päästetööde firma, kelle Rootsi valitsus 1994. aasta detsembris Estonia vraki uurimiseks palkas ja kelle tegevust ta kontrollis.

Ro-ro – Roll-on, roll-off. Parvlaevatüüp, millel tavaliselt avanevad nii vöör kui ka ahter, et autod saaksid kiiresti autotekile peale ja sealt maha sõita.

ROV – remotely-operated vehicle, kaugjuhtimisega liikurrobot. Tavaliselt kasutatakse videolindistamiseks vee all.

SEG [GGE] – Saksa ekspertide grupp (German Group of Experts), kelle Meyer Werfti laevatehas palkas õnnetust uurima.

Tüürpoord – laeva paremparras ahtri poolt vööri poole vaadatuna.

Visiiristsenaarium – JAIC'i järeldus, nagu oleksid tohutu kõrged lained küljest murdnud parvlaeva vöörivisiiri, mis langedes rebis lahti autoteki rambi, nii et merevesi pääses autotekile ja uputas parvlaeva.

Illustratsioonide autorid

Lk 11:	Giedrė Karsokienė
Lk 12–13:	Giedrė Karsokienė
Lk 16:	Aurimas Švedas
Lk 23:	Aurimas Švedas
Lk 28:	Aurimas Švedas
Lk 30:	Aurimas Švedas
Lk 36:	Giedrė Karsokienė
Lk 46:	JAIC
Lk 49:	Giedrė Karsokienė
Lk 51:	Giedrė Karsokienė
Lk 60:	JAIC
Lk 84:	Giedrė Karsokienė
Lk 115:	Giedrė Karsokienė
Lk 127:	Saksa ekspertide grupp
Lk 151:	Giedrė Karsokienė
Lk 168:	Giedrė Karsokienė
Lk 275:	Aurimas Švedas
Lk 276:	JAIC
Lk 278:	Giedrė Karsokienė
Lk 285:	Aurimas Švedas
Lk 292–293:	Giedrė Karsokienė
Lk 294:	JAIC

Allikmaterjalid

Intervjuud

Rootsi

Akesson, Per – Läänemere tuuker

Ångström, Lars – parlamendisaadik

Björkman, Per – advokaat

Blixt, Tomas – tolliametnik

Calamnius, Bertil – *Estonial* uppu isa ja hukkunute sugulaste ühenduse AgnEf juht

Carlqvist, Knut – ajakirjanik, *Estoniast* kirjutatud raamatu autor

Franson, Johan – Rootsi Veeteede Ameti ülem

Freden, Lars – välisministeeriumi ametnik

Hellberg, Anders – ajakirjanik, *Estoniast* kirjutatud raamatu autor

Heyman, Tom – pensionil parlamendisaadik

Holm, Mats – ajakirjanik, *Estoniast* kirjutatud raamatu autor

Hugemark, Bo – pensionil sõjaväeohvitser

Jarrel, Henrik – parlamendisaadik

Laidwa, Hans – endine Estline'i tegevdirektor

Schager, Bengt – endine JAIC'i liige ja meresõidupsühholoog

Sundelius, Bengt – Uppsala ülikooli ja Rootsi rahvusliku kaitsekolledži professor

Sörman, Rolf – eluga pääsenu

Tidström, Catrin – transpordiministeeriumi lauaülem

Weman, Gunnar – Rootsi kiriku peapiiskop

Örn, Peter – Örni komisjoni juht

Övberg, Carl – eluga pääsenu

Eesti

Andresson, Veronika – *Estonia* kapteni lesk

Arike, Heiki – siseminister 1994. aastal

Dresen, Urmas – Eesti Meremuuseumi direktor

Einseln, Aleksander – endine Eesti kaitseväge juhataja

Johansen, Johannes – endine Estline'i tegevdirektor

Kadak, Hannes – eluga pääsenud meeskonnaliige
 Laar, Mart – peaminister 1994. aastal
 Laur, Uno – endine JAIC'i Eesti grupi juht
 Lauristin, Marju – professor, endine Riigikogu liige
 Lee, Aina – eluga pääsenu
 Levald, Heino – professor ja laevainsener, endine JAIC'i liige
 Lindpere, Heiki – mereõiguse professor, endine ESCO direktorite nõukogu liige
 Moik, Erich – laevakapten, parvlaeva *Estonia* mõlema kapteni sõber
 Ninnas, Toivo – endine ESCO tegevdirektor
 Paeorg, Ander – ohvri sugulane
 Piht, Sirje – *Estonia* vahetuskapteni lesk
 Putnik, Henno – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalas asuva 100% riigi omandis oleva, radioaktiivsete jäätmetega tegeleva AS A. L. A. R. A. endine direktor
 Roos, Aarand – endine Eesti diplomaat
 Ruusaaar, Ainar – ajakirjanik
 Same, Siiri – eluga pääsenu
 Sinisoo, Mark – Eesti välisministeeriumi ametnik
 Stern, Jaan – eluga pääsenu
 Tammes, Sigrid – parvlaeva *Estonia* kolmanda ohvitseri lesk
 Treufeldt, Indrek – ajakirjanik
 Tross, Jaan – Eesti kriisikomitee esimees 1994. aastal
 Vaarik, Daniel – endine valitsuse pressiesindaja
 Vare, Raivo – endine Eesti teede- ja sideminister
 Vöösa, Timmo – eluga pääsenu

Soome

Aho, Esko – peaminister 1992–1995
 Alenius, Pekka – Soome Mereuuringute Instituudi [Finnish Institute of Marine Research, FIMR] vanemteadur
 Jolma, Kalervo – Soome Keskkonnainstituudi insener
 Karppinen, Tuomo – endine JAIC'i liige
 Lehtola, Kari – JAIC'i Soome osapoole endine juht
 Mykkänen, Erkki – Soome Keskkonnainstituudi insener
 Nuorteva, Jouko – hüdrolokaatorikujutiste ekspert

Suurbritannia

Barney, Paul – eluga pääsenu
 Coe, John – Rockwateri tuuker
 Mearns, David – merepäästeekspert
 Ventura, Ken – Rockwateri tuuker

Prantsusmaa

Björkman, Anders – mereinsener
Schmill, Erik – advokaat

USA

Bemis, Gregg – 2000. aasta augustis parvlaevale *Estonia* korraldatud sukeldumise kaasorganiseerija
Downs, Jamie – kohtumeditšiiniekspert
Ermarth, Fritz – endine CIA bürooülem
Garverick, Mickey – Naval Submarine League'i direktor
Polmar, Norman – allveelaevade ekspert ja USA valitsuse luurekonsultant
Poteat, Gene – endine profiluuraja
Stolorow, Mark – Orchid Cellmark Inc. kohtumeditšiini osakonna tegevdirektor

Venemaa

Antsulevitš, Aleksandr – Peterburi riikliku ülikooli vanemteadur ja Läänemere ekspert
Benjuh, Oleg – kirjanik
Kuteinikov, Anatoli – allveelaevade projekteerimisfirma "Malahhit" direktor
Surikov, Anton – endine Vene sõjaväeluure ohvitser
Tšapkis, David – kirjanik

Saksamaa

Hummel, Werner – laevahukku uurinud Saksa grupi juht
Rabe, Jutta – ajakirjanik, 2000. aasta augustis parvlaevale *Estonia* korraldatud sukeldumise kaasorganiseerija
Rebas, Hain – Eesti kaitseminister 1992–1993

Holland

De Kat, Jan – laevainsener

Tšehhi Vabariik

Yasmann, Victor – ajakirjanik, Venemaa uuringute analüütik

Raamatud

Beschloss, Michael R. and Talbott, Strobe. *At the Highest Levels: The Inside Story of the End of the Cold War*. Little, Brown and Company, 1993.

Björkman, Anders. *Lies and Truths about the M/V Estonia Accident* [Valed ja tõed Estonia õnnetuse kohta]. Monaco: Editions EGC, 1998.

Borjesson, Kristina, editor *Into the Buzzsaw. Leading journalists expose the myth of a free press*. Amherst, New York: Prometheus Books, 2002.

Bynander, Fredrik. *Crisis Analogies, A decision making analysis of the Swedish Harsfjarden Submarine Incident of 1982*. Stockholm: The Swedish Institute of International Affairs, 1998.

Carlqvist, Knut. *Tysta Leken. Varför sjönk ESTONIA?* [Varjatud mäng, Miks uppus ESTONIA?]. Stockholm: Fischer & Co, 2001.

Cockburn, Andrew and Leslie. *One Point Safe*. New York: Doubleday, 1997.

Dillon, Patrick. *Lost at Sea*. Simon and Schuster, 1998.

Gall, Carlotta and de Waal, Thomas. *Chechnya: Calamity in the Caucasus*. New York: New York University Press, 1998.

Holm, Mats och Popova, Susanna. *Protokollet Estonia. Därför kommer det att Handa igen* [Protokoll Estonia: Seepärast juhtub see uuesti]. Bonnier Fakta, 2003.

Hooke, Norman. *Maritime Casualties, 1963–1996*. Lloyd's Press, 1997.

Junger, Sebastian. *The Perfect Storm*. Harper Collins Publishers Inc, 1997.

Klebnikov, Paul. *Godfather of the Kremlin: Boris Berezovsky and the Looting of Russia*. Orlando, Florida: Harcourt Inc., 2000.

Kulling, Per and Lorin, Henry, eds. *The Estonia Disaster. The loss of the M/V Estonia in the Baltic on 28th September 1994* [Estonia katastroof. Mootorlaeva Estonia hukk Läänemeres 28. septembril 1994]. 4. Sweden: Socialstyrelsen, KAMEDO (Organising Committee for Disaster Medicine Studies), 1997.

Lauristin, Marju and Vihalemm, Peeter, eds. *„Estonia” - The Disaster in Estonian Media* [„Estonia”: Katastroof Eesti meedias]. Stockholm: Styrelsen för psykologiskt försvar, 1996.

Lauristin, Marju and Vihalemm, Peeter, eds. *Return to the Western World: Cultural and Political Perspectives on the Estonian Post-Communist Transition* [Tagasipöördumine läänemaaailma: Eesti postkommunistlik siire kultuurilisest ja poliitilisest vaatenurgast]. Tartu: Tartu University Press, 1997.

Lieven, Anatol. *The Baltic Revolution*. New Haven: Yale University Press, 1994.

Lord, Walter. *A Night to Remember*. New York: Bantam Books. (Holt, Rinehart and Winston), 1955.

Meister, Andi. *Lõpetamata logiraamat*. Tallinn: BNS-i kirjastus, 1997.

Milton, Pat. *In the Blink of an Eye: The FBI investigation of TWA Flight 800*. Random House, 1999.

Moore, Robert. *A Time to Die: The Untold Story of the Kursk Tragedy*. New York: Crown Publishers, 2003.

Negroni, Christine. *Deadly Departure: Why the Experts Failed to Prevent the TWA Flight 800 Disaster and How it Could Happen Again*. Harper Collins Publishers, 2000.

Oberg, James E. *Uncovering Soviet Disasters*. New York: Random House, 1988.

Piht, Sirje ja Kaas, Imre. *Raske tee tõeni: Parvlaev Estonia lugu*. Mandala, 2003.

Rabe, Jutta. *Die Estonia: Tragödie eines Schiffsuntergangs [Estonia: ühe laevahuku tragöödia]* (eesti keeles kirjastuselt Tänapäev 2003; ingl. k. „The Estonia: Tragedy of a Ship Disaster”) Bielefeld: Delius Klasing Verlag, 2002.

Ready, Kevin E. and Parlier, Cap. *TWA 800, Accident or Incident?* Ventura, California: Saint Gaudens Press, 1998.

Rüütel, Arnold. *Estonia: Future Returned* [Tuleviku taassünd, eest keeles kirjastuselt Ilo, 2001]. Tallinn: National Development and Cooperation Institute, 2001.

Sanders, James D. *Altered Evidence: Flight 800: How the Justice Department Framed a Journalist and his Wife. Accuracy in Media*, 1999.

Sellwood, A. V. *The Damned Don't Drown: The Sinking of the Wilhelm Gustloff*. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1973.

Smith, Graham, ed. *Baltic States: The National Self-Determination of Estonia, Latvia, and Lithuania* [Baltimaad: Eesti, Läti ja Leedu rahvuslik enesemääramine]. Palgrave Macmillan, 1996.

Sontag, Sherry and Drew, Christopher. *Blind Man's Bluff, The Untold Story of American Submarine Espionage*. Harper Collins Publishers Inc, 1999.

Stern, Eric K. and Nohrstedt, Daniel, eds. *Crisis Management in Estonia: Case Studies and Comparative Perspectives* [Kriisikäsitus Eestis] Stockholm: Försvarshögskolan, 2001.

Suvorov, Viktor. *Spetsnaz. The Story Behind the Soviet SAS*. London: Hamish Hamilton Ltd, 1987.

Wedel, Janine R. *Collision and Collusion: The Strange Case of Western Aid to Eastern Europe*. Palgrave Publishers Ltd, 2001.

Winocour, Jack, ed. *The Story of the Titanic as Told by its Survivors*. New York: Dover Publications, 1960.

Witte, Henning. *M/S Estonia Sänktes: Nya Fakta Och Teorier om Estoniagate* [Mootorlaeva Estonia uppumine: Estoniagate'i uued faktid ja teooriad]. Stockholm: Wittes Förlag, 1999.

Yeltsin, Boris. *Midnight Diaries* [eesti keeles kirjastuselt Ersen: Boriss Jeltsin. Kesköised päevikud]. New York: Public Affairs, 2000.

Yeltsin, Boris. *The Struggle for Russia*. New York: Times Books, 1995.

Бенюх Олесь “Удар Триады” [Triaadi rünne]. Москва: “Фирма “Изд-во АСТ”, 1999.

Aruanded ja muu taustmaterjal

The Final Report on the Capsizing on 28 September 1994 in the Baltic Sea of the Ro-Ro Passenger Vessel MV Estonia. The Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden. Helsinki: Edita Ltd, 1997.

Supplement to the Final Report on the Capsizing on 28 September 1994 in the Baltic Sea of the Ro-Ro Passenger Vessel MV Estonia. Part I and Part II. The Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden. Preliminary versions.

German Group of Experts Investigation Report on the capsizing on 28 September 1994 in the Baltic Sea of the Ro-Ro Passenger Vessel MV Estonia. Peter Holtappels and Werner Hummel. CD-ROM, 1999. [Saksaekspertide grupi uurimisaruanne ro-ro reisilaeva Estonia hukust Läänemerel 28. septembril 1994].

MV Estonia, Preliminary Critique of the Joint Accident Investigation Commission Report. Burness Corlett & Partners, U. K., April 1998.

Report on the diving Expedition in the Baltic Sea to the wreck of the passenger ferry Estonia from August 19th to August 31st 2000 by Gregg Bemis and Jutta Rabe. Undated.

Condition Survey of the Vessel "Estonia" for the Swedish National Maritime Administration Survey Report. Rockwater A/S. Undated.

X-ray microstructure investigations on two specimens of shipbuilding plates. Institut für Materialprüfung und Werkstofftechnik, Report 20130-03, October 16, 2000.

Examination of Metal Samples for Evidence of Shock Loading. Southwest Research Institute Project No. 18.04042.01.109, Final Report, January 26, 2001.

Examination Report. Materials Testing Laboratory of the State of Brandenburg, No. 1.1/00/3669 [10/26/00].

Court of Inquiry into the Circumstances Surrounding the Collision Between USS Greeneville (SSN 772) and Japanese M/V Ehime Maru that occurred off the coast of Oahu, Hawaii on 9 February 2001. Record of Proceedings. April 13, 2001.

Analysgruppen [Örn Commission Report], SOU 1998:132. *En granskning av Estoniakatastrofen och dess följder* [Analüüsigrupi aruanne Estonia katastroofist].

Russia: Mafia in Uniform: The Criminalization of the Russian Armed Forces. Foreign Military Studies Office, Fort Leavenworth, KS, 1995, by Dr. Graham H. Turbiville, Jr.

Enhancing Security of Lithuania and Other Baltic States in 1992-94 and Future Guidelines. NATO Research Fellowship report, May 1996, by Česlovas Stankevičius.

Russia's Military: Corruption in the Higher Ranks. Perspective, Volume IX Number 2, November-December 1998, Hoover Institution and Boston University, by Richard F. Staar.

International Narcotics Control Strategy Report. U.S. Department of State, Bureau for International Narcotics and Law Enforcement Affairs, March 1995.

Nuclear Smuggling From The Former Soviet Union: Threats And Responses. Foreign Policy Research Institute, CSIS Global Organized Crime Project, April 27, 2001, by Rensselaer Lee.

Nuclear Smuggling: How Serious a Threat? Report from the National Defense University's Center for Counterproliferation Research, January 1996, by James L. Ford.

Weapons Proliferation and Organized Crime: The Russian Military and Security Force Dimension. USAF Institute for National Security Studies, U. S. Air Force Academy. INSS Occasional Paper 10 in the Proliferation Series, June 1996, by Graham H. Turbiville, Jr.

Report on the Estonia. Norske Veritas, November 22, 1994.

M/V Herald of Free Enterprise Formal Investigation. Report of Court No. 8074, U. K. Department of Transport, September 1987.

Katastrofutredning [Catastrophe Investigation, English Internet version]. 28. June and ja 12. December 2001. <http://heiwaco.tripod.com/news.htm>, Anders Björkman.

Crisis for Estonia? Russia, Estonia and post-Chechen cold war. 1995: 05898, by Graeme Herd, Ene Rõngelep & Anton Surikov, London Defense Studies.

Patterns of Global Terrorism 1994. U. S. Department of State, April 1995, Department of State Publication 10239, Office of the Secretary, Office of the Coordinator for Counterterrorism, Philip C. Wilcox, Jr.

Submarine Operations in Taiwan Waters - The Submarine Review, January 2003, Royal Swedish Navy Captain Bo Rask.

International Narcotics Contraband and the Former USSR. Research Group "Felix", Moscow, February 1995, Ivan Ivanov. Translated from Russian.

Märkused

Kõik USA valitsuse dokumendid on saadud tänu „Informatsioonivabaduse seadusele” (FOIA), väljastamisel nende salastamisest loobuti.

Kõik viited laevahuku ühise uurimiskomisjoni lõpparuandele pärinevad ingliskeelsest versioonist.

Uudisteagentuuride lühendid: Agence France Press (AFP); Baltic News Service (BNS); Polska Agencja Prasowa (PAP); Radio Free Europe/Radio Liberty [Raadio Vaba Euroopa/Raadio Vabadus] (RFE/RL).

[Viited osas „Allikmaterjalid” loetletud raamatutele, aruannetele jm antakse lühendatult.]

EESSÕNA

¹ üldiselt arvatakse, et hukkus 6500–7500 inimest, seega on *Wilhelm Gustloff*i uppumine kõige hirmsam mereõnnetus teada olevas ajaloos, sest ühel laeval pole kunagi rohkem inimesi korraga surma saanud. Mõne hinnangu järgi hukkus seal kuni 10 000 inimest. Pääses umbes 500.

ESIMENE OSA: PÄÄSEMINE LABÜRINT

¹ Siiri Same ja Jaan Sterni ütlustest. Selles peatükis on pääsemisi kirjeldatud mitme ellujäänu tunnistuste järgi. Mõningaid üksikasju on ühtlustamise huvides täpsustatud. Ükski autori täpsustus ei ole Same ja Sterni meenutusi oluliselt muutnud.

TEINE OSA: SELGITUSED AMETLIK VERSIOON ÕNNETUSEST

¹ See tihendatud tsitaat pärineb aruandest “The Final Report on the Capsizing on 28 September 1994 in the Baltic Sea of the Ro-Ro Passenger Vessel *M/V Estonia*”, The Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden, Edita Ltd, Helsinki, 1997. I osa, I peatükk, “The Accident”, lk 9.

AUGU LOOGIKA

¹ Kellaajad JAIC’i järgi. Vt Lisa I, “Kalmari kaart”.

² Intervjuu, Schager.

“Seal oli palju risu ja kui kajut kaldus, siis langes kõik vastu kajutiust, nii et seda ei saanud avada. Meie arvestuste järgi jäi laevalt pääsemiseks 10 minutit. Hiljem oli laeva kalle üle 45 kraadi. Generaatorid peatusid 45-kraadise kalde korral, sest lakkas õlitamine; just sellepärast teame aega. Kui põhivalgustus kustus ja käivitus varugeneraator, siis seda nähti ka teistelt [selles piirkonnast viibivatelt] laevadelt. 45 kraadi kaldunud laevast pääsevad ainult hästi treenitud inimesed. Meie arvestuse kohaselt jõudis välja tekkidele umbes 250 inimest. Suurem osa jäi laeva sisemusse.”

³ Intervjuu, Hummel.

⁴ Intervjuu, Björkman.

⁵ Rootslasest tuuker Håkan Bergmark mainis samuti “viimeetrist auku”. Rootsi päevalehes *Expressen* (22. august 2000, lk 13) ilmunud Fredrik Engstromi artikli järgi olevat Bergmark olnud

“... esimeste hulgas, kes *Estoniale* laskusid. Ta olevat märganud laevaküljes suurt auku. Tookord ei pööranud ta sellele erilist tähelepanu. “Minu ülesanne ei olnud otsida õnnetuse põhjust. Aga kui mitu aastat hiljem avaldati komisjoni lõpparuanne, siis üllatas see mind väga,” ütles Bergmark, kes praegu soovib kõike *Estoniaga* seotut unustada. Veel kaks ülejäänud neljast tuukrist, kes koos Bergmarkiga sukeldusid, ei taha *Estoniast* midagi rääkida.”

NB: Bergmarki räägitu tõepära ei õnnestunud kontrollida.

⁶ “Rootsi eksperdi arvates on *Estonia* keres suur auk,” BNS, 31. mai 2000; Intervjuu, Rolf

Sörman. Sörman lisas, et uurimiskomisjon olevat tema tunnistust muutnud.

⁷ 28. septembril 1994 Läänemerele kummuli läinud ro-ro reisilaeva *M/V Estonia* juhtumit uurinud saksa ekspertide grupi (SEG) aruanne, Peter Holtappels ja Werner Hummel. 36.3, "Auk tüürpoordipardas"; Intervjuu, Sörman.

Järgmised tõendid pardas oleva augu kohta pärinevad Rockwateri tuukrite laskumisest vrakile. Sukeldumise ajal manööverdati kaugjuhtimisega liikurrobot (ROV) autotekile. See oli võimalik ainult juhul, kui laevakeres haigutas auk, kustkaudu robot sisse pääses.

"*Estonia*: Ühe laevahuku tragöödia" ("Die Estonia, Tragödie eines Schiffsuntergangs") (Delius Klasing Verlag), 2002, Jutta Rabe, ingliskeelne versioon, lk 150 sukeldumise videolindistusest: "... kohe kostis taamal väga erutatud hääli, mis rääkisid, et ROV on autotekil... Isegi Rockwateri tuukrite operatsioone korraldab David Becket mainis 2. jaanuaril 2000 [Saksa TV uudistesaaate] *Spiegelis* edastatud episoodi kohta, et oli päris lihtne siseneda autotekile, tarvitsemata seejuures üle rambi ronida. Aga kui küsiti, kuidas oli see võimalik, [vastas ta]: "Ma ei mäleta."... Rockwateri ametlikus protokollis on sissekannet autotekil käimise kohta, seega on see ametlikult jäädvustatud."

⁸ Autorile antud intervjuus ütles Franson, et tema kaks korda mainitud "auk laevakeres" olevat lühiduse mõttes tähendanud avatud piirkonda, kust visiir oli eest rebitud. Niisugune selgitus on pehmelt öeldes ebasiiras. Küljest langenud vööri visiir on sama silmatorkav nagu lennuki puuduv sabaosa. Ükski tema positsiooniga ja oma sõnade eest täielikult vastutav ametiisik ei nimetaks niisugust silmatorkavat defekti avalikul koosolekul otsekui muuseas "auguks".

Franson on vististi ainus inimene, kellel oli reaajas piiramatu juurdepääs tuukritelt pärit informatsioonile, sest nemad uurisid vrakki sageli temalt saadud instruksioonide kohaselt, mistõttu tema kinnitused augu olemasolu kohta jätavad tõepärase mulje. Kahjuks ei nõudnud võimud Fransonilt selgitust, mida ta oma ütlustega täpselt silmas pidas.

⁹ Intervjuu, de Kat.

¹⁰ Viimases kahe augu simulatsioonis kontrolliti kolme võimalikku olukorda: parvlaev triivib, lained poolviltu vööril, masinaruum üle ujutatud; parvlaev triivib, lained küljelt, masinaruum kuiv; parvlaev triivib, lained poolviltu vööril, masinaruum kuiv.

KOLMAS OSA: KOLM SÜNDMUST, MIS VORMISID UURIMIST VISIIRIKULTUS

¹ Ettekanne "Preliminary Critique of the Joint Accident Investigation Commission Report" [5.10.1]:

"Ühine uurimiskomisjon on näinud rohkesti vaeva, et mitut viisi analüüsida ja kindlaks määrata, missugune visiirisüsteemi komponent esimesena üles ütles ning missuguses järjekorras hargnesid sündmused pärast seda. Meie meelest pakub see töö peamiselt vaid akadeemilist huvi, nimelt selles osas, mismoodi visiirisüsteem oli projekteeritud. Kui üks kinnituslülili üles ütles, osutus täielik purunemine peaaegu vältimatuks, sest ülejäänute koormus kasvas doominoefekti tõttu järsult. Kuna pole täpselt teada, missugused koormused sel ajal mõjusid, siis ei saa teha mingeid kindlaid järeldusi."

² Örni komisjoni aruanne, lk 28–30.

³ Leonard Doyle ja Annika Savill. "Parvlaeva uppumisel raisati pool olulist tundi." *The*

Independent, 30. september 1994.

⁴ vt Rabe, "The Estonia", lk 108.

SUKELDUMINE VRAKILE

¹ Vrakki uurisid Rockwater A/S Stavanger (Norra) tuukrid, kelle firma oli sõlminud lepingu Rootsi Veeteede Ametiga (*Sjöfartsverket*) – valitsusasutusega, mille ülem oli Johan Franson. Rockwater on Halliburton Co osa. 1994. aastal kuulus see firmale Brown & Root Energy Services, see omakorda Halliburtonile.

Mitmeset parvlaevale *Estonia* sukelduda soovinud firmast valis Franson Rockwateri. Halliburtoni veetaluste päästetööde üksus aitas hiljem vene tuukritel välja tuua surnukehasid uppunud allveelaevalt *Kursk*, mida Venemaa pidas ülisalastatud laevaks.

² Andi Meister, "Lõpetamata logiraamat", (Baltic News Service), Tallinn 1997, lk 109.

Meister ise kirjeldab oma raamatus seda sillal nähtud tätoveeringut, kuid ei maini allikat. Meister ei viibinud SEMI platvormil, niisiis pidi keegi talle sellest rääkima. Õeldule pole kinnitust, kuid tema kommentaarid on usutavad, sest ta oli komisjoni esimees ning valdas seetõttu siseinformatsiooni.

Meister keeldus kolm korda intervjuust, mida temalt käesoleva raamatu kirjutamise eel paluti, ning ütles, et tahab parvlaeva *Estonia* õnnetuse unustada.

Lisagem Rabe öeldu, lk 140: "Kaks allikat Soome relvajõududest kinnitasid mulle, et nad olid näinud algvideoid, millel on selgesti äratuntav kapten Andressoni surnukeha, kuul pähe tulistatud."

Rabes selgitas, et pärast *Estonia* õnnetusthoogustas Soomemerevägi merepäästetreeninguid. Väljaõppe hulka kuulusid erioperatsioonid, samuti *Estonia*le sukeldumise videosalvestise vaatamine. Soome allikad rääkisid talle üksikasjalikult, mida nad olid lindilt näinud. Kuna need isikud on sõjaväe tegevteenistuses, ei saa Rabe nende nimesid avalikustada. Seetõttu pole võimalik tema öeldut kinnitada.

³ Rockwateri sukeldumise videolint number 18.

NB: Kohtla-Järvel elanud venelane Aleksandr Voronin oli selle parvlaeva reisija. Ta jäi koos oma onu ja vennapojaga ellu.

Tuuker jätkas oletusega, et diplomaadikohver võis kuuluda kajutiukse juures olnud ohvrile. Ilmselt ei teadnud ta Voronini nime. Aga kas tal oli kästus siseneda teatud kajutitesse? Miks luges ta üht nime ja miks sukeldumise juht selle üle kontrollis? Juhtum on seda kummalisem, et ohvri identifitseerimisel isiklike esemete abil rikkus tuuker sukeldumise organiseerija Franson'i põhireeglit. Ühtki hukkunut ei tohtinud mingil viisil tuvastada. See oleks tugevasti ärritanud teiste hukkunute sugulasi, kes oleksid nõudnud ka oma lähedaste identifitseerimist. Franson soovis seda iga hinna eest vältida.

Saksa ekspertide grupi aruande 27. peatükis "Sukeldumisoperatsioonist" on öeldud: "... tuuker tõi kohvri kajutist välja ja ilmselt tõsteti see sukeldumisplatvormile." Ent videolindil pole mingit märki sellest, et diplomaadikohver (kohver) oleks tõepoolest kajutist välja toodud. (NB: sakslaste aruandes on "Voronin" ekslikult kirjas kui "Vorodin").

Tuuker John Coe diplomaadikohvri intsidendis ei osalenud. Rockwateri tuukrid olid jagatud kolme rühma ning kohvri leidnud tuuker ei kuulunud Coe gruppi. "Nagu mina

aru sain," ütles Coe, "leidsid nad selle mehe oma kajutist ning tema randme külge oli aheldatud diplomaadikohver. See osutas, et ükspuha mis selles kohvris ka peitus, dokumendid või miski muu, oli kujunenud olukorras tema meelest ülimalt tähtis, sest muidu poleks ta kohvrit randme külge aheldanud. Ma ei oska seda kuidagi selgitada. Kuulduste järgi seostas Rootsi politsei [diplomaadikohvrit] Vene maffiaga." Coe intervjuu.

Rohkem kui kümme aastat on see diplomaadikohvri intsident põhjustanud suurt segadust ja kahtlustusi. Ükski Rootsi ametiisik, kes võiks juhtunut selgitada, pole seda vaevaks võtnud.

⁴ "Eluga pääsenute hulgas on ligikaudu 35 eestlast, viimaste andmete kohaselt ka Avo Piht, üks laeva kahest kaptenist..." USA Tallinna saatkonna memorandum, 28. september 1994, teema: "Viimased andmed parvlaeva *Estonia* tragöödiast", salastamata, ajutine asjur Keith Smith.

Vaata ka: Colin Adamson. *Jail warnings for the guilty as key witness is found* [Süüdlasi ähvardab vanglakaristus, sest võtmetunnistaja leiti elusana]. *Evening Standard* (London), 29. september 1994.

NB: Ikka veel ümbritseb Pihti ja mitme teise meeskonnaliikme saatust sügav saladus. Jutta Rabe on sooritanud põhjaliku uuringu, mis tema arvates kinnitab, et Piht ja veel mitu meeskonnaliiget pääsesid uppuvalt laevalt ja kadusid alles hiljem. Vt Rabe, "The *Estonia*", näiteks lk 78–81. Veelgi enam, ta leidis otsimis- ja päästekooperatiivse pardapäeviku, millest selgub, et Piht ja teised meeskonnaliikmed lennutati pärast parvlaeva uppumist haiglasse.

See on veel üks valdkond, kus Rootsi ja Soome võimud saaksid astuda suhteliselt lihtsalt administratiivset laadi samme, et selgitada otsimis- ja päästeoperatsiooni käigus registreeritud vastuolulisi seiku. Aga keegi pole seda teinud.

⁵ SEG, 14. peatükk, "Päev Tallinnas".

⁶ Intervjuu, Coe.

Coe räägib kajutitekkidel nähtust napilt. Ta ütles, et ei teadvat, kas diplomaadikohvrit näinud tuuker juhatati nimme ühte kindlasse kajutisse.

Rockwateri tuukrid kinnitasid allkirjaga, et nad vaikivad vrakil nähtust. Fransoni järgi ei tohtinud nad rääkida ajakirjanikele ohvritest. Kuid pole teada, miks ei lubata neil rohkem kui kümme aastat pärast õnnetust avalikult arutada vrakile laskumise tehnilisi seiku ja operatsiooni üksikasju. Tõenäoliselt pole see leping eluaegne konfidentsiaalne varjamisstootus, mis võrdsustaks selle riigisaladuse hoidmise vandega.

Autor astus ühendusse ka teise Rockwateri tuukri, Dave Mawstoniga. Mawston viitas samuti Rootsi Veeteede Ameti sõlmitud lepingule ega soovinud rääkida *Estoniale* sukeldumisest. Ta lisas, et uurimiseks korraldatud sukeldumistel tavaliselt niisugustele salalepingutele allkirja ei nõuta.

⁷ Intervjuu, Franson.

⁸ "Lõpetamata logiraamat", Meister, lk 102.

⁹ Ibid., lk 102, lk 109–110.

¹⁰ "Vrakki uuriti..." vt SEG, 24. peatükk "Vraki ja visiiri asukoha tuvastamine."

"Vraki videod..." vt SEG, ptk 41.2 "Meetodite erinevus".

"Estonia logiraamat..." vt SEG, ptk 37.2 "Tegevus 1994. aasta lõpuni."

¹¹ Intervjuud, Tidström ja Coe.

Coe ütles, et sündmuskohale saabunud Rockwateri tuukreid ei pandud laskuma päris vrakile endale, vaid nimme vöörivärava lähedale. Sellest ta järeldas, et ROV-d olid juba viibinud tööpaigas, kuid kinnitas, et polevat märganud mõne eelmise tuukri sekkumise jälgi.

¹² "Estonian Observer Claims Did Not See Whole *Estonia* Ferry Divers' Mission", BNS, November 13, 1997.

¹³ SEG, 34.6, "Auto- ja reisiparvlaeva *Estonia* kujutavate videolintide uurimisaruanne firmalt Disengage. (Axminster/U. K.)".

¹⁴ "... tuukri tegevus oli küll kirja pandud, kuid hiljem salvestatud ja välja lõigatud..." - vt SEG, 27. peatükk, "Sukeldumise uurimine". Videosalvestis RW/SEMil/EST/D/011, 3. detsember 1994.

"JAIC ei soovinud..." vt Saksa ekspertide grupp (SEG), 27. peatükk, "Sukeldumise uurimine".

Saksa uurijad kahtlustasid sedagi, et Rockwateri tuukritel oli kaks komplekti peatelefone, üks sukeldumiste juhi korralduste lindile salvestamiseks, teine käskude edastamiseks, mida ei soovitud jäädvustada, kuid mida tuukrid pidid sellegipoolest kuulma.

Rockwateri tuuker Coe ütles, et oli üksainus sukeldumisujuht ja kõik tema korraldused tuukritele on lindil. "Sukeldumisujuht räägib sinuga otse. Muid sideviise pole. Rootsi politsei võis sukeldumisi kontrollida ja pealt kuulata pardal asuvas sukeldumiskeskuses või kliendi kabinetis, mis oli samuti pardal sisse seatud, kuid otsesideti neil tuukritega polnud. Otse sai suhelda ainult sukeldumisujuht. Just nõnda niisugustel sukeldumistel toimitakse."

¹⁵ Näiteks Rootsi Roheliste Partei parlamendisaadik Lars Ångström ütles, et ta ei teadvat, kus redigeerimata videolindid asuvad.

¹⁶ Intervjuu, Franson.

¹⁷ "Sweden's top ferry disaster investigator says filming of bridge not important," BNS, July 22, 1998.

¹⁸ Meister, lk 107.

Meister mainib oma raamatus kulutustest põhjustatud vaidlusi:

"... Forssberg süüdistas mind, et ma ei teinud komandosilla filmimiseks uue ekspeditsiooni organiseerimise ettepanekut. Ma poleks seda kunagi teinud. Arvatavasti oleksid mind kammitsenud sukeldumistööde kulutused, kuigi nende eest maksis Rootsi."

Autorile antud intervjuus ütles JAIC'i soomlasest liige Tuomo Karppinen, et JAIC'i korraldatud uurimine läks Rootsile maksma umbes 1,4 miljonit ja Soomele 1,2 miljonit USA dollarit. Ta ei öelnud, kui palju maksis Eesti, mainis ainult, et see summa oli "palju väiksem". Kulutuste teema on oluline, sest see ilmutab pealtnäha harmooniliselt,

objektiivselt ja avalikult tegutsenud valitsuskomisjoni liikmete vahelisi varjatud tõsiseid pingeid.

¹⁹ Intervjuu, Karppinen ja Lehtola.

²⁰ "Estonian Observer Claims Did Not See Whole Estonia Ferry Divers' Mission", BNS, 13. november 1997.

Meister polnud ainus, kes komisjonist tagasi astus ja sellega JAIC'i reputatsiooni kahjustas. Et ta oli kogu kolmepoolse komisjoni esimees, mitte lihtsalt Eesti-poolne liige, siis andis tema lahkumine mõjukalt märku, et miski varjatu lõhestas komisjoni.

BETOONKATE

¹ "Condition Survey of the vessel *Estonia*" for the Swedish National Maritime Administration, Survey Report, Rockwater A/S, osa 5.2 "Internal Intervention".

² Intervjuu, Franson.

³ SEG, 36.3, "Auk tüürpoordis".

⁴ James Brewer, "Sweden in new „Estonia” row: TV debate sees angry exchange between minister and relatives" [Rootsi uues "Estonia" tülis: ministri ja sugulaste vihane teledebatt]. *Lloyd's List*, 6. veebruar 1996. Vt ka: John Prescott, "Consortium to encase „Estonia" ["Estonia" katmise konsortsium]. *Lloyd's List*, 12. jaanuar 1996.

⁵ Gordon Mackenzie, "Estonia concrete burial opposed" [*Estonia* betooniga katmise vastu]. *Lloyd's List*, 15. jaanuar 1996.

⁶ "Relatives of M/S *Estonia* Victims Say Intend to Retrieve Bodies" [*M/S Estonia* hukkunute sugulased soovivad surnukehad välja tuua], BNS, 15. märts 1996.

⁷ Intervjuu, Aina Lee.

⁸ Intervjuu, Paeorg.

⁹ Intervjuud, Mykkänen ja Jolma.

¹⁰ Intervjuud, Mykkänen ja Jolma.

¹¹ Vrakist umbes 60 meetrit kõrgemal merepinnal asuvalt platvormilt manööverdasid Soome Keskkonnainstituudi (SYKE) insenerid kaugjuhtimisega liikurrobotid *Estonia* kere juurde, et sinna magnetid kinnitada. Nõnda märgiti laevakerel puurimiskohad. Seejärel juhiti robotpuurid magnetite juurde, kus need ennast isepuurivate poltidega kere külge kinnitasid. Edasi soojendasid vastavad seadmed rasket kütteõli – Läänemere põhjas 50–80 meetri sügavusel langeb temperatuur peaaegu vee külmumispunktini – ja robotid kinnitasid vaakumvooliku, mille kaudu pumbati vedelikud pinnale, kus need heitainete mahutisse koguti. Inseneride töö tulemusena toodi merepõhjast üles kokku 250 kuupmeetrit kütust ja õli kogukaaluga ligi 400 tonni. See pärines parvlaeva *Estonia* 14 kütusepaagist. Operatsioon kestis kuus nädalat, vraki katmise toimingud katkestasid seda pidevalt.

¹² Rabe teatas veel ühest detailist iseäraliku liivakuuhjatise näol paremparda ääres, mis osutas, et tundmatud tuukrid olid käinud vraki juures mõni nädal enne *One Eagle*'i ekspeditsiooni; viimasest oli juba mitu kuud ette teada antud:

“... [One Eagle'i] tuukrid olid märganud midagi... Laeva esimest kolmandikku varjas umbes kolmekümne meetri laiune liivavöönd. Miks oli liiv ainult seal ja mitte ülejäänud osal vrakist?... Peale selle märgati nüüd kummuli lamava ESTONIA põhjal kummalisi vertikaalseid kriimustusi, mis laskusid mööda paremparrast. Tuukritele jäi mulje, nagu oleks vraki selles osas kaableid või voolikuid üles-alla liigutatud. See pidi toimuma üsna hiljuti, sest kogenud tuukrid teavad, et laevakere kattub üsna kiiresti setetega, aga selles kohas hakkas värvikiht selgesti silma. Seega avastasid tuukrid kõige rohkem nelja kuni kuue nädala vanused jäljed.”

Rabe, *The Estonia*, lk 176.

NELJAS OSA: TAUST

1994: VALLANDUNUD KAOS

¹ 1986. aastal plahvatanud Tšernobõli tuumareaktor oli otsekui Nõukogude impeeriumi seismise lagunemise ja kokkuvarisemise võrdkuju. Kommunistliku teadusprogressi sära sümbooli Tšernobõli hädine projekteerimine, abitu juhtimine ja lohakas kasutamine põhjustasid suuri alasid ohustanud katastroofilise plahvatuse. Nõukogude valitsus varjas õnnetust, kuni naaberriikidelt lähtuv surve sundis teda suuremale avameelsusele.

² Boris Yeltsin, “Midnight Diaries, lk 254.

³ Nikita Hruštšov andis Krimmi Nõukogude Ukrainale 1954. aastal. Pärast Nõukogude Liidust välja astumise (1991), nõudis Ukraina, et Krimmis viibiv endine Nõukogude Musta mere laevastik talle truudust vannuks. Vastuseks teatas Moskva, et Hruštšovil ei olnud õigust seda piirkonda ära kinkida, mistõttu Krimmist sai järjekordne tõsine pingeallikas. Musta mere laevastik oli relvastatud tuumarelvadega. Vt: Boris Yeltsin, “The Struggle for Russia”, lk 152–153.

⁴ Statistikaandmed Graham Smithi toimetatud trükisest “Baltic States: The National Self-Determination of Estonia, Latvia and Lithuania”, lk 182. Läti olukord oli veelgi hullem, sest lätlaste osakaal oli langenud 75,5 protsendilt umbes 52 protsendini. Leedus elas mõlemal perioodil umbes 80 protsenti etnilisi leedulasi.

Aastail 1939 kuni 1989 kasvas Eestis elavate venelaste hulk 23 korda, ulatudes lõpuks 600 000-ni. Osaliselt sihiliku suunamise tõttu, osalisel omal soovil pakkisid venelased nende aastakümnete jooksul kohvrid ja kolisid Eestisse. Tehasetöoline või insener leidis kergesti tööd tööstuslikus Kirde-Eestis, kus Moskva arendas strateegilise tähtsusega tööstusharusid. Eesti elatustase oli Venemaa omast kõrgem. Nõukogude venelaste meelest oli Eesti otsekui Lääs. Moskva paigutas sellesse riiki ka ohtrasti sõjaväge. 1991. aasta lõpuks viibis Eestis 25 000 Nõukogude sõjaväelast, kes teenisid lennuväebaasides, erivägede üksustes, Paldiski allveelaevade baasis ning tuumaallveelaevnike väljaõppekeskuses.

⁵ Zeke Wigglesworth, “Estonians struggle with the question of how to deal with Russians” [Eestlased ei tea, mida venelastega peale hakata]. Knight Ridder/Tribune News Service, 2. august 1993.

⁶ Eesti ajakirjanik Ainar Ruusäär meenutas juhtumit, mis ilmekalt tunnistas Dudajevi lugupidamist eestlaste vastu. 1992. aastal siirdus Ruusäär koos teiste riikide ajakirjanikega Groznõisse, et kirjutada Dudajevinaasmisest Tšetšeeniasseja kajastada selle riigi Venemaast sõltumatuks kuulutamist. Tuntud rahvusvaheliste ajalehtede, samuti ka CNN'i ja BBC ajakirjanikud taotlesid üksteise võidu Dudajevilt intervjuud. Ruusäär üritas teistsugust lähenemisviisi. Ta andis ühele Dudajevi ihukaitsjale eestikeelse visiitkaardi, ütles, et on saanud Eestist, ja palus intervjuud. Veidi aega hiljem valiti kõigi ajakirjanike hulgast

välja just tema ja võimaldati talle eksklusiivintervjuu Dudajeviga. Järgmisel päeval kutsus Dudajev Ruussaare õhtusöögile ja tegi talle Tšetšeenias ringreisi isikliku kopteriga, mida ka ise piloteeris.

Dudajev väljendas mitmel viisil sümpaatiat, mida Eesti oli temas äratanud. Ta pakkus Eesti Kaitseliidule relvi. Kui Venemaa katkestas Eesti gaasiga varustamise, pakkus Dudajev Tšetšeenias kütteõli. Hiljem, Tšetšeenia presidendiks valituna, leidis ta mitmepäevase relvakokkupõrke ajal Moskva-meelsete opositsioonijõududega aega, et saata president Merele kaastundetelegramm, kui parvlaev *Estonia* 28. septembril 1994 uppus.

Tänapäeval ilmutab Eesti lugupidavat suhtumist Dudajevisse Tartu Barclay hotell, mille sissepääsu juures on marmortahvel: "Selles majas töötas aastail 1987–1991 Tšetšeenia Vabariigi Itskeeria esimene president kindral Džohhar Dudajev." See lause on eesti, tšetšeeni ja inglise, kuid mitte vene keeles. Sealjuures kasutab tahvel nimetust "Itskeeria", mis on suveräänse Tšetšeenia tšetšeenikeelne nimetus.

⁷ Seda lugu on mõnevõrra erinevates versioonides eri ajal rääkinud mitmed inimesed, sealhulgas ka Marju Lauristin, kes kuulus tol ajal Tartu linna poliitilisse eliiti ja tundis Dudajevit isiklikult. Mõne meenutuse järgi olevat Dudajev tööpoolest keeldunud täitmast Moskvast saadud Eesti ründamise käsku. Carlotta Galli ja Thomas de Waali raamatu "Chechnya, Calamity in the Caucasus" järgi "olevat Dudajev kuulutanud, et ta ei luba Nõukogude lennukeid Eesti pinnal maanduda." Mõnikord meenutatakse sedagi, et Dudajevi käsul tõsteti lennuväe baasi kohale Eesti lipp. Ent mul ei õnnestunud leida Dudajevi deklaratsiooni kinnitavaid dokumente ning Eesti ametiisikute järgi pole selle kohta üldsusele teadaolevaid tekste olemas.

Endise Eesti presidendi Arnold Rüütli raamat kinnitab juhtumit, mis on alati müütilise mulje jättnud. 12. jaanuaril 1991, kui Nõukogude väed olid Leedus relvad rahva vastu pööranud, "helistas mulle Tartu garnisoni ülem Džohhar Dudajev ja lubas, et Tartus ei kasuta sõjavägi jõudu ning ta teeb kõik selleks, et tema väeosa territooriumilt ei lahkuku ükski sõdur." Arnold Rüütel, "Estonia: Future Returned", lk 162.

Dudajev hukkus 1996. aastal Tšetšeenias, sõides Venemaaga. Venelased sihtisid Dudajevi satelliittelefoni pihta raadiojuhtimisega raketi just siis, kui ta rääkis Maroko kuninga abiga, kelle USA oli püüdnud värvata konflikti lahendamise vahemeheks. Mõned kurjad keeled räägivad, et USA ja Venemaa tegid Dudajevi tapmiseks koostööd, sest Venemaal polnud tol ajal seadmeid, millega saanuks raketi nii täpselt märki suunata.

⁸ Intervjuu, Laar.

"... relvadega varustamise lüli..." - "Chechnya: Calamity in the Caucasus", lk 129.

⁹ Arnold Rüütel väidab, et Eesti oli esimene, kes Nõukogude Liidul juhtme seinast tõmbas. Ehkki Ungaris, Tšehhoslovakkias ja Poolas oli juba varem vastuhakke toimunud, kuulusid need riigid idablokki, mitte Nõukogude Liitu. Rüütel kirjutab, et kõigist Nõukogude Liitu sunnitud riikidest alustas Eesti esimesena aktsioone, mis nõrgendasid Nõukogude Liitu ja viisid iseseisvusele.: "[Eesti kuulutas 1988. aastal oma seadused Nõukogude seaduste suhtes ülimuslikeks]... [Selle deklaratsiooni] tähtsuse iseloomustamiseks peame meenutama, et Berliini müüri langemiseni jäi veel ligi aasta... 16. novembril 1988 algatasime Nõukogude Liidu demokraatliku ümberkujundamise protsessi ja Eesti lahkulöömise sellest liidust... hiljem järgisid teised riigid meie eeskujut, seega võib öelda, et Eestist levinud viirus hävitas impeeriumi." Rüütel, lk 75.

"... Võime uhked olla, et meie väike Eesti päästis valla totalitaarse süsteemi vastase mõjuka liikumise, mis haaras kümme riiki." Rüütel, lk 192.

¹⁰ Einseln teenis Korea sõjas ja Vietnamis erivägedes. Hiljem töötas ta USA staabiülemate ühendkomitees Jaapani ja Ida-Euroopa spetsialistina ning oli ametis USA Vaikse ookeani väekoondises, kuni jäi 1985. aastal pensionile. Kui Eesti 1991. aastal Nõukogude Liidust lahku löi, soovitasid USA ametiisikud mitteametlikult Eesti valitsusele Einselnit ja teisigi Ameerika eestlasi appi riiki üles ehitama. Eesti president Lennart Meri pakkus peagi Einselnile Eesti kaitsejõudude juhataja kohta. USA Riigidepartemang oli Venemaa reaktsiooni kartes kindlalt selle vastu (vt 13. peatükk).

Eesti kaitseväge nõukogude taagast puhastanud Einseln sattus igast küljest kriitikarahe alla. Peale USA Riigidepartemangu oli põhjust talle vastu töötada Moskva võimukandjatel, Vene ülemjuhatusel, Eesti poliitikutel ja nüüd talle allutatud endistel Nõukogude ohvitseridel ja teistelgi. Einselnil õnnestus jätkata võetud kurssi kauem kui teistel naasnud emigrantidel, erru läks ta 1995. aasta lõpul.

¹¹ Jeltsini kommentaar: Reuters, 8. september 1995.

Gratšovi kommentaar: Associated Press, 25. september, 1995.

Ka mitmed Vene ajalehed tsiteerisid kõrgete võimukandjate ähvardusi alustada sõjategevust, kui Balti riigid peaksid astuma NATO-sse. 1996. aasta oli Venemaal valimiste aasta ning parteid võitlesid valijate hääle eest. Sellegipoolest polnud need ütlused aluseta.

¹² Näiteks saabus Eestisse NATO sõjalise komitee esimees feldmarssal Sir Richard Vincent, esimene nii kõrges auastmes NATO ohvitser, kes sooritas esinduslikul tasemel visiidi. "Feldmarssal tõi Eestile häid uudiseid," ütles Einseln ajakirjanikele. "Meie koostöö NATO-ga on jõudnud lihtsast jutuaajamisest kaugemale." "NATO regionaalse koostöö esindaja viisiti Eestisse", RFE/RL, 16. märts 1994.

¹³ Rüütel, lk 189.

¹⁴ Eric K. Stern ja Daniel Nohrstedt (eds.), "Crisis Management in Estonia" lk 51.

"... sõjakuulutus venekeelsele elanikkonnale": Albert Maloverjan, "Eesti seaduseelnõu võib põhjustada etnilise puhastuse", ITAR-TASS, 21. juuni 1993.

NB: Eestis elavad etnilised venelased võivad valida kodakondsuse kolme tasandi vahel. Kõrgeim on Eesti kodakondsust tunnistav tumesinine pass. Selle kõrval on punane pass, mis antakse Eestis elavatele Venemaa kodakondsuse valinud inimestele. Teine kodakondsustasand on kodakondsuseta isiku hall pass. Kõik, kes pole taotlenud Eesti kodakondsust või ei vasta selle nõuetele, kuuluvad mittekodanike kategooriasse. 1994. Aastal olid Narva piirkonnas elavad venelased suuremalt osalt mittekodanikud.

Jeltsini räuskamised etnilisest puhastusest ja apartheidist julgustasid teatud hulka Eestis elavaid venelasi, ehkki ajalugu mäletas veel värskest Moskva ohjeldamatut julmust, millega Nõukogude ajal eestlastesse suhtuti. Mõnigi kord elasid kohalikud venelased, kes nimetasid kohustuslikku eesti keele eksamit inimõiguste rikkumiseks, samal tänaval eestlastega, kelle perekonnaliikmed olid Nõukogude ajal Moskva käsul hukatud või surmalaagritesse saadetud. Venelased ei mõistnud ilmselt kunagi seda julma irooniat, mida nende avaldused selles kontekstis tähendasid. On lausa ime, et niisuguses emotsionaalses pingeseisundis jäi relvakonflikt puhkemata, seda enamasti tänu eestlaste vaoshoitusele ja kätemaksust loobumisele.

¹⁵ Ilja Nikiforov and Vladislav Kuzmitšov, "Will 'The Narva Powder Keg' Explode?" [Kas "Narva püssirohutünn" plahvatab?] – Russian Press Digest, 1. juuli 1993, allikas

Nezavissimaja Gazeta, lk 3.

¹⁶ Clintoni administratsioon kasutas samasugust jõudemonstratsiooni taktikat ka Hiina ja Taiwani vaheliste pingete süvenemisel 1996. aastal. Äkki loksus läbi Taiwani väina üks USA lennukikandja, selgitades, et mootoririkke tõttu minnakse sealtkaudu otse.

¹⁷ Stern ja Nohrstedt (toim.), lk 69.

Samuti Laari intervjuu: "... vajadusel oli Bildt alati valmis tulema Eestisse, kas või paariks tunniks, et demonstreerida oma selget toetust Eestile."

¹⁸ Nikiforov ja Kuzmitšov, "Kas "Narva püssirohutünn" plahvatab?".

¹⁹ Moldova sündmused ilmutasid selgesti Venemaa strateegiat hoida endisi Nõukogude vasallriike Moskva mõju all. Sovettide 1991. aasta riigipöördekatse ajal hõivas Moldovas elanud Vene kodanike grupeering Dnestri-taguse piirkonna. 1992. aastal järgnes lühike sõda, milles osalesid Vene väed, ning pärast suhtelise rahu saabumist jäid Vene väed sinna paigale. Ehkki Transnistriat pole rahvusvaheliselt tunnustatud, valitsevad kohalikud seda provintsi Vene sõdurite toel. Nad moodustasid Nõukogude moodi miilitsaaparaadi, keelustasid kogu opositsiooni ja soovivad üha Suurt-Venemaad tagasi. Venemaa keeldus täitmast Euroopa Julgeoleku- ja Koostööorganisatsiooniga sõlmitud lepingut, mille järgi ta pidi sõjaväed ning tuhandeid tonne relvi ja laskemoona 2003. aastaks Transnistriast välja viima. Käesoleva teksti kirjutamise ajal viibivad Vene väed endist viisi Transnistrias, toetades lahkulöönud regiooni sõjaliselt. 1994. aastal soovis Moskva kasutada sama strateegiat ka Kirde-Eestis.

Ka Stern ja Nohrstedt (toim.), lk 44: "Peagi ilmus avaldusi, et Narva, Kohtla-Järve ja Sillamäe – kolm linna, mille tööstusettevõtted sõltusid peamiselt Nõukogude turust – kujutavad endast ühtset majanduspiirkonda ning väärivad seetõttu eristaatust. Oli selge, et eesmärk oli lähendada Ida-Virumaad Nõukogude võimu aegsele valitsemisviisile. Mainitud taotluste lõppeesmärk oli Ida-Virumaa püsiv eraldamine Eesti territooriumist, nagu oli juhtunud Moldovas."

Ilmselt oli Moskva Kirde-Eesti asjus midagi septsenud juba 1980. aastatel. Rüütli järgi oli 1980. aastate lõpul Hiinat külastanud Nõukogude delegatsioon naasnud suuremat autonoomiat nõudvate mässuliste vabariikide vaigistamise ideega. "... viidanud Hiinas edukalt tegutsevatele vabamajandustsoonidele, soovitas Moskva, et meiegi moodustaksime ühe niisuguses [Eestis]. Aga kuna nende idee järgi tuli see tsoon luua Kirde-Eestis, kus suurte tööstuskeskuste Narva, Sillamäe ja Kohtla-Järve elanikkond kõneles enamasti vene keelt, seega sai kohe selgeks, et tegemist on katsega viia see piirkond keskvõimu otsekontrolli alla." Rüütel, lk 83–84.

Ent siiski ei arva kõik, kes 1990. aastate algul Eestiga lähedalt suhtlesid, et Narva olukord ähvardas vägivaldpuhanguga. Vene vägede väljaviimise läbirääkimiste gruppi nõustanud ameeriklane Paul Goble ütles, et Kirde-Eesti lahkulöömine ei olnud Vene poliitikute üksmeelne soov. "Nad teadsid, et kui Tallinn lubaks [Kirde-Eestil lahku lüüa], siis langeks etniliste venelaste suhtarv ülejäänud [Eesti] riigis nii madalale, et [Venemaa] mõju osutuks minimaalseks. Veelgi enam, Moskva mehed olid allergilised mis tahes piiride muutmise suhtes, sest see võinuks neile endile tagasilöögi anda."

²⁰ Žirinovski tsitaat ajalehest *Postimees*, 26. aprill 1996, allikas <http://www.balticsww.com/quotes/zhirinovskyisms.htm>, milles on Žirinovski Balti riikide vastaste kommentaaride andmekogum.

Vt ka: Anatol Lieven, "The Baltic Revolution", lk xxi:

"Samamoodi nagu paljud Vene äärmusnatsionalistid, vihkas Žirinovski iseäranis Baltimaade rahvaid, keda ta on korduvalt ähvardanud taasvallutada ja koguni hävitada... Balti riikide venelastest elanikud kes olid detsembriks 1993 võtnud Vene kodakondsuse (Eestis on neid 42 000), kippusid kasutama [endi kui kodanike valimisõigust] kommunistide või Žirinovski toetamiseks."

NB: Žirinovski oli Vene parlamendi liige isegi veel 2006. aastal, kuid tema mõju oli suuresti kahanenud ning teda peetakse pigem pajatsiks. Aga 1994. aastal oli Žirinovski ähvardustel kaalu ja ka Lääne kõrgeimad riigiametnikud suhtusid temasse ettevaatlikult. Need, kel tänapäeval on raske uskuda, et 1990. aastate algul kujutas Žirinovski endast potentsiaalset ohtu, ei oska tagantjärele tarkusega temas midagi niisugust näha.

Eestis seda ohtu eriti ei tajutud, see lisas potentsiaalsele Narva konfliktile veel ühe ohudimensiooni. Näiteks Laar kinnitas, nagu oleks tema sel ajal teadnud, et Žirinovski ähvardusi võib pidada lihtsaks kehklemiseks, ehkki 1994. aastal ei mõistnud keegi, kui suur on Žirinovski mõju Moskvast ning mis suunas Venemaa liigub. Ohtliku retoorika varjus peituvat strateegia ulatus oli tol ajal selgusetu.

Lieven, lk xxi, nendib samuti, et eestlastel puudus valvsus: "... paljud baltlased, kaasa arvatud nii intelligentne riigimees nagu Mart Laar, kinnitavad, nagu ei näeks nad Boriss Jeltsini ja Žirinovski suhtumises Balti riikidesse mingit vahet."

²¹ USA Riigidepartemangu korrespondentsist, veebruar 1994. Kellelt: USA Tallinna suursaatkond. Kellele: USA riigisekretär. Salastatusaste: Konfidentsiaalne. Teema: "Vene poliitika Eestis – pinged, lõhestustegevus ja külm idatuul."

²² Aruanne: Graeme Herd, Ene Rõngelep & Anton Surikov, "Crisis for Estonia? Russia, Estonia and the post-Chechen cold war" 1995: 05898.

²³ "Kuritöö ilma karistuseta: Vene väed Eestis", Eesti välisministeeriumi pressiteade, 1. märts 1994.

²⁴ Ei saanud välistada suuremat konflikti. Kommunistlik partei oli haihtunud. Balti sõjaväeringkonna juhtide lojaalsus presidendile oli väga nõrk. Veelgi enam, 1994. aastaks oli Kremlis kujunenud korrumpeerunud tuumik, mis praktiliselt anastas Jeltsini võimu. Polnud ühtegi selget juhti, kes oleks valitsenud Venemaa üle, saati siis välisriikidesse pillutatud sõjavägede üle.

Martha Merritt, Woodrow Wilson International Center for Scholars uurimuse "Constructing Threat in Russian Foreign Policy: Ethnicity, Apocalypse, and Baltic Warriors" järgi selgus 1994. aastal venelaste avaliku arvamuse küsitlemisel, et Venemaa suurimaks vaenlaseks peetakse Eestit.

Vt ka: Uri Ra'anan, "'Bosnias' on Russia's Borders?" ['Bosniad' Venemaa piiride ääres]. -Perspective, Institute for the Study of Conflict, Ideology & Policy, III köide, nr 4, aprill-mai 1993.

Osaliselt mõjutasid pingete süvenemist ka poliitilised kampaaniad 1996. aasta presidendivalimiste eel. Kuid seda laadi retoorika polnud tuulest võetud. 1995. aastal tegi Venemaa välisminister Andrei Kozõrev teatavaks välispoliitika uue doktriini, mis sõnaselgelt lubas relvajõu kasutamist endistes Nõukogude vabariikides elavate etniliste venelaste kaitseks. Vt: "Kozõrev won't Retract his Disquieting Statement" [Kozõrev ei võta oma häirivat avaldust tagasi], BNS, 20. aprill 1995: "Eesti president Lennart Meri taunis samuti teravalt Kremli ähvardust kasutada jõudu naaberriikides elavate venelaste õiguste kaitsmiseks, sest just sama laadi viga põhjustas Teise maailmasõja..."

Mõned analüütikud koguni nägid veelgi äärmuslikumat "Weimari Venemaa" stsenaariumi, kus alandatud impeeriumi jäänused taastavad natsionalismile rajatud diktatuuri. Praktiliselt demokraatlike institutsioonide pärandita riigis võis loogiliselt võttes mingi uus totalitaarne hübriid vana asemele astuda küll.

²⁵ Graham H. Turbiville, Jr. "Russia: Mafia in Uniform. The Criminalization of the Russian Armed Forces": "... halvasti tasustatud, viletsalt majutatud ja demoraliseeritud Vene relvajõud kodumaal ning välisriikides on sügavalt sukeldunud kuritegevusse, millega tegeldaks isikliku ja grupikasu huvides. Iga laadi salakaubavedu (iseäranis uimastite ja relvade konterbant), seadmete ja materjalide massiline varastamine, illegaalsed äriettevõtted, väljapressimine ja vägivallateod – kõik see kokku on sõjaväelaste organiseeritud kuritegevus. vihmavarju kaitse all ...ka Ida-Euroopast ja Balti riikidest lahkunud Vene garnisonidest jäi suurelatuslik kriminaalne pärand."

²⁶ "... suur osa mainitust langes organiseeritud kuritegevuse..." See tsitaat pärineb USA Riigidepartemangu korrespondentsist, august 1994. Kellelt: USA Tallinna suursaatkond, ajutine asjur Smith. Kellele: USA riigisekretär. Salastatusaste: Konfidentsiaalne. Teema: "Eesti suveräänsuse toetamine abistamise kaudu."

NB: 1990. aastatel imbus endise Nõukogude Liidu riigiettevõtetest jultunud kurjategijaid. Vene lennumeeskondade ametiühingu president Alfred Malinovski ütles: "Lennukikaptenile, kes pidi järgmisel päeval [Peterburi] Pulkovo lennujaamast välja lendama, helistati öhtul koju. Keegi end tutvustamata jättnud mees ütles: "Teie lennuki juurde sõidab auto – võtke selle last peale."

Kapten vihastas. "Seda ma nüüd küll ei tee," vastas ta.

Siis kuulis ta: "Kas olete mõelnud oma väikesele tütrele? Ta õpib selles-ja-selles koolis ning läheb sinna neid-ja-neid tänavaid pidi. Veelgi enam, me teame, et teie pilooditunnistust tuleb kuue kuu pärast uuendada. Kas te soovite, et see jääks pikendamata?"

Justkui polekski lennujaamas mingeid protseduureegleid, sõitis järgmisel hommikul lennuki juurde koguni kaks autot, mitte üks. Need näisid pärinevat eri "ametkondadest". Juhid hakkasid teineteisega vaidlema ja haarasid püstolid. Lõpuks jõuti omavahel kokkuleppele ja kästi kaptenil mõlema auto last pardale võtta. Usutavat ettekäänat otsides läks piloot arsti juurde ja kurtis terviseriket. Kuid lennuk startis sellegipoolest – reservmeeskonnaga." Igor Andrejev, "Kas maffia lubab startida?" - *Izvestija*, 15. aprill 1994, lk 5.

²⁷ Paul Klebnikov, "Godfather of the Kremlin: Boris Berezovsky and the Looting of Russia", lk 21 ja 29.

1994. aastal oli Venemaa siseministeeriumi hinnangul 40 protsenti kogu erabisnisest, 60 protsenti kõigist riigiettevõtetest ja 85 protsenti kõigist pankadest seotud organiseeritud kuritegevusega.

Klebnikov, kes hiljem hakkas välja andma venekeelset ajakirja *Forbes*, mõrvati 2004. aasta juulis, kui ta oma Moskva büroost väljus. Käesoleva teksti kirjutamise ajaks polnud kedagi tema tapmise eest vastutusele võetud.

²⁸ 1992. aastal kasvas registreeritud tapmiste või tapmiskatsete arv Eestis eelmise aastaga võrreldes 75 protsenti, jõudes 239-ni. 1994. aastal oli juhtumeid juba 365 inimest. 1994. aasta statistikaandmed pärinevad Eesti Statistikaametist. 1992. aasta omad on võetud võrguleheküljelt: <http://www.lupinfo.com/country-guide-study/estonia/estonia27.html>, mis oma allikana mainib Kongressi Raamatukogu riikide uurimusi.

Eesti politseiamet andis järgmise tapmiste statistika. Tipphaasta oli 1994, mil mõrvati üle kolme korra rohkem inimesi kui 2004. aastal:

1993 – 259 mõrva

1994 – 295 mõrva

1995 – 242 mõrva

1996 – 206 mõrva

1997 – 177 mõrva

2004 – 91 mõrva

“... maailma ühe vägivaldsema pealinna...” – vt Paddy Rawlinson, “Russian Organised Crime and the Baltic States: Assessing the Threat” [Vene organiseeritud kuritegevus ja Balti ohuhinnang], töödokument 38/01, Economic and Social Research Council’i (ESRC) programmi “Kas üks või mitu Euroopat?” raames. Sussexi Euroopa Instituut, Sussexi ülikool, 2001, lk 12.

“Allilma brutaalsust süvendas illegaalsete relvade lihtne kättesaadavus. Nagu kahest teisestki Balti riigist oli Eestist saanud relvade musta turu keskus.” Ibid, lk 12.

“... saabusid sageli Stockholmi, taskus gaasiballoonid, mõnikord koguni nuga...”: Rootsi sadama tollivõimude koostatud protokollidest vahejuhtumite kohta aastail 1993–1994. Neist protokollidest selgub, et parvlaevaga *Estonia* Stockholmi saabunud Eesti elanikelt konfiskeeriti üha rohkem isiklikke relvi.

²⁹ “Aastail 1992 kuni 1995 avastasid [Balti] regiooni võimud 23 juhul kokku vähemalt 1600 inimest, kes püüdsid pika ja vaevarikka teekonna järel Lääne-Euroopasse jõuda. Saab ainult oletada, kui paljudel Läänemere ületamine nurjus.” Stern ja Nohrstedt (toim.), lk 114. Kui 85 varjupaiga otsijat alustas Eestis näljastreiki, tunnistas Tallinn lõpuks, et riik on kriisis. Ibid, lk 123.

Associated Pressi korrespondendi Jan Dungreni artiklist “Iraqi Kurds risk death as stowaways to Sweden” [Iraagi kurdid riskerivad jänestena Rootsi siirdudes eluga] Londoni ajalehes *The Independent* 21. veebruar 1994, lk 9: “Enne pagulaskeskustesse viimist, kus nad võisid varjupaika taotleda, teatas enamasti Iraagi kurdidest koosnev grupp politseile, et igaüks oli maksnud Rootsi toimetamise eest 2500 USA dollarit... Nõukogude Liidu kokkuvarisemise ning lõdvema piirikontrolli tõttu on sajad Põhja-Aafrikast ja Lähis-Idast pärit põgenikud siirdunud Venemaale ja sealt Balti riikidesse, kus nad maksavad smugeldajatele, et nad laeval Rootsi toimetataks.”

Vt ka: Ilja Nikiforov, “From Iraq To Sweden VIA Tallinn” [Iraagist Tallinna kaudu Rootsi]. *Russia Press Digest*, 15. jaanuar 1993, allikas *Nezavisimaja Gazeta*, lk 3: “Iraqi kurds bribed their way into Estonia: border guards official” [Piirivalveametnik: Iraagi kurdid said Eestisse altkäemaksu abil]. AFP, 5. jaanuar 1993.

NB: Ümberasujatega seotud valuprobleem ja Tallinna vastumeelsus kriisiolukorda tunnistada osutas, kuidas see pisike riik muretseb oma rahvusvahelise kuvandi pärast. Küündimatus näimise kartus kujundas pidevalt Eesti poliitika iseloomu ja selle institutsioonide reageerimist.

Eesti lihtsalt ei suutnud 1990. aastatel üksteisele järgnevate kriisidega ainult omal jõul toime tulla. Eesti valitsus palus sageli abi Soomelt. Soomet on selle kultuurisidemete,

sarnase keele ja läheduse tõttu sageli Eesti suureks vennaks nimetatud. Pagulaste kriisi ajal võttis Soome osa asüüliotsijaid vastu. Samuti palus Eesti, et Soome võtaks pärast parvlaeva *Estonia* uppumist enda kanda meditsiinilise, päästetööde ja juurdtlusekspektiivide korraldamise koorma; 1992. aastal pärast Venemaa naftatarnete katkemist paluti talveks kütteõli; 1994. aastal paluti lubada Aerofloti kaaperdatud reaktiivlennukil maanduda Helsingis, mitte Tallinnas; 1997. aastal kutsuti paljude sõjaväeõppusel uppunud sõdurite äratoomiseks appi Soome päästekopter.

³⁰ "Eestlane tahtis Läände uraani smugeldada", *Berlingske Tidende*, 27. august 1994. Vt ka: "Uranium Seized By Estonian Police" [Eesti politsei konfiskeeris uraani]. *The Washington Times*, 27. august 1994, lk A7; "Safety of Radiation Sources and Security of Radioactive Materials" [Kiirgusallikate ohutus ja radioaktiivsete materjalide turvalisus]. IAEA-TECDOC-1045, 14.–18. september 1998: lk 224–227, Tuuli Velbri ja Lauri Aasmann.

³¹ "[Aleksander Einsein] jutustas, et hiljutise matkimisoperatsiooni ajal võtsid altkaemaksu vastu kõik piirivalvurid ja tolliametnikud, kellele seda pakuti. Tema meelest tingis seda osaliselt asjaolu, et ajateenijate ja piirivalvurite kuupalk oli viis USA [dollarit]." USA suursaatkonna korrespondents, juuli 1994. Salastatusaste: Konfidentsiaalne. Kellelt: USA Tallinna suursaatkond, asjur Smith. Kellele: Riigisekretär, Washington DC. Teema: "Uue sõjaväe ehitamine Nõukogude-järgsetele rusudele."

³² Andrew and Leslie Cockburn, "One Point Safe", 1997, lk 100–101.

³³ Fred Hiatt, "Latvians, Estonians Cheer As Russian Troops Leave; Withtrowal Hailed as Start of Independence" [Lätlased ja eestlased rõõmustavad Vene vägede lahkumise üle; väljaviimist peetakse iseseisvuse alguseks]. - *Washington Post*, 1. september 1994.

Positiivseid tundeid maandas Eesti välisminister Jüri Luik, kes ütles, et vägede väljaviimine oli "alles esimene samm. Ma ei usu, et oleme lahendanud kõik Balti riikide julgeolekuprobleemid... Venemaal leidub poliitilisi jõude, kes püüavad taastada Nõukogude Liitu." Richard Beeston, "The Baltic republics become masters of their fate", *The Times*. 1. september 1994.

³⁴ Fred Hiatt, "Latvians, Estonians Cheer As Russian Troops Leave; Withtrowal Hailed as Start of Independence" [Lätlased ja eestlased rõõmustavad Vene vägede lahkumise üle; väljaviimist peetakse iseseisvuse alguseks]. - *Washington Post*, 1. september 1994.

³⁵ Toodud andmed pärinevad NATO uurimisgrupi aruandest "Enhancing Security of Lithuania and Other Baltic States in 1992–1994 and Future Guidelines". 1995. aastal viibis Balti riikides umbes 42 000 eruohvitseri.

Vt ka: Holger Jensen, "Venelaste väljaränne on nagu hambakaksamine". - *Cleveland Plain Dealer*, 10. september 1994, lk 11B.

³⁶ USA suursaatkonna korrespondents, märts 1994. Salastatusaste: Salajane. Kellelt: USA Tallinna suursaatkond, suursaadik Frasure. Kellele: Riigisekretär, Washington DC.

³⁷ [Einsein] usub, et GRU-l [Vene sõjaväeluure] on õnnestunud tungida [Eesti] kaitseministeeriumi; ministeeriumi kaks kõige arukamat ametiisikut on Moskva palgal. Kahjuks on tal nende GRU-ga seotusest ainult äärmiselt nõrku tõendeid ja ta ei saa neid vallandada lasta." USA suursaatkonna korrespondents, juuli 1994. Salastatusaste: Konfidentsiaalne. Kellelt: USA Tallinna suursaatkond, Keith Smith. Kellele: Riigisekretär, Washington DC. Teema: "Uue sõjaväe ehitamine Nõukogude-järgsetele rusudele."

Vt ka: "Sweden gives financial support to Estonia for surveys on security" [Rootsi annab

Eestile julgeoleku-uuringuteks finantstoetust]. - BNS, 15. aprill 1994.

³⁸ 1992. aastal Carl Bildti eestvedamisel ümber sõnastatud Rootsi julgeolekupoliitikasse jäeti mõningaid ebamäärasusi, mis võimaldavad rootslastel Baltimaadel toimuvasse vajadusel sõjaliselt sekkuda.

³⁹, Carl Bildt "The Baltic Litmus Test: Revealing Russia's True Colors". - *Foreign Affairs*, september-oktoober 1994.

Bildti "lakmuseproovi" peateemat valgustas esimesena vist William C. Bodie 1993. aastal artiklis "Anarhia ja külm sõda Moskva "lähivälismaal"" ajakirjas *Strategic Review*: "Moskva poliitika "bližnje zarubežnõje" riikide vööndi (Ukraina, Valgevene, Moldova ja Balti riigid) suhtes näitab, missugust Venemaad - rahvusriiki, impeeriumi või anarhistlikku lahinguvälja - näeb Lääs 21. sajandil."

NB: Nõukogude ajal tunnustas Rootsi Nõukogude võimu Balti riikides ning andis Moskvale üle Balti riikide saatkonnahooned, samuti pangaaktivad, mis olid säilitamiseks Rootsi viidud. USA ja suurem osa lääneriike ei tunnustanud kunagi Balti riikide sunnitud ühendamist Nõukogude Liiduga ning praegust Eesti valitsust peetakse sõdadevahelise vabariigi valitsuse õigusjärglaseks.

"... hoiule antud kuld...". - Rützel, lk 153.

"Teise maailmasõja lõpuks põgenes [Eestist] umbes 70 000 eestlast. Mõni põgenik kandis mundrit, võib-olla sõjaväesärki. Stalin nõudis 30 000 Rootsi siirdunud eestlase tagasisaatmist Nõukogude Liitu. 140–150 neist kandis mõningaid Saksa mundri osi ja selles piisas süüdistuseks, et nad on natsid. Isegi siis, kui miski muu neis ei äratanud natsikahtlust, võeti nad kinni ja pandi laevale. Nõukogude Liitu siirduval laeval püüdsid paljud sunniviisil pardale viidud inimesed ennast tappa. [Pärast Nõukogude Venemaale jõudmist] suurem osa neist hukati. Rootslased on 50 aastat õelnud, et see on olnud kõige häbiväärsem plekk nende sõjajärgses ajaloos. Selle eest ei ole kunagi vabandust palutud." Intervjuu, Roos.

Vt ka: Hugh Carnegy, "Stockholm Firmly Restates Neutrality" [Stockholm kinnitab veenvalt neutraliteeti]. - *Irish Times*, 23. veebruar 1995.: "Pärast Bildti ametist lahkumist noomis Rootsi välisminister Lena Hjelm-Wallen teda peaministriametis tehtud kommentaaride eest, et Rootsi ei jää neutraalseks, kui miski peaks ähvardama kolme Balti riiki, mis ennast 1991. aastal Moskva alt vabaks võitlesid... Bildt manitses oma vastuses Rootsi vaieldava väärtusega neutraliteeti Teise maailmasõja ajal, kui Saksa natsid okupeerisid Norra. "Kui Balti riike peaks taas ähvardama oht, siis ütlen ma, et enam kunagi ei tohi korduda 1940. aasta; enam kunagi ei tohi me vaikides leppida naaberriigi okupeerimisega.""

"... põhjapoolne võimususmas..." - vt ka: "Sea change in Sweden's political tide brings opposition leader to London" [Oluline muutus Rootsi poliitikahoovustes toob opositsioonijuhi Londonisse", *Financial Times* (London), 12. aprill 1991, 1. osa, lk 2, Robert Taylor.

⁴⁰ NB: Estline'i esimene parvlaev, mis pärast Nõukogude Liidu lagunemist Tallinna-Stockholmi liinil sõitis, oli *Nord Estonia*; 1993. aasta veebruaris asendati see suurema *Estoniaga*.

Hans Laidwa oli töötanud Nordström ja Thulini tegevdirektorina. Ta oli sündinud Eestis, kuid perekond lahkus peagi Rootsi. 1988. aasta lõpul oli Laidwa ajalehest lugenud, et Bildt käis Eestis. "Bildt oli minu sõber. Helistasin talle, küsisin, mida ta arvab Eestiga ühendust

pidava [parvlaeva] liini avamisest, ja küsisin ka, kas ta teab mõnda sobivat partnerit. Ta vastas, et muidugi on see võimalik. Ta andis mulle ühe Eesti transpordiministeeriumi töötaja nime. 1989. aasta veebruaris oli Eestis just heisatud Eesti lipp ja ma tundsin, et õige hetk on käes. Küsisin [eestlastelt] 1989. aasta mais: "Millal tahaksite liini avada?" Mulle öeldi, et see on hea mõte, kuid selleks kuluvat viis aastat. Ütlesin neile, et teeme seda järgmisel suvel. Nema arvasid, et see on võimatu. Aga me avasime selle 17. juunil 1990, täpselt 50 aastat pärast seda, kui Nõukogude Liit oli Eesti okupeerinud." Intervjuu, Laidwa.

⁴¹ Intervjuu, Laidwa.

⁴² "Estonia oli sümbol. Laevaliin tähendas poliitikat. Seda hoiti käigus hoolimata kahjumist. Raha pandi juurde. Pärast Teist maailmasõda oli Rootsi Balti riikide [põgenikud] sovetidele välja andnud, mistõttu 1980. aastate lõpul avaldus tugev poliitiline tahe vabastada Balti riigid. See lähtus konservatiivide parteist, kes sovette vihkas. Baltimaad said iseseisvaks ja [Rootsi valitsusele] käidi peale, et see neid abistaks. Abi anti ka selle laeva näol. See ristiti vabariigi järgi. Kogu see laev on osa siinsest poliitikamängust." Intervjuu, Hellberg.

"... keegi ESCO-st [Eesti riiklik laevandusfirma ja laeva kaasomanik koos Rootsiga] soovitas ristida parvlaeva *Estoniaks*. Tänapäeval oleks selleks vaja valitsuse luba. Niisugune nimi valiti sellepärast, et see laev oli kogu laevastiku kroon. Juhatus tunnetas, et see laev taasühendab Eesti Läänega. See oli sümbol." Intervjuu, Lindpere.

⁴³ Aleksandr Poljuhov, "Rootsi naaseb Balti regiooni – Venemaa ei pööra sellele esialgu tähelepanu". – *Current Digest of the Post-Soviet Press*, 9. juuni 1993, nr 19, lk 19. Allikas *Segodnja*, 14. mai 1993, lk 5.

⁴⁴ "Power Switched Off At Nuclear Submarine Plants" [Tuumaallveelaevade tehases lülitati elekter välja]. – *AP Worldstream*, 24. september 1994.

Venemaa oli suurema osa 1990. aastatest majanduskatastroofi äärel: "[Venemaa riigiettevõtete] tasumata võlad on kokku 45 miljardit USA dollarit, palgamaksmisega hilinetakse keskmiselt 1,5 kuud. Töötus on kasvanud 12%-ni ning tõuseb järgmisel aastal 20 kuni 30 protsendini, kui tööstustoodang endist viisi kahaneb... 25%-ne tööpuudus võib valla päästa uue revolutsiooni." Holger Jensen, "Russians, U. S. fight fierce war of policies: Former Sen. Gary warns disintegration of Russia into warring tribes, clans possible". – *Rocky Mountain News* (Denver), 9. september 1994.

VIIES OSA ALTERNATIIVSTSENAARIUMID

¹ "Meister ütles, et antud hetkeks on komisjon välistanud plahvatuse *Estonial* ning parvlaeva kokkupõrke mingi objektiga." "'Estonia' huku uurimiskomisjon on Meyeri tehase esindaja väidete kommenteerimisel ettevaatlik". – *BNS*, 17. märts 1995.

² Cockburn, lk 241–243. Lisaks: "Kuid maailma teisel küljel jäi see tuumaõnnetuse kohutav võimalus peaaegu märkamata. Riikliku Julgeolekuagentuuri hiidantennid püüdsid ägedaid käsklusi ja vaidlusi, mis sel hommikul Kazbeki võrgustikus sähvisid, kuid niisuguseid luureandmeid peetakse nii tundlikuks, et isegi luureagentuurides tohtisid väga vähesed isikud "sinise äärisega" ettekandeid näha, mis venelaste häiret kirjeldasid. CIA luuredirektoraadi tähtsaimas salastatud andmebaasis SAFE pole sellest juhtumist ainsatki märki."

PÕGENEMINE SÜNDMUSKOHALT

¹ Intervjuu, Einseln.

² Intervjuu, Dresden; Intervjuu, Mykkänen. Mykkänen usub, et Soome vetesse on jäänud rohkem Nõukogude allveelaevade asetatud miine.

³ 1947. aasta Pariisi rahuleping, Teise maailmasõja ametliku lõppakti osa, keelas Soomele sõjalise otstarbega allveelaevad. Ent *Helsingin Sanomat*'es 31. märtsil 2000 ilmunud artikli "Rootsi allveelaeva katsetatakse 1994. aastal koos Soome mereväega" järgi testis Soome merevägi 1994. aasta novembris nende kahe riigi vahelises Läänemere piirkonnas Rootsi allveelaeva.

⁴ NB: "Whiskey on the Rocks" intsidendis osalenud allveelaev kandis tuumalaenguga torpeedosid.

"Ujuvate naaritsate parvede" asjus sai ajakirjandus tublisti nalja. "Läänemere hiilijate mõistatuse karusnahkne lahendus," kirjutas Londoni *The Independent*. Vene ajakirjandus mainis samas stiilis nöökides "meretõhkusi" ja "nirke", kes "tekitavad kahtlasi hääli".

Richard Lingeman'i artiklis "The Swedes and Soviet Subs" [Rootslased ja Nõukogude allveelaevad] öeldakse: "Merevägi tuvastas, et oletatavatest sissetungidest avastati ainult 20 protsenti kuulamisaparatuuriga; ülejäänud 80 protsenti lähtusid merepõhja jäänud jälgedest, pealtnägijate ütlustest ja muudest tõenditest."

Vt ka: Tamara Zamjatina, "Russia ready to re-examine the submarine problem with Sweden" [Venemaa on valmis allveelaevade probleemi koos Rootsiaga uuesti uurima], ITAR-TASS, 14. september 1994; Nikolai Vukolov ja Juri Kozlov, "Russia ready for dialogue on foreign submarines off Sweden" [Venemaa on valmis Rootsi lähedal märgatud võõraste allveelaevade asjus dialoogi alustama], ITAR-TASS, 14. veebruar 1995; Christopher Bellamy, "Furry clue in mystery of Baltic prowlers" [Läänemere hiilijate mõistatuse karusnahkne lahendus]. - *The Independent* (London), 23. detsember 1995.

Bildt oma võrguleheküljel www.bildt.net mainib naaritsaid "bioloogilise fenomenina".

⁵ Intervjuu, Aho. "... aga [sissetungid Soome vetesse] olid tühised võrreldes sellega, mida Rootsi pidi taluma."

⁶ 1721. aastal vallutas Venemaa ka Läti. Juba mitu sajandit Poolaga ühendatud Leedu langes Venemaa võimu alla 1795. aastal.

⁷ Frederic N. Smith, "The Soviet Baltic Fleet and the Grand Strategy Against NATO" [Nõukogude Balti laevastik ja vägev NATO-vastane strateegia] - *Defense & Foreign Affairs*, november 1986.

⁸ Galina Kuchina, "Sunk Russian Ships Hinder Navigation in Latvia" [Uppunud Vene laevad takistavad navigatsiooni Lätis]. ITAR-TASS, 23. september 1994.

Vt ka: "In Latvian Harbor, a Nautical Nightmare" [Läti sadamas valitseb meresõidu luupainaja]. - *The Moscow Times*, 9. juuni 1994.

⁹ Vt näiteks, <http://www.spb.org.ru/bellona/ehome/russia/nfl/nfl1.htm> 1.3.1. "Economic conditions".

¹⁰ "More Debate Over the Future of Nuclear-Powered Submarines" [Uued vaidlused tuumaallveelaevade tuleviku üle]. - *The Monitor*, Center for International Trade and

Security, suvi 1995, lk 39.

Vt ka: "Russia Seeks New Uses For Old Submarines" [Venemaa otsib vanadele allveelaevadele uut rakendust] - *The Monitor*, september 1995.

¹¹ "Russian Submarine Breaks Western Barrier" [Vene allveelaev murrab Lääne barjääri". PR Newswire Europe, 25. august 1994.

¹² Aleksei Baussin "Viewpoint: A Submarine Isn't a Needle. You Can't Hide One In The Persian Gulf - Why the West Doesn't Want Russia to Sell Arms to Iran" [Vaatepunkt: Allveelaev ei ole nõel heinakuhjas. Seda ei saa Pärsia lahte peita. Miks Lääs ei soovi, et Venemaa müüks Iraanile relvi]. Current Digest of the Post-Soviet Press, 17. veebruar 1993, lk 15. Algallikas *Rossiiskaja Gazeta*, 19. jaanuar 1993, lk 7.

Vt ka: *Jane's Intelligence Review*, september 1994, lk 421–424, dr Taeho Kim.

Artikli "Russian arms sales to Iran" (*Navy News & Undersea Technology*, 3. oktoober 1994) järgi: "... Jeltsin kinnitas, et Venemaa müüb peale kahe juba realiseeritud Kilo-klassi diiselallveelaeva Iraanile veel vähemalt kolmanda samasuguse."

Oletatavasti müüdi Iraanile allveelaevad Type-877EKM "Kilo". Vt *Jane's Defense Weekly*, 8. oktoober 1994.

¹³ Yonhap News Agency (Soul), 18. jaanuar 1996. Põhja-Koreale müüdnud Vene Golf II-klassi allveelaevade arv kasvas hiljem 12-ni.

¹⁴ Xinhua News Agency, 27. aprill 1994.

Defense & Foreign Affairs' Strategic Policy, november/detsember 1995, relvastuse ümberpaigutamise tabelid, lk 24.

Kyodo News Service, 21. jaanuar 1994.

"99 laeva 186-st..." - David Miller, "New Russian Submarine Hunts Export Market" [Vene uus allveelaev tungib eksporditurule] - *International Defense Review* 27:52+, september 1994.

¹⁵ Cockburn, lk 179–180.

¹⁶ "Third World Submarines" [Kolmanda maailma allveelaevad]. - *Scientific American*, august 1994, lk 16–21.

¹⁷ "Irani submarine appears in the Baltic" [Iraani allveelaev ilmub Läänemerre]. - BBC Summary of World Broadcast/The Monitoring Report, 10. juuni 1993.

¹⁸ Manöövrite "The Cooperative Venture 94" pressiteade avaldati 16. septembril 1994, kuid Rahupartnerluse (PfP) meremanöövrite üldinfo tehti 1994. aastal juba varem teatavaks (samamoodi oli toimitud ka kõigi eelmiste PfP õppuste puhul). Veelgi enam, ka Venemaad kutsuti õppustel osalema, seetõttu oli manöövrite toimumisaeg talle varakult teada.

¹⁹ NATO poolt osalesid Belgia, Kanada, Taani, Saksamaa, Itaalia, Holland, Norra, Hispaania, Ühendkuningriik ja Ameerika Ühendriigid. Partnerriikidest saabusid manöövritele Leedu, Poola, Venemaa ja Rootsi.

"... paljud teised liitlased ja partnerid saatsid manöövritele vaatlejaid... Kümnepäevased

mereväemanöövrid pidid tutvustama NATO ja koostööpartnerite merejõude üksteisele ning süvendama nende ühise tegutsemise võimet tulevastes rahuoperatsioonides." Pressiteade (94)82, 16. september 1994, "Exercise Cooperative Venture 92", koostanud Chief Public Information SACLANT, Norfolk, Virginia, USA ja Chief Public Information CINCEASTLANT, Northwood, U. K.

²⁰ Manöövrite ja pealveelaevade ärakasutamine allveelaevade liikumise varjamiseks näib olevat Nõukogude traditsioon. Oma raamatus allveelaeva *Kursk* tragöödiast kirjeldab Robert Moore 2000. aasta mereväemanöövrite – just siis kärgatasid *Kurskil* plahvatused – varju peidetud salalikku strateegiat:

"Sõjamängude kattevarjus püüdis üks Põhjalaevastiku tuumarakettidega relvastatud ründeallveelaev kodusadamast välja hiilida ja ameeriklastele märkamatult suvise jää alla libiseda... Ameerika luureallveelaevad koondusid manöövrite piirkonda nagu mesilased mee juurde. Kui ameeriklased oleksid selle triki õnge läinud ning otsustanud jälgida raketi- ja torpeedolaskmisi, siis oleks nende tähelepanu paakjää poole kulgevalt marsruudilt kõrvale pöördunud, valvesse oleks tekkinud lünk. Augustikuised tavalised mereväemanöövrid olid küll olulised, kuid palju tähtsam oli selgusele jõuda, kas Venemaa suudab oma raketiallveelaevad märkamatult kohale toimetada. Varem oli selleks kasutatud mitmesuguseid pette trikke, näiteks liikusid Vene allveelaevad mõne suure kaubalaeva kiiluvees, lootes, et akustiline segadus varjab allveelaeva lähedalolekut. Niisuguste pettemängude panused olid alati kõrged." Robert Moore, "A Time To Die. The Untold Story of the *Kursk*", lk 23–24.

²¹ Lõpparuanne, lk 63.

²² Lõpparuanne, lk 64.

²³ Siegeli ütlus: Saksa ekspertide grupp (SEG), 21:5, "Kokkuvõte enne ootamatut kaldumist täheldatud helidest ja nähtustest".

NB: Knut Carlqvist oletas, et *Estonia* võis koguni ujuplatvormiga kokku põrgata. Mõni aasta enne *Estonia* juhtumit oli ühe tuletorni alus tormiga lahti murdunud ning lained tõukasid seda Soome lahes ringi, põhjustades juhusliku kokkupõrke merel.

²⁴ Tunnistused SEG aruandest, 21.2.6. "Uued tõendid", samuti 21.3.2. "Sündmused neljandal tekil."

²⁵ Lõpparuanne, lk 73.

²⁶ Intervjuu, Sörman. Hiljem haaras merre kukkunud Sörman kummuli päästeparvest kinni ja triivis kummuli laeva pinnvööri alla, kus ta haistis õlilehka.

²⁷ Intervjuu, Barney.

²⁸ SEG, 21.3.1., "Tähelepanekud esimese teki reisijate alast," Nikolai Andrejev – kajut 1016, Carl Övberg – kajut 1049.

²⁹ JAIC ei püüdnudki kuulnud helide järgnevasse selgust tuua. Näib, et nad jäid uskuma hüpoteetilist kummalist hiidlainet, millega parvlaev kokku põrkas – ehkki ellujäänute tunnistused on sellega täielikus vastuolus. Eluga pääsenud reisijad, ka meeskonnaliikmed, kinnitasid, et kell 01.00 paiku kuulnud tugevaid lööke ei põhjustanud lained.

Eri paigus viibinud tunnistajate ütlustes esinenud veenvaid kokkulangevusi on pisendatud või hoopiski kõrvale jäetud ka teiste katastroofide uurimisel. 1996. aastal

hukkunud TWA 800 järel kinnitasid 34 USA idarannikul mitmes paigas viibinud tunnistajat, et New Yorgist ida suunas Pariisi kulgenud lennuki poole sööstis läänest tõusev tulejuga. Möödus mitu kuud, kuid need tunnistused löid kiilu juurdluse käiku ega lasknud kuidagi ust kinni tõmmata. Lõpuks jäeti kõik seda laadi ütlused kõrvale, sest USA valitsus ütles tunnistajatele ette, mida nad olid näinud: tõusev tulejuga ei tõusnud, vaid niisuguse mulje olevat jätnud plahvatanud lennuki enda hõõguvad tükid. Niisugune valitsusepoolne tõlgendus sunniti peale ligi kolmele tosinale tunnistajale, kes polnud üksteisega mingil viisil ühenduses ning olid katastroofi ainult juhuslikult pealt näinud.

³⁰ 1974. aastal kulutas USA valitsus 500 miljonit dollarit selleks, et uppunud Nõukogude allveelaevast luure-eesmärkidel salaja sõjalist teavet hankida. Uuriti allveelaeva konstruktsiooni. James E. Oberg, "Uncovering Soviet Disasters", lk 243–244.

³¹ Ametivõimud avastasid vraki ja nägid rattamehhanismi paljandunud keeret. Samuti selgus, et see meremees oli varem teeninud teisel allveelaeval, mille luugi sulgemiseks tuli ratast vastupidi pöörata kui laeval S-80. Moore, lk 80.

³² "... seitsme ja poole sentimeetri sügavune ning 4,5 x 1,2 meetri suurune mōlk avastati alles kuus nädalat hiljem, kui *Valiantil* alustati 125 miljonit [naela] maksnud remonti. Õnnetus juhtus sellepärast, et ründeallveelaev oli kursist kaheksa ja pool miili kõrvale kaldunud. Greenwichi sõjakohus sai teada, et [allveelaeva] kapten Burston ei viibinud kokkupõrke ajal komandosillal, kuid põhjus jäeti mainimata. Julgeolekukaalutlustel ei mainitud sedagi, miks *Valiant* viibis Norra lähedal." "Nuclear sub on rocks sinks officer's career" [Karile sattunud allveelaev uputab ohvitseri karjääri". - *Daily Mail* (London), 27. oktoober 1993.

³³ "Submarine safety shake-up after sinking" [Allveelaevade ohutusmeetmete ümberkorraldamine pärast uppumisuhtumit]. - *The Herald* (Glasgow), 27. detsember 1994. Veelgi enam, Iiri traaler *Lupina C* püüdis 1992. aasta septembris poolal teel Põhja-Iirimaa ja Šotimaa vahel võrkudesse USA tuuma-ründeallveelaeva *USS Sturgeon*. 1993. aasta novembris rebis Butt of Lewis'e majaka lähedal traaleri *Audacious* võrku ilmselt Briti ründeallveelaev *HMS Valiant*.

1994. aastal püüdis Vene kalatraaler Kaug-Idas Kamtšatka poolsaare lähedal võrku Vene tuumaallveelaeva. Kokkupõrget õnnestus napilt vältida. "Vene kalurid püüdsid võrku Vene tuumaallveelaeva", ITAR-TASS, 23. veebruar 1994.

³⁴ Michael Roberts, "Sailboat ripped apart by submarine" [Allveelaev murdis purjeka pooleks]. - *Calgary Herald*, 13. september 1994.

³⁵ "Russian navy denies reports of Russian submarine caught in Polish fishing nets" [Vene merevägi eitab, et Vene allveelaev on poolakate kalavõrku kinni jäänud], BBC Summary of World Broadcast, 25. veebruar 1994, aluseks ITAR-TASS-i sõnum 22. veebruarist 1994.

³⁶ Ian Bruce, "Submarine safety shake-up after sinking" [Allveelaevade ohutusmeetmete ümberkorraldamine pärast uppumisuhtumit]. - *The Herald* (Glasgow), 27. detsember 1994.

³⁷ James Brewer, "Crash sub on anti-collision pactice run" [Kokkupõrganud allveelaev liikus edasi] - *Lloyd's List*, 20. august 1993.

³⁸ Court of Inquiri into the circumstances surrounding the collision between the *USS Greenville* (SSN 772) and Japanese *M/V Ehime Maru* that occurred off the coast of Ohau, Hawaii on 9 February 2001 [Uurimiskohtu aruanne *USS Greenville*'i (SSN 772) ja Jaapani *M/V Ehime Maru* kokkupõrke asjaoludest Hawaii Ohau saare ranniku lähedal 9. veebruaril

2001.]

³⁹ Anders Björkman ja mõni teinegi arvasid, et seadmerikke või kokkupõrke tagajärjel võis küljest murduda tüürpoordi stabilisaatoriuim. Stabilisaatoriuimed paiknevad laeva keskkohas mõlemal pardal. Tugeva lainetuse korral lastakse need külgootsumise vähendamiseks nagu taskunoa terad vette. Kiiruse kahanemisel nelja sõlmeni kerkivad need automaatselt tagasi. Tüürpoordipoolne murdunud stabilisaator võis tekitada laevakeresse augu, mille kaudu tungis tekkidest madalamal vett sisse. Aga Bemise teatel tuvastas 2000. aasta augustis toimunud *One Eagle*'i ekspeditsioon, et tüürpoordi stabilisaatoriuim oli oma pesas.

⁴⁰ "Greenville repair update" [Greenville'i remondi hetkeseis]. - *Pacific Fleet Public Affairs*, Pearl Harbor, Hawaii, 9. märts 2001.

⁴¹ Eugene Miasnikov "Submarine Collision off Murmansk: A Look from Afar" [Allveelaeva kokkupõrge Murmanskis lähedal: pilguheit eemalt". - *The Submarine Review*, aprill 1993, lk 6-14.

⁴² *The Financial Post* (Toronto), 10. september 1993, Diane Francis.

Ilya Bulavinov, "Kaliningrad Region To Become Special Defense Region" [Kaliningradi regioonist saab eri-kaitsepiirkond", *Russian Press Digest*, 26. märts 1994.

Christopher Parkes and John Thornhill, "Russians hold three men over plutonium smuggling" [Venelased vahistasid kolm plutooniumi smugeldanud meest]. - *Financial Times* (London), 19. august 1994.

⁴³ Analysgruppen (Örni komisjoni aruanne), lk 17.

Vt ka: Working Papers of the Örn Commission, kristlike demokraatide esimehe Alf Svenssoni intervjuu lõik.

Intervjuu, Aho; Intervjuu, Carlqvist.

NB: Tundub tõesti olevat kummaline, et Bildt, kes paisati 20. sajandi Skandinaavia kõige hirmsama rahuajakatastroofi keerisesse, ei suuda meenutada, kes talle sellest kõigepealt rääkis. Kindlasti on olemas käsuahela reeglid, mille järgi teated edastatakse ja dokumenteeritakse.

Soome peaminister Esko Aho mäletab üsna täpselt, kuidas tema sekretär ta kella 4 paiku öösel telefonitsi äratas: "Oli pime ja ma võtsin telefonitoru. Ta ütles oma nime ja mina laususin: "Ega sa midagi head nüüd küll ei räägi." Nõnda ma tundsin. Et midagi oli juhtunud. Siis ta teataski, et Eesti parvlaev on kummuli läinud. Ma ei teadnud veel [siis], et see oli uppunud."

Örni aruandes ära toodud Bildti ütlustest nähtub, et Bildt oli unustanud, kes talle kõigepealt teatas, kuid mäletab, et seda öeldi siis, kui ta koos oma abi Peter Egardtiga restoranist lahkus. Aega ta ei maininud. See võis juhtuda kella 01.40 ja 02.31 vahel Eesti aja järgi. Örni aruanne sedastab, et nad olid õnnetusest kuulmise hetkel restoranist lahkumas.

Mõne arvates ei taha Bildt ja tema abid avaldada, et nad kuulsid juhtunust Rootsi või USA luureteenistusest, sest selline detail kergitaks küsimusi, miks jälgisid luureorganisatsioonid turismparvlaeva rutiinset teekonda.

Niisugust võimalust kinnitab veelgi Bildti vaikimine Rootsi teavitusprotseduuri

käsuahela asjus. Soome ja Rootsi päästeorganisatsioonide esimene kontakt oli kell 01.52 Eesti aja järgi, kui paluti koptereid. Kaheksa minutit hiljem Rootsi kinnitas palvet. Rootsi Merepäästeteenistus teatab suurõnnetustest alati sõjaväe staabile, seega reeglite kohaselt teadis Rootsi sõjaväe staap juba kell 02.00 Eesti aja järgi, et mereõnnetuse päästetöödel vajatakse kopterite abi.

Sõjaväe staap teadis, et Rootsi valitsuse tuumik viibib sel hetkel ühes kohas, restoranis Rosenbad. Rootsi kopterid oleksid pidanud lendama üle Rootsi ja Soome vahelises Botnia lahes asuvate Ahvenamaa saarte. Rahvusvahelise lepingu kohaselt tohtis ülelennuloa anda ainult Rootsi kõrgeim võimutasand. Seega nõudis häirest teadustamise reeglistik, et sõjaväe staap helistaks Rosenbadis viibivale valveohvitserile, kes teataks juhtunust Bildtile.

Kindlasti pidid teate edastanud sõjaväelased dokumenteerima aja ja kõik, mis seejärel ette võeti. Et aga Bildt ja tema lähemad abid ei mäleta, kes neid kõigepealt teavitas, siis ilmselt ei järgitud sätestatud protseduure. Eelkõige äratub tähelepanu, et nad ei soovinud öelda, millal nad juhtunust kuulsid. Kui see toimus enne kella 02.00 Eesti aja järgi – enne seda, kui Rootsi sõjavägi õnnetusest esimest korda kuulis, siis jälgisid *Estonia* teekonda sel ööl peaaegu kindlasti luureteenistused.

Carlqvist rõhutab, et kui Rootsi luureteenistused lihtsalt kuulsid *Estonia* appikutsesignaali (*Mayday*) ja saatsid teate Bildti piiparile (1994. aastal kasutas valitsus piipareid), siis oleks seda peetud standardseks operatiivprotseduuriks. Örne komisjoni aruandes ei maini Bildt luureteenistusi ainsagi sõnaga.

⁴⁴ Intervjuu, Aho.

⁴⁵ SEG, 12.4.4, "Vesi visiiris ja autotekil".

SEG arvab, et autotekile tungis alatasa vett sellepärast, et halvasti sobitatud vöövisiir ei sulgunud korralikult ning et autoteki rambi pakpoordipoolne serv oli juba varem kahjustatud.

⁴⁶ Örne komisjoni aruanne (Analysgruppen), lk 28–29.

Pole teada, kust Bildt võttis visiiri kui õnnetuse põhjuse idee kõigest mõni tund pärast laevahukku. Örne aruande järgi sai Bildt Turusse lennates, seega juba enne teiste peaministritega kohtumist, Rootsi teadeteagentuurilt TT piiparisõnumi, mille järgi keegi meeskonnaliige olevat näinud lahtist vööriväravat. See on üks võimalik seletus. Oluline pole siiski see, kust ta sai visiiri kui õnnetuse põhjuse mõtte, vaid tõik, et ta võttis selle omaks, hakkas selle järgi tegutsema ning mõjutas järgnenud juurdlust juba enne, kui keegi üldse teadis, kus laev oli uppunud.

Käesoleva raamatu autor palus Carl Bildtilt parvlaeva *Estonia* uppumise asjus kolm korda intervjuud, kuid talle jäeti vastamata.

⁴⁷ SEG, 29.3., "Autotekk".

Sakslased on arvanud, et sissepritsinud vesi ei pärinenud merest, vaid hoopis autoteki lakke monteeritud tuletõrje sprinklersüsteemist. Niisuguse tõlgenduse kohaselt pidid sprinklerid olema aktiveeritud. Üks veejuga pritsis ka videokaamera objektiivile, mistõttu monitoridelt (need näitasid iga mõne sekundi järel laeva eri kohti) paistis, nagu oleks autotekile vett pritsinud. Veelgi enam, keegi meeskonnaliige edastas parvlaeva valjuhäälditesüsteemi kaudu tuletõrjehoiatuse, kui laev kaldu vajas. Nende kahe seiga koosmõju tõttu võib jääda mulje, nagu oleks laeval puhkenud tuli.

⁴⁸ "Just nõnda me tundsiime," ütles Aho. "Lahkumisel jäi meile mulje, et midagi oli juhtunud eespoolse visiiri või väravaga, mistõttu vesi sisse tungis, ja see veehulk oli tohutu suur. Just niisugune mulje meil nende meeste [Treu ja Sillaste] jutust jäi. Nende jutt oli nii selge ja usaldusväärne sellepärast, et nad olid seisnud kohas, kust sai autotekki jälgida. Nad ei saanud rääkida midagi muud kui tõtt." Intervjuu, Aho.

⁴⁹ Örne komisjoni aruanne, lk 28–30.

⁵⁰ Erik Ipsen, "Ferry Sank After Its Bow Came Open, Experts Say; Together Inspections Ordered Amid Reports About Near-Disasters" [Parvlaev uppis vööri avanemise tõttu, kinnitavad eksperdid. Napilt õnnetusest pääsemise teadete tõttu korraldatakse põhjalikumaid inspekteerimisi]. - *International Herald Tribune*, 1. oktoober 1994.

⁵¹ Örne komisjoni aruanne, lk 28–29.

⁵² Bildti ja Svenssoni avalduste paigutamine TWA 800 konteksti jätaks veelgi kummalisema mulje. Analoogiline situatsioon USA-s 1996. aastal oleks välja näinud nii, et president Clinton teatab diskreetselt firmale Boeing Co. ning Riiklikule Transpordi ja Ohutuse Ametile, et TWA 800 kukkus alla tehnilise rikke tõttu, ning tema nõuandja, staabiülemate ühendkomitee esimees kindral John Shalikashvili, kuulutab, et nii lennuk kui ka surnukehad jäävad pinnale tõstmata – ja seda tehakse juba lennuõnnetuse päeval.

⁵³ Intervjuu, Laar. "Juba algusest peale saadi väga selgesti aru, et [õnnetuse taga peituva] tõe väljaselgitamisel ei tohi seada mingeid piire. Komisjon arutas läbi kõik võimalused, meie ametiasutused tegelesid kõigi nende stsenaariumidega. Võib-olla oleks eestlastele rohkem meeldinud, kui need stsenaariumid oleks avaldatud, et siis näpuga venelastele näidata ja öelda: "Näete siis, nemad on süüdi." Aga tõde on lihtsam ja traagilisem. Tegemist oli inimlike vigadega, eelkõige sellega, et laeva poleks üldse tohtinud avamerele lubada. Kõik need lihtsad inimlikud seigad põhjustasidki koletu tragöödia."

NB: Laar usub lõpparuandes esitatud JAIC'i versiooni.

⁵⁴ Galina Sapožnikova, "Are Russians Again To Blame For The 'Estonia' Tragedy?" [Kas "Estonia" tragöödias süüdistatakse jälle venelasi]. - *Russian Press Digest*, 6. oktoober 1994, algallikas *Komsomolskaja Pravda*, 6. oktoober 1994, lk 1, 7.

Emotsioone õhutasid ka meresõidu ajaloost teada olevad seigad. Tallinnas asuva Eesti Meremuuseumi direktor Urmas Dresen meenutas Nõukogude ettekavatsetud ja provotseerimata rünnakuid Eesti laevadele. 1939. aasta Soome sõja ajal uputas Nõukogude allveelaev Eesti laeva *Kassari* poolel teel Tallinna ja Helsingi vahel. Eesti polnud Venemaaga sõjas ja laev kandis Eesti lippu. Tol ajal kasutasid Nõukogude allveelaevad 40 mm kiirlaskesuurtükke. Allveelaev tõusis pinnale, liikus ringi ümber *Kassari* ja tulistas korduvalt, tappes kaks meeskonnaliiget. Ülejäänutel õnnestus laeva vastaspartalt vette lastud päästepaadiga märkamatuult põgeneda. Seniajani ei tunnista venelased, et nemad vastutavad laeva uputamise eest, isegi mitte seotust sellega, ütles Dresen. *Kassari* vrakk lebab endist viisi umbes 60 meetri sügavusel Soome lahe põhjas.

⁵⁵ "Russia Says No Navy Ships Were Present In Area Of Ferry Disaster" [Venemaa väidab, et parvlaeva õnnetuse piirkonnas ei viibinud tema sõjalaevu]. - *BNS*, 29. september 1994.

NB: Põhjameres viibinud laevad, mida Gorbatšuk mainis, osalesid arvatavasti Rahupartnerluse programmi alusel korraldatud NATO manöövritel "Cooperative Venture 94".

⁵⁶ Anatoli Krasnov, "Russian Rescue Service Recived No May Day From Capsized Ferry"

[Vene päästeteenistus ei saanud kummuliläinud parvlaevalt ainsatki Mayday signaali]. - ITAR-TASS, 28. september 1994.

⁵⁷ SEG, 22.3, "Päästmisoperatsioon". "Laev möödus majakast, põikas lihtsalt õnnekombel esimestest kaljudest kõrvale ning pöördus siis järsult lõunasse, ohutusse suunda. Pärast seda seati jalule raadioside ning "Leonid Bökovi" kapten selgitas, et vahikorras olnud uus esimene ohvitser ei osanud inglise keelt, aga raadiosõnumite jätkudes arvanud [ta], et peab vististi kapteni äratama (kes siis oligi ohutu kursi võtnud)."

Vt ka: Bill Gertz, "Study says Russian merchant ships spy on U.S." [Uurimine kinnitab, et Vene kaubalaevad spioneerivad USA järele]. - *The Washington Times*, 24. juuli 2001. Vastavalt *The Washington Times*'i valdusse sattunud salastatud dokumentidele tuvastas USA Riigidepartemangu jälgimisprogramm, et "Vene kaubalaevad jätkavad vaenulikku luureandmete kogumist... Dokumendis väideti, et polevat kindlalt teada, kas spioneerimist korraldab Kremli luure või on tegemist kaubalaevastikku juhtivate ning valitsusega seotud kommertsfirmade "omaalgatusliku" tegevusega.

⁵⁸ "Estonia's Capsizing Resulted From Wild Business" [*Estonia* ümbermineku põhjustas ohjeldamatu äri]. - Russian Press Digest, tsitaat *Krasnaja Zvezdast*, Vladimir Marjuhha, 7. oktoober 1994.

NB: Selivanovi fraas "*Estonia* hukkumise hetkel" on järsus vastuolus Gorbatšuki eelneva eitusega, mis ei määranud kindlat ajaraami. Rahvusvahelisele auditooriumile mõeldud Vene ja enne seda Nõukogude valitsuse ja sõjaväelaste avaldused on alati väga hoolikalt koostatud ning edastavad üksmeelselt Kremli sõnumit.

Selivanovi fraas "maailma mistahes riigi luureteenistus" sarnaneb torkega Soome ja Rootsi pihta, kes levinud arvamuse kohaselt jälgivad Vene allveelaevu merepõhja paigutatud akustikaseadmete abil. Venelaste miniallveelaevade operatsioonidel merepõhjas on mõned niisugused pealtkuulamispostid leitudki.

⁵⁹ SEG, 21.3.3., "Tunnistused 5. tekilt". Politseinikud on saanud eriväljaõppe ning suudavad ka stressiseisundis täpselt üksikasju ja fakte märgata. Naispolitseinik Fägersten mainis sedagi, et pärast kokkupõrget "hakkas laev vappuma/vibreerima; õnnetuse sündmustejada algas kell 00.45".

⁶⁰ Intervjuu, Aho.

⁶¹ Viktor Starikov, "The Navy is on the Verge of Collapse" [Laevastik on kokkuvarisemise veerel]. - *Moscow News*, 18. märts 1994.

⁶² Intervjuu, Laar. "Carl Bildt oli Eesti iseseisvusele määratu suure tähtsusega. Carl Bildt lõi juba algstaadiumil Lääne-poolseid struktuure [näiteks] *ad hoc* erikomisjoni, mis tegeles Balti küsimustega ja toetas väga selgelt Balti regiooni arengut. Just seda Balti riikides vajati ning see oli üks nende edu põhjus. "... Võime öelda, et Carl Bildt oli üks esimesi Rootsi poliitikuid, kes Eesti iseseisvust sõnaselgelt toetas. Meie tundsime teineteist 1990. aastast, juba enne iseseisvuse ametlikku väljakuulutamist, sest ta külastas siis Eestit. Mõjukad lääneriigid järgisid tema nõuannet ja arusaamu. See oli jõud, mida Venemaa mõistis. Sest venelastega rääkides saate loota ainult jõule. Kui olete nõrk, kui käitute kenasti, siis pole te keegi. Enamasti tegime neile selgeks, et meie liigume edasi. Ainult riigid ise saavad teha seda veenvalt, kuid Bildtist oli ülimalt palju abi, sest mida rohkem teil on võimalik toetuda jõule, seda vähem ebameeldivusi teil tuleb."

⁶³ Carl Bildt, "The Baltic Litmus Test: Revealing Russia's True Colors" [Balti lakmuseproov ilmutab Venemaa tõelist värvust]. - *Foreign Affairs*, september/oktoober 1994.

Carl Bildt, "Personal View: Importance of Nordic influence in EU" [Isiklik seisukoht: Põhjala mõju olulisus Euroopa Liidus]. - *Financial Times* (London), 22. november 1994.

Bildt nägi Balti riikides külma sõja järgse Euroopasse ulatuva stabiilsuse võtit:

"Äärmuslikud parem- ja vasakpoolsed revanšistid ei ole Venemaa poliitikalaval kaugeltki domineerivad," kirjutas Bildt kaks kuud pärast õnnetust. "Ent iga märk nende mõju süvenemist tekitaks Balti regioonis ja seejärel kogu Euroopa süsteemis vapustuselaineid."

⁶⁴ Dmitri Jakuškin, "Russia-Sweden: no more reefs ahead?" [Venemaa ja Rootsi suhted: kas karid on teelt kadunud?]. - *Moscow News*, 13. veebruar 1993.

"Küsimus: Kas arvate, et need [Rootsi vetesse loata tunginud allveelaevad] võivad olla Vene omad?"

[Carl Bildt]: Mina ei välistaks seda tõenäosust, sest me pole veel tuvastanud, kellele need kuuluvad. Võib-olla tegelevad sellega Nõukogude Liidu lagunemisest hoolimata tegevust jätkavad struktuurid. Kuid kõike seda tuleb alles täpsustada."

Richard Lingeman, "The Swedes and Soviet Subs" [Rootslased ja Nõukogude allveelaevad]. - *The Nation*, 3. aprill 1995.; "1993. aasta veebruaris sõitis peaminister Bildt Moskvasse, kaasa n-ö vaieldamatud elektrontuvastused, et sisetungid olid tõepoolest aset leidnud ning jätkuvad. President Jeltsin nõustus lahkesti, et seal võib ju midagi olla, kuid väitis, et tegemist polevat venelastega. Bildt, kes ei tahtnud Venemaa esimese demokraatliku juhi jalgealust õõnestada, reklaamis nimme Jeltsini kinnitust, et tema käsul polevat kunagi mingeid sisetunge korraldatud. Nähtavasti nõustus Bildt teooriaga, et juhtunu taga võib peituda Jeltsini-vastane intriig. Kui ta hiljem sellest Jeltsinile kirjutas, olevat Jeltsin kangesti vihastunud tagamõtte peale, nagu ei kontrolliks ta oma valitsust."

NB: Bildti on mainitud allveelaevade asjatundjana. Tal oli juurdepääs Rootsi, Soome, USA ja arvatavasti ka NATO luureandmetele. See, kuidas ta ette ära otsustas taktika, et laevahuku põhjustas tehniline viga, praktiliselt välistas JAIC'i toimetatud juurdlusel muude võimalike selgituste otsimise ning annab põhjust arvata, et tal oli parvlaeva uppumisega seotud asjaoludes kahtlusi tekkinud.

Bildtil oli isiklikke põhjusi hoida uurijaid otsimast seost allveelaevadega, ehkki sel oli tõenäoliselt teisejärguline tähtsus. Temast pidi peagi saama ÜRO läbirääkija Balkanil. Kui uurimisel oleks selgunud, et tegemist võis olla kokkupõrkega, ning selle tagajärjel oleksid Venemaa-Eesti suhted halvenenud, siis oleks tema, kui tõhusa läbirääkija usaldusväärus kahtluse alla sattunud. Teiseks oli mängus isiklik piinlikkustunne. Rootsi oli salvestanud oma vetes helisid, mida Bildti arvates tekitasid sinna tunginud Vene allveelaevad. Bildt oli esitanud need tõendid Jeltsinile. Hiljem selgus, et vähemalt osaliselt oli neid häält tekitanud ujuvate naaritsate parv. Vene välisminister Andrei Kozõrev salvas oma avalikus kõnes Bildti lõikava huumoriga: "Naaritsad on õpetanud meile, et järeldustega ei tohi kiirustada..." Seega võis teine põhjus, miks Bildt oma kahtlustused enda teada jättis, olla soov, et ajakirjandus ei kergitaks nüüd taas todasama lugu, ega annaks mõista, et ta ajab jälle segi allveelaevad ja ujuvad naaritsad.

Vt ka: Nikolai Vukolov ja Juri Kozlov, "Russia ready for dialogue on foreign submarines off Sweden" [Venemaa on valmis Rootsi vetesse ilmunud võõraste allveelaevade asjus dialoogi arendama]. - *ITAR-TASS*, 14. veebruar 1995.

⁶⁵ James Meek, Tallinn and Greg Mcivor, Stockholm, "Mine Could Have Sunk Ferry Claim" [Väidetakse, et parvlaeva võis uputada miin]. - *The Guardian*, 3. oktoober 1994.

Frank Bajak, "Doubt Cast On Suggestions People Could Still Be Alive In Air Pockets" [Kaheldakse, et õhutaskutes võivad inimesed veel elus olla] - Associated Press, 29. september 1994.

SEG 37.2, allikas: Jim Muluran, "'Estonia' Visor Broken Away Evidence of Catastrophic Failure as Submersible Finds Bow Visor 15 m From Sunken Ferry". - *Lloyd's List*, 3. oktoober 1994.

Rabe lisab: "... selles kontekstis on tarvis samuti teada, et JAIC kogunes järgmisel päeval [pärast 3. oktoobrit 1994, kui *Lloyd's List*'is oli ilmunud artikkel] Turusse, et ROV-de hangitud videomaterjal läbi vaadata. Sündmuste järgnevuse alusel eeldan, et just selle kohtumise ajal otsustati, nagu oleks "visiir alles leidmata", ehkki üks JAIC'i liige oli juba informeerinud *Lloyd's List*'i reporterit, et visiir oli leitud vrakist kõigest viieteistkümne meetri kaugusel." Rabe, lk 116.

NB: Ametlikult leiti vööriviir nädalaid hiljem, 18. oktoobril, peaaegu 1,5 kilomeetri kaugusel vrakist. Seega polnud objekt, mida ROV märkas 15 meetri kaugusel parvlaevast, visiir. Mis see siis oli?

⁶⁶ Lev Rumjantsev, "Russian Scientists Offer Plan to Reacue People Out of Ferry" [Vene teadlased soovivad inimeste parvlaevast päästmise plaani]. - ITAR-TASS, 29. september 1994. "Vene allveelaevade konstruktorid Igor Spasski ja Sergei Kovaljov usuvad, et parvlaeval *Estonia* võib ikka veel olla ellujäänuid... Rõhutades mõtet, et "viivitamine võib tähendada surma", pakuvad nad uppunud parvlaevast inimeste päästmise plaani. "Kogenud tuukrite abil saame viia *Estoniale* toru, lõigata parvlaeva asendit hoolikalt arvestades pilssi augu ning tuua ellujäänud reisijad ja meeskonnaliikmed pinnale," ütles Spasski."

⁶⁷ Intervjuu, Nuorteva.

⁶⁸ James Meek, Tallinn and Greg Mcivor, Stockholm, "Mine Could Have Sunk Ferry Claim" [Väidetakse, et parvlaeva võis uputada miin]. - *The Guardian*, 3. oktoober 1994.

NB: Hüdrolokaatoriga saadud kujutised edastati mehitamata allveeaparaadilt Soome valitsuse laevale *Halli*. Peale selle kirjutas Nuorteva 3. oktoobril 1994 aruande, milles selgitab, et kõnealune objekt võis olla lihtsalt väärtõlgendus.

⁶⁹ Saksa uurijate grupp usub, et neid ROV videolinte on redigeeritud. Saksa ekspertide grupp (SEG), 25.4, "Uus tõend": "... kaugjuhtimisega liikurrobotid lasti vraki uurimiseks esimest korda "HALLILT" vette 2. oktoobril 1994. Hiljuti saime logiraamatu vastavad leheküljed, ehkki ühelegi neist pole kantud "HALLI" nime... ROV-de videosalvestised toimusid ajavahemikul 12.17-20.45. Soome JAIC'ilt 1995. aasta märtsis saadud kolm linti langevad sellesse aega, kuid olulised osad on üsna ebaprofessionaalsel viisil välja lõigatud."

NB: Praegu ei ole selle objekti videosalvestised kättesaadavad.

Fakside päritolu: SEG, 24. peatükk, "Vraki ja visiiri asukoha tuvastamine".

⁷⁰ Mainitud objekti ümbritseb nii mõndagi selgituseta jäetut ja kogenematu lugeja võib kergesti segadusse sattuda. Terasobjekt, mida Lehtola *videol* nägi, kadus hiljem. Meeles tuleb pidada eelkõige seda, et hüdrolokaatoriga saadud mõistatuslike kujutiste võimalik väärtõlgendamine erineb oluliselt mingi kindla objekti nägemisest videolindil. Ligikaudse analoogia võiks mainida abstraktse maali ja foto erinevust.

Raamatu autorile antud intervjuus selgitas Lehtola, et faksis mainitud mõistatuslik objekt, mille puhul olid märgitud ka sügavus ja mõõtmed, olevat lihtsalt hüdrolokaatoriga saadud kujutiste väärtõlgendus. Ta jätab mainimata 1994. aastast pärit ROV videolindid. Aga oma faksis 09.10.94 nentis ta (minu kursiiv):

“Karppinen, Aarnio ja ROV-1 meeskond siirduvad “Tursase” pardale kell 11.00 (Soome aeg) ja töö algab umbes kell 13. Nad videosalvestavad kõigepealt “suure objekti” Lisatud on hüdrolokaatoriga saadud kujutis ja selle suurendus.” SEG, 24. peatükk, alapunkt j.

Nuorteva ütles raamatu autorile antud intervjuus, et see objekt olevat olnud parvlaevalt lahti murdunud ülateki varikatuse 5 x 7 meetri suurune tükk. Ta kinnitas, et ROV olevat selle objekti videosalvestanud ja ta olevat näinud seda võtet laeva videomonitori ekraanil. Objekt jäi merepõhjast üles tõstmata, lisas ta.

Tuomo Karppinen aga kirjeldab seda teisiti. Tema järgi oli see objekt “laineplekist teraskatus, kokku kägardatud nagu paberinutsak”. See “polnud kuigivõrd roostetanud, oli valgeks värvitud ja paistis olevat alles äsja põhja langenud.” Ta rõhutas, et polnud kindel, kas see ikka pärines parvlaevalt.

Seejärel väitis Karppinen Nuortevale vastu, öeldes, et kõnealune objekt lamas “mitte 15, vaid mõnesaja meetri” kaugusel vrakist, ja kinnitas, et seda polevat videolindistatud, vaid ainult hüdrolokaatoriga saadud kujutistel nähtud. “[See objekt] võis olla lihtsalt hüdrolokaatoripildi moonutis,” mainis ta. “Väga võimalik, et tegemist on ainult kajaga.” Karppinen arutles, et objekt võis olla ülateki kokkukägardatud alumiiniumist katus, mis peegeldab hästi radarisignaale. “[Hüdrolokaatori] peegeldusi oli iga nurga alt, sest see oli kankras.”

Aga *Estonia* sõsarlaeva *Meloodia* päikeseteki katus on neetide või kruvidega kõvasti raamistiku külge kinnitatud. Paneelid on suhteliselt väikesed, võib-olla ruutmeetrised, ning valmistatud tugevast plastist. *Meloodia* välimisel ja seesmisel ülevaatamisel suvekuudel ei leitud midagi, mis oleks suuruselt või kujult kas või ligikaudselt meenutanud mainitud laineplekist päikesekatust. Veelgi enam, Läänemere põhjaosas on sügis kurikuulsalt vihmane ning tuuline ja kõik, mis *Estonial* polnud kõvasti poltidega kinnitatud või lattu tõstetud, oleks ammu enne sündmuste algust üle parda puhutud.

Mida sellest kõigest arvata? Lühidalt, dokumendid osutavad, et nii hüdrolokaatori kui ka videokaameraga tuvastati vraki lähedal mingi suur objekt. Hüdrolokaatoriga saadud kujutist võiks ju seletada väärtõlgendusena. Aga videokujutist mitte. Saksa uurijad nägid neid spetsiifilisi videolindistusi 1995. aastal ja ütlesid, et neid on redigeeritud. Praegu pole enam võimalik nendega tutvuda.

Arutatakse, mis objekt võis videole jääda. See polnud laevaõnnetusega otseselt seotud, kuid objekti tegeliku olemuse avaldamine keelati.

⁷¹ Parvlaevad olid varemgi võõrvisiirita sõitnud.

⁷² Mainitud laevade turvalisuse astet kirjeldav faks pärineb SEG aruandest, 24. peatükk, “Locating the Wreck and Visor”, alapunkt h.

NB: Nuorteva ütles autorile algul, et visiiri aitasid otsida Rootsi miinijahtijad. Ta selgitas, et Rootsi laevad liikusid otsingualal ristkoordinaatide järgi ruudust ruutu ning et nende tundlikud seadmed reageerisid igale plekkpurgile, mis aeglustas otsimist. Hiljem võttis ta oma sõnad tagasi ja ütles, et Rootsi miinijahtijad ei olnud visiiri otsimisel tegevad.

⁷³ Intervjuu, Lehtola. Vt ka: SEG, 24.1, alapunkt d.

⁷⁴ Pavel Felgenhauer, "Navy Diving for the "Truth"" [Merevägi saadab tuukrid "tõde" otsima]. - *Moscow Times*. Balti laevastiku esimene asejuhataja admiral Vladimir Valujev: "Laevastiku juhatuse arvates peaks nende fragmentide hulgas olema ka õnnetuse põhjustanud võõra allveelaeva keretükke."

Miniallveelaevad Mir uurisid merepõhja *Kurski* ümber nelja ruutkilomeetri ulatuses, kuid ei leidnud mingeid USA või Briti allveelaevadelt pärit rüpsid.

⁷⁵ Rolf Soderlind, "Sweden warns against submarine intrusions" [Rootsi hoiatab allveelaevade sissetungi eest]. - United Press International, 21. detsember 1987.

⁷⁶ Intervjuu, Johansen.

⁷⁷ 18. oktoobril 1994 teatasid ametivõimud, et visiir leiti punktis koordinaatidega 59°23,0' N ja 21°39,2' E, seega vraki asukohast 0,85 meremiili (umbes 1400 meetrit) suunas 272°.

Mis puutub teooriasse, et visiir oli vraki juurest eemale veetud, vt SEG, 24 ptk: "Vraki ja visiiri asukoha tuvastamine"; Independent Fact Group, võrgulehekül: <http://www.factgroup.nu/est/reports.htm>; Anders Björkmani võrgulehekül: <http://heiwaco.tripod.com/disasterinvestigation.htm>.

⁷⁸ SEG, 25.4, "Uus tõend". Saksa uurijad usuvad, et ROV jäädvustas seda risu, kuid komisjon redigeeris videolinte. JAIC eitab seda süüdistust.

⁷⁹ "Nuorteva helistas mulle mobiiltelefoniga [laevalt] *Tursas* [ja luges koordinaadid ette]. Panin kuulnud asukoha oma raamatusse kirja. Väga võimalik, et olin valesti kuulnud, sest mobiiltelefonide oli õnnetuspaigas väga vilets. Olin õelnud paljudele inimestele selle vale asukoha, kuid see on ka mul endal kirjas... Õige asukoha leiab mitme ROV uuringutes osalenud laeva logiraamatust... Näiteks, kui me 2. oktoobril esimest korda *Halliga* sinna läksime, siirdusime vraki asukohta ja alustasime ROV abil uurimist. Leidsime vraki kergesti. *Halli* lihtsalt suundus otse vraki kohale ja võis veenduda, et vrakk asub selle all. *Halli* logiraamatust oli kirjas täpne asukoht." Intervjuu, Lehtola.

⁸⁰ SEG, 24. peatükk, "Vraki ja visiiri asukoha tuvastamine".

⁸¹ Intervjuu, Lehtola.

⁸² Laevas peituvad EPIRB-poid (Emergency Position Indicating Radio Beacons) peaksid laeva uppumisel vabanema, pinnale tõusma ja hädasignaali ning laeva asukoha edastama.

"Raadiooperaator kontrollis raadiomajakaid [EPIRB] viimati umbes üks nädal enne õnnetust. Selgus, et EPIRB-id olid täielikult korras ning tuleb eeldada, et mõlemad jäid pärast kontrollimist sisselülitatuks. Sellegipoolest ei saadud päästeoperatsiooni ajal kummaltki poilt ainsatki signaali." SEG, 22.2, "EPIRB-poid".

⁸³ Õnnetuse ööl märgatud sidehäiretest vt ka Rabe, lk 69.

NB: Kummalise kokkulangevuse tõttu täheldasid nii Bemis kui ka Rabe 2000. aasta augustis *One Eagle*'i sukeldumise ajal samasuguseid sideanomaaliaid ja katkestusi nagu ka õnnetuse ööl 1994. aastal. Mõlemad kahtlustasid Rootsi mereväge. Rabe, lk 176–177: "Samuti märkasime kohene navigeerimishäireid. Meie GPS osutas vale asukohta... ROV piloot Craig, kes teenis esimese Lahesõja ajal [USA] mereväes, mainis oma sõjaväekogemuste põhjal, et küllap rootslased ja soomlased häirivad meie asukoha määramist. See paistis kiiresti kinnitust leidvat, sest kui eelmisel päeval olid minu satelliittelefonile helistanud

paljud huvitatud ajakirjanikud, siis sel hommikupoolikul ei helisenud see kordagi. Polnud signaali; ma ei saanud mingit ühendust.”

Ka Bemis usub, et Rootsi relvajõud häirisid *One Eagle*’i sidet kaldaga, ühendus katkes alatasa. Ometi oli kogu aparatuuri enne sadamast lahkumist kontrollitud ja see töötas laitmatult.

⁸⁴ “Russian naval sender damped *Estonia*’s emergency call, comission member tells newspaper” [Vene mereväesaatja summutas *Estonia* hädakutsungi, ütles komisjoniliige ajalehele]. - BNS, 18. oktoober 1994. “*Estonia* hädakutsungi nappi kuuldavust 28. septembri öösel põhjustas Suursaare raadiosaatja, mis mõne tehnikaeksperti arvates oli seganud selle piirkonna raadiosidet juba terve kuu.”

⁸⁵ NATO pressiteade (94)82, 16. september 1994, “Exercise Cooperative Venture 94”.

NB: NATO keeldus autori korduvatest taotlustest hoolimata manöövrite “Cooperative Venture 94” kohta lisainformatsiooni väljastamast.

⁸⁶ Mulle keelduti andmast põhjalikumat informatsiooni, sest see võinuks “kahjustada [Rootsi riiklikku] julgeolekut.”

⁸⁷ “They tracked the killer of the Kursk” [Nad jälitasid *Kurski* tapjat]. - *Versiya*, nr 48, 12.–18. detsember 2000, lk 2.

⁸⁸ Aruanne: Česlovas Stankevičius. “Enchanging Secutity of Lithuania and Other Baltic States in 1992-94 and Future Guidelines” [Leedu ja teiste Balti riikide julgeoleku kindlustamine aastail 1992–1994 ja tulevased suunad]. Kaliningradi sõjalisel enklaavil on ühispiir Leeduga.

⁸⁹ Oberg, lk 40. “Sovetid... teatasid ametlikult, et midagi niisugust polevat juhtunud, ning kinnitasid, et reaktiivlennuk olevat asunud viiekümne miili kaugusel kohast, kus Rootsi radar seda näitas... Nad esitasid selle demonstreerimiseks hoolikalt joonistatud kaardid ja koguni ühe teise piloodi tunnistuse, kes vandus, et ta jälgis kõnealuse lennuki manöövreid Läänemere kohal, kui rootslased väitsid seda oma õhuruumis viibivat.”

Hiljem, kui Bildt Moskvat allveelaevade sissetungis süüdistas, harrastas Moskva samuti ametlikku eitamispoliitikat.

⁹⁰ Rootsi allveelaevade *Sjölejonet*, *Sjöbjörner*, *Sjöhundén* ja *Näcken* standardlogiraamatute järgi viibisid need 27. kuni 29. septembrini 1994 sadamas. *Sjöhästeni*, *Neptuni*, *Najadi*, *Västergötlandi*, *Sjöormeni* ja *Hälsinglandi* standardlogiraamatutega olevat võimalik avalikult tutvuda.

Stsenarium, mille järgi Rootsi allveelaev lähenes parvlaevale *Estonia*, oleks täiesti loomulik. Bildt uskus ju, et just Vene sõjaväe kuritegelikud rühmitised võisid omal ajal tungida allveelaevadega Rootsi territoriaalvetesse. Kui Rootsi luure sai informatsiooni, et parvlaeva *Estonia* ähvardab oht, siis võidi määrata allveelaev selle saatjaks. Miski läks vääriti ja kaks laeva põrkasid kokku. Meeskonnale tehakse nüüd selgeks, et mängus on kodumaa julgeolek, võib-olla võetakse neilt isegi kirjalik vaikimisvanne. Logiraamatuid ja remondidokumente võltsitakse või need salastatakse. Vraki juures algavad salajased tööd. Identifitseeritavad rusud korjatakse kokku. Rootsi pole kunagi kategooriliselt eitunud mõne oma allveelaeva viibimist selles piirkonnas *Estonia* uppumise ööl, kuid Venemaa küll.

Aga võib-olla ei haju Rootsis 1000 tsiviilisiku õnnetult hukkumise põhjustanud inimeste

vastutustunne antud vaikimisvandest hoolimata. Keegi peaks rääkima hakkama, või vähemalt hakkab vaikselt ringlema kuuldusi või anonüümseid vihjeid, ehkki seni pole seda veel juhtunud.

⁹¹ Taotlusele avalikustada, mida helijälgimissüsteem (SOSUS - Sound Surveillance System) või mõni USA mereväe veealune akustiline süsteem parvlaeva *Estonia* hukkumise piirkonnas teatud koordinaatidega piiratud alal 1994. aasta septembris ja oktoobris kuulis, vastati standardse keeldumisega: "Teie taotluse asjus pole olemas mingeid dokumente." Loomulikult on merevæel Informatsioonivabaduse seaduse (FOIA) sätetest lähtuvalt õigus riikliku julgeoleku kaitsmise huvides eitada teatud dokumentide olemasolu isegi siis, kui need eksisteerivad.

Estonia uppumispaiik, Peterburi allveelaevade baasid, sealsed konstrueerimiskeskused ja laevatehased on Läänemere väga tundlikud alad, mistõttu ei maksa lootagi, et USA avaldaks midagi, mis vihjaks tema kuulamiseseadmetele neis vetes.

⁹² William J. Broad, "Scientists Fight Navy Plan to Shut Far-Flung Undersea Spy System" [Teadlased võitlevad merevæe plaaniga sulgeda veealune mere helijälgimissüsteem SOSUS]. - *The New York Times*, 12. juuni 1994. "Aastakümneid oli SOSUS-e süsteem nii salajane, et valitsus keeldus selle olemasolu tunnistamast. Võrgustiku loomist alustati 1950. aastatel eesmärgiga rebida vaenlase allveelaevade liikumiselt salastatuse rüü. Selgus, et see toimib oodatust paremini, võimaldades merevæel suuresti laiendada oma haardeulatust vastavalt kasvavale Nõukogude ohule."

SÜNGE JÄLG

¹ Aruanne "Patterns of Global Terrorism 1994.

² "Eestis, kus 1991. aastal ei toimunud ainsatki pommiplahvatust, oli neid 1993. aastal 63 (lisaks 50 õhitut autot)", vt Steven Erlanger, "Image of Lawlessness Distorts Moscow's Reality" [Seadusetusemaine moonutab Moskva tegelikkust]. - *Crime and Justice International* (Europe), märts/aprill 1996.

NB: Need 63 plahvatust ei põhjustanud tingimata inimeste hukkumist. Oluline on see, et 1990. aastate algul korraldasid just juhtunud kriminaalsed/poliitilised elemendid jahmataval arvul pommiplahvatusi.

Diane Francis in *The Financial Post* (Toronto), 10. september 1993.

³ Lieven, lk xvi.

⁴ Stern and Nohrstedt (eds), lk 19.

⁵ "Government interprets weekend bomb blast as direct attack against Estonia" [Valitsus tõlgendab nädalavahetuse pommiplahvatust kui otsest Eesti-vastast rünnakut]. - RFE/RL, 30. august 1994.

Samuti ütles Laar, et siseministeerium peab rakendama abinõusid "kohalike omavalitsuse julgeoleku tagamiseks..."

"Three 'underworld figures' arrested in wake of Narva bomb" [Narva pommiplahvatuse järel arresteriti kolm allilmategelast]. - BBC Summary of World Broadcasts, 20. september 1994.

⁶ SEG, 7.3.4., "Väljaõpe ja harjutused".

“Simuleeriti võimalust, et poolel teel Eestist Rootsi, st umbes õnnetuse tegelikus asukohas plahvatab sauna ja ujumisbasseini piirkonnas pomm. Õppuse eesmärk oli harjutada maismaal paiknevate ja kopteriga saabunud terrorismivastaste ekspertide, pommikoerte jne koostööd ning laeva ohutuse korraldamist.”

NB: Parvlaevale *Estonia*, samuti Soome laevafirmale Silja Line oli tehtud mitu pommiähvardust. Rabe, lk 203: “Lennart Alberg Rootsi RITS-ist [Räddning Insatser Till Sjöss – Tuletörje- ja päästeoperatsioonid merel], kes oli üks niisugustel puhkudel tegev ametiisik, nimetas peamiseks motiiviks väljapressimist. “Makske, muidu paneme laevale pommi,” nõnda iseloomustas Alberg suuremat osa niisugustest ähvardustest... 1993. ja 1994. aastal korraldas RITS mitmel laeval neli pommiõppust ja koostas kõikvõimalikud stsenaariumid. Üks suuremaid õppusi oli toimunud koguni *Estonia* enda pardal...”

Vt ka: SEG, 36.2, “Millegi ebatavalise ettehoiatused”:

“... Eesti ja Rootsi, arvatavasti ka Soome pädevad valitsusagentuurid, iseäranis nende politseiorganisatsioonid, teadsid, et hiljuti oli ähvardatud uputada ESTONIA pommiplahvatusega ning et viimane ähvardus oli tehtud 27. septembril, kui parvlaev läbi otsiti, kuid ilmselt tulemusteta.”

⁷ Antoine Jacob, “Ferry disaster investigators view video of wreck” [Parvlaeva õnnetuse uurijad vaatlesid vraki videovõtteid]. - AFP, 03. oktoober 1994.

NB: Johansen arvas tol ajal sedagi, et laev võis II maailmasõja aegse ujuvmiini otsa sattuda.

Käesoleva raamatu tarvis antud intervjuus eitas Johansen, nagu oleks tema õnnetust pommigaseostanud. Ent tookord, 1994. aastal, kommenteeris ta juhtunut pressikonverentsil just nõnda ning seda kajastati mitmes meediaharus.

Vt näiteks, Lauristin ja Vihalemm 1996, lk 84: “Esimesel päeval pärast õnnetust teatas [Johansen] ajakirjandusele, et *Estonia*-sugune laev sai uppuda ainult mingi välismõju, kas siis kokkupõrke või pommiplahvatuse tagajärjel...”

⁸ Lauristin ja Vihalemm, lk 46.

⁹ Toomas Liiva, “Kellele oli see kasulik?” *Post* [Eesti], 28. oktoober 1994. Samas artiklis esitati veel üks teooria: gangsterid olevat tahtnud tappa sel ööl parvlaeva pardal viibinud 70 Rootsi politseinikku, et nõnda õonestada organiseeritud kuritegevuse vastast võitlust Rootsis. (70 Rootsi politseinikust pääses eluga ainult 7). Nagu eespool mainitud, olid need Rootsi politseinikud veidra kokkusattumuse tõttu viibinud Eestis pommitreeningul ja sõitsid nüüd koju tagasi.

¹⁰ “Swedish prosecutor closes inquiry in *Estonia* ferry disaster criminal case” [Rootsi prokurör sulgeb parvlaeva *Estonia* õnnetuse uurimise kriminaaltoimiku]. - BNS, 19. september 1998.

Belinda Goldsmith, “Sweden Ends *Estonia* Ferry Probe But Suit Continues” [Rootsi lõpetab parvlaeva *Estonia* uurimise, kuid kohtuprotsess jätkub]. - Reuters, 19. veebruar 1998.

¹¹ Rootsi võimud kinnitavad, et redigeeriti ainult niisuguseid videovõtteid, kus võis näha inimeste säilmeid. Avalikkus ei pääse redigeerimata salvestistele ligi ning originaallintide praegune asukohtki on teadmata.

¹² "... suure tõenäosusega lõhkelaeng..." vt SEG, 32.1, sissejuhatus, "Seletamatud kahjustused, selgituseta tõendid".

"Kahtlane pakk võis olla..." vt SEG, 34.7, "Investigation Report on Possible Explosion Damage on the Ferry 'Estonia'" by Brian H. L. Braidwood, MBIM, MIEapE, Weymouth/U. K., "[punkt] c. Autoteki kahjustused pakpoordi vööripoolses osas."

Ühes pakpoordipoolse vaheseina kahjustatud osas tuvastas Braidwoodi analüüs *sissepoole*, autoteki suunas surutud metalliribad; niisugune löögisuund on täielikus vastuolus JAIC'i selgitusega, et määratu suure *väljapoole* suunatud jõu tekitas langev vöörivisiir. "... [pakpoordi vööripoolses osa olev] auk ise on enam-vähem ümmargune ja läbimõõduga umbes 300 mm. Auku ümbritsevad selle keskmest igas suunas paindunud metalliribad. Autoteki sisemuses suunaga vaheseina poole tehtud fotodel on näha, kuidas kroonlehtede moodi paindunud metalliribad heidavad vaheseinale tugevaid varje. See osutab selgesti, et metall oli surutud vaheseinast autoteki poole." Ibid.

¹³ SEG, 32.1, Sissejuhatus, "Seletamatud kahjustused, selgituseta tõendid". SEG, 36. peatükk, "Muud tegevused".

¹⁴ "Estonia probe team defends its findings" [*Estonia* uurimismeeskond kaitseb oma avastusi]. - *Lloyd's List*, 27. september 1999.

¹⁵ Intervjuu, Bemis. Inimeste säilmed leidis kaugjuhtimisega liikurrobot, mitte tuukrid.

¹⁶ "... mullide tekitamise vahendeid..." - USA suursaatkonna korrespondentsist, 14. juuli 2000. Salastatusaste: Delikaatne. Kellelt: USA Stockholmi suursaatkond, "Olson". Kellele: Riigisekretär, Washington DC. Teema: "Estonia" vrakile sukeldumise vastuväited.

"Olulise ja kalli otsimisvahendi kaotsimineku" asjus lisas Bemis: "Kala [hüdrolokaatori] otsimist alustati, teades pardal oleva GPS-navigatsioonisüsteemi järgi tuvastatud asukohta. Lõpuks märgati seda koos selle küljes oleva 60 meetri pikkuse kollase kaabliga ja alguses püüti teda ROV abil üles tõsta. Varustus polnud piisavalt vastupidav, aga selleks ajaks kui saadi valmis paremad vahendid kergitamiseks ja ülestõstmiseks, olid kala ja kaabel lihtsalt kadunud... [Mina kahtlustan, et] Rootsi merejõud kõrvaldasid seadme ööpimeduse varjus, kui *One Eagle* oli sellest paigast eemaldunud."

Seda, kui jõhkralt rootslased *One Eagle*'i sukeldumisi ahistasid, täpsustab Rabe oma raamatus, lk 181:

"Järgmistel päevadel edenes meie töö hästi, ehkki meid kiusasid alatasa Rootsi rannavalve madalal lendavad lennukid ja kopterid. Ühel päeval hüppas kopterist koguni Rootsi tuukreid välja. Loomulikult ei teadnud meie, mis käsud olid neile antud või mida nad seal tegelikult tegid. Ka Rootsi sõjalaevad tiirutasid seal alatasa ringi. Oli ilmselt absoluutselt hädavajalik, et üks neist just selles kohas suurtükitorusid puhastas, ehkki saime sellest raadio teel teada alles pärast seda, kui üks suurtükk oli otse meie poole sihitud. Teine sõjalaev leidis, et kohe peab tundide kaupa oma veekahurit proovima. Ehkki see polnud suunatud meile, vaid vastassuunda, nägime sellegipoolest ähvardavat ja demonstratiivset žesti. Ja lõpuks, kui saime eelviimasel päeval ilmateate, kuulsime sedagi, et Eesti merevägi korraldab päris lähedal miinitraalimisõppuse. Kuid meie ei sattunud ühestki niisugusest aktsioonist paanikasse."

¹⁷ Southwest Research Institute Project, "Examination of Metal Samples for Evidence of Shock Loading".

¹⁸ Materials Testing Laboratory of the State Brandenburg, "Examination Report.

¹⁹ Paul Lashmar, Arlen Harris and Nick Savvides, "Did a Semtex bomb sink the 'Estonia'" [Kas "Estonia" uputas Semtexi-pomm?]. - *The Independent*, 17. detsember 2000.

²⁰ Nick Savvides, "New bombshell as Estonia row goes on" [Uus pommuudis vaidlustes Estonia ümber]. - *Lloyd's List*, laupäev, 16. detsember 2000.

NB: Pärast katastroofi on Rootsi valitsuses olnud mitu transpordiministrit. Käesolevas raamatus kirjeldatud sündmustega on neist olulisemal määral seotud:

Mats Odell, ametist lahkuv minister, kui parvlaev 28. septembril 1994 uppus

Ines Uusmann, 1994–1998

Mona Sahlin, 1998–2002

Transpordi- ja sideministeerium reorganiseeriti 31. detsembril 1998. Transport viidi tööstuse-, tööhõive- ja kommunikatsiooniministeeriumi haldusalasse.

²¹ Intervjuu, Bemis.

²² Nick Savvides, "Uus pommuudis".

²³ Institut für Materialprüfung und Werkstofftechnik, Report, "X-ray microstructure investigations on two specimens of shipbuilding plates.

²⁴ Intervjuu, Bemis ja Rabe. Bemise järgi olevat BAM-i labor tunnistanud, et see oli laborile üldse esimene kord, kus neil tehti metalli võrdlusanalüüse.

Mis puutub osutusse, et "uurijad rakendasid mitmesugusel viisil plahvatusjõude otse metallile...", siis selle kohta ütles Rabe, et plahvatusjõu ja metalli vahele paigutatud vahematerjal (näiteks plast või riie), samuti metalli katsetamine merevees, mõjutab struktuuri kahjustusmustrit. Kuna BAM ei rakendanud metalli testimisel ühtki mainitud tingimust ega testinud ka teistes laborites analüüsitud, laevalt toodud metallinäidiseid, siis ei ole aruanne vastavuses testimise eesmärgiga.

Rabe viis testimisel positiivseks osutunud metallinäidised ka Michael Edwardsile, kes on teadur Inglismaa Cranfieldi ülikooli kuninglikus sõjaväe reaalkolledžis. Edwards on spetsialiseerunud suure jõuga, iseäranis plahvatustega, mõjutatud materjalide käitumise uurimisele. Edwards ei kirjutanud aruannet, kuid järeldas, et "kõige tõenäolisemalt on toimunud plahvatus, kuid lõhkeaine ja laevakere vahel asus kas tekstiili-, plasti- või puidukiht", ütles Rabe.

Rabe, lk 194–195: "... tõsiasi, et ei Meyeri laevatehasel ega terasefirmal polnud tol ajal metallipinna haavlitega kalestamise seadmeidki, ei kõigutanud mainitud ekspertide arvamust."

²⁵ "New Estonia blast claim rejected" [Uus Estonia plahvatuse väide tagasi lükatud]. - *Lloyd's List*, 2. jaanuar 2001.

²⁶ Oksana Yablokova, "Retrial Ordered in Kholodov Killing" [Holodovi tapmise asjus toimub uus kohtuprotsess]. - ITAR-TASS, 28. mai 2003: "Holodovi juhtumiga seoses arreteeriti grupp [Vene kaitseministri Pavel] Gratšoviga lähedalt seotud langevarjuritest ohvitseri. Seda gruppi juhtis õhudeessantvāgede sõjaväeluure juht Pavel Popovskikh. Kahtlustatakse, et just tema moodustas "surmaeskadroni", kes kõrvaldas Gratšovi vaenlased "tema teadmata".

Aruanne "Russia: Mafia in Uniform: The Criminalization of the Russian Armed Forces": "Holodovi tapmine osutab, et sõjaväelaste osalemine seda laadi kuritegudes on vähemalt tõenäoline, ning õhutab veelgi suuremat kahtlust, et on olemas "sõjaväelastest palgamõrvarid" või koguni sõjaväe omamoodi "surmaeskadronid"."

Aruanne "Russia's Military: Corruption in the Higher Ranks": "Renegaatidest surmaeskadronide kohta sai teatavaks rohkem tõendeid 1998. aastal, kui kolm meest mõrvas kindral Lev J. Rohlini [kes oli sõjaväe ja kurjategijate sidemeid avalikult kritiseerinud] tema majas Moskva lähedal... [mehed] käskisid, et tema naine ennast miilitsas mehe tapmises süüdi tunnistaks... Ilmne palgamõrv võis olla valitsuse ja salajõukude ühine tellimustöö, mille täitmine oli ilmselt mõlemale kasulik."

NB: Rohlini naine võttiski mõrvasüü esialgu omaks, kuid tunnistas hiljem, et oli teinud seda surve all. Ta mõisteti tapmises süüdi ja pandi vangi.

²⁷ "Submarine Mystery" [Allveelaevamõistatus].- Swedish Press (Digest), 31. Jaanuar 2001, kd 73 nr 1, lk 11.

Richard Lingeman: "The Swedes and the Soviet Subs" [Rootslased ja Nõukogude allveelaevad] *The Nation*, 3. aprill 1995.

²⁸ "... Eestis on umbes 2500 niisugust illegaalset elanikku". - Stern and Nohrstedt (eds), lk 123.

Juba Nõukogude ajal äratati oma aega oodanud rakukesed Moskva signaali peale. Eesti president Arnold Rüütel räägib Vene legaalistest "poliitikagruppidest" Eestis, kelle eestvedamisel rünnati 1990. aasta mais Toompea lossi (kus praegu töötab Eesti parlament). Moskva ässitas neid: "... Kreml tundis ennast üsna kindlana tänu sellele "Balti riikides tegutsevale viiendale kolonnile." Rüütel, lk 150.

²⁹ Raamatus "Võitlus Venemaa pärast" mainib Jeltsin "Töötava Moskva" nimelise ekstremistliku neokommunistliku liikumise juhti Viktor Anpilovit, kes üritas 1992. aastal Ostankino telekeskust jõuga vallutada. Anpilov oli tolle aja ohtliku vaimu tüüpiline näide. Jeltsin kirjutab: "Anpilovi sõjardid ihaldasid verd. Vägivald oleks näidanud, et võimud ei suuda olukorda ohjata, see oleks hädade ja anarhia märk. Seega püüti iga hinna eest verd valada." Lk 177–178.

³⁰ Michael R. Beschloss ja Strobe Talbott, "At the Highest Levels: The Inside Story of the End of the Cold War", lk 197.

³¹ Vladimir Sokor, "Gratšovi meelest valitseb sõjaväes rahulolematust", RFE/RL raadiosaade *Nezavissimaja Gazeta* materjalide alusel, 20. september 1994.

³² Lieven, lk 203.

³³ Invervjuud, Rebas ja Einseln.

³⁴ Ajalooliselt oli Kaitseliit apoliitiline territoriaalkaitse organisatsioon. Põllumeeste suure toetuse pälvinud Kaitseliit hoidis relvi kodus, valmis ohu korral otsekohe välja astuma. Nõukogude-järgne Kaitseliit tegutses rohkem järelemõtlematult ja huupi. Vene ajakirjandus on ka väitnud, et Kaitseliit oli seotud illegaalse relvamüügiiga Tšetšeeniale ja IRA-le.

Kindralleitnant Johannes Kert, toonane Kaitseliidu ülem, kellest pärast Einselnit sai kaitseväge juhataja ja nüüd on kaitseministri nõunik, meenutab 2008. aastal, et oli küll

juhuseid kui sõjaväelased või kaitseliitlased peatasid vene sõjaväeautosid takistamaks varastatud seadmete väljavedu. Mõnikord võidi teha hoiatuslaske, aga autode pihta ei tulistatud. Samuti mäletab ta juhust, kus vene sõdurid viidi piirile ja kästi Venemaal minna, aga muid vene sõdurite vangistamise juhte polevat olnud. Kert eitas kas seda, nagu oleks ebaseadusliku tulistamise ja vangivõtmisega tegelenud Jäägrikompanii.

³⁵ Õnneks lõppes see intsident verevalamiseta.

“Korraldati provokatsioon ning tundus, et läheb tulistamiseks. [Omakaitsegrupp] põhjustas tarbetut hõõrumist Vene sõjaväelastega”, lisas Einseln.

2008. aastala vaidlustas kindral Einseln tolleaegsed välismaa ajakirjanike teated, nagu oleksid 1993. Aastal Paldiski baasis korraldatud sõjalise operatsiooni ajal Paldiski sadamasse ilmunud piirivalvelaevad. Tema mäletamist mööda piirivalvel siis veel laevu ei olnudki. Samuti vaidlustas Einseln Jäägrikompanii operatsioonis osalenud sõdurite arvu, mis ajakirjanduse teatel ulatus “sadadesse”. Toonane Jäägrikompanii juht Asso Kommer kinnitab 2008. Aastal, et kompaniis oli siis üldse 200 meest; Paldiskisse mindi algul ühe rühmaga (30 meest), seal oli Põhjasadamas juba ees kümme-kond eesti piirivalvurit; pärast läks järele veel üks rühm – kokku siis 60 sõdurit.

Eesti valitsuse tegevusetus jäägriksi ajal sundis kaitseminister Rebas ametist lahkuma. Praegune Saksamaa Kieli ülikooli professor Rebas tunnistas, et lakkamatuid pingeid põhjustasid ka raskused, mida töös Nõukogude väljaõppega ohvitseridega alatasa ette tuli: “Olin puhkusel ja mind [kutsuti] tagasi pisut liiga hilja [kriisi ajal], kusjuures valitsus ei tegutsenud vajalikul viisil ega haaranud initsiatiivi kohe enda kätte. Minu soovitusi ei arvestatud. Eesti valitsuse otsustava mõjuga liikmetel oli Nõukogude-aegne haridus. Nad olid üsna noored. Nende kogemused, haridus ja ametiõpe ei vastanud vähimalgi määral sellele, mida sel ajal vaja oli. Einseln sai sellest selgesti aru. Nõnda rääkis ta kurtidele kõrvadele ja mina samuti.” Intervjuu, Rebas.

Vt ka: “Estonian Forces Operation to take over Russian Base” [Eesti relvajõudude operatsioon Vene baasi hõivamiseks].- BBC Summary of World Broadcast, 18. märts 1993: “Eesti võimud alustasid... Vene mereväe kontrolli all olevas suletud Paldiski linnas ulatuslikku operatsiooni eesmärgiga võidelda kuritegevusega ning tagada julgeolek ja kord. Operatsiooni lõppeesmärk oli allutada linn Eesti võimudele... Paldiski oli suletud linn ning Vene sõjaväevõimud keelasid isegi Eesti ministrite visiidid. Eesti võimused häirisid seadusevastane relvakaubandus ja vargused Vene sõjaväeosades. Jaanuaris kadus Paldiski sõjaväeosast 261 püstolit ja 43 püstolkuulipildujat, seega oli tegemist viimasel ajal ühe suurema Eestis teadaoleva relvavargusega.”

Vt ka: Stern and Nohrstedt (eds), lk 18.

³⁶ USA Riigidepartemangu korrespondents, veebruar 1994. Kellelt: USA Tallinna suursaatkond [Frasure]. Kellele: USA riigisekretär. Salastatusaste: Konfidentsiaalne. Teema: Vene poliitika Eestis – pinged, lõhestustegevus ja külm idatuul. “[NIMI KUSTUTATUD] selgitas meile, et venelaste hulgas eksisteerib ikka veel kaks põhilist suhtumist Eestisse. Esimene, mida esindavad vene demokraatlik liikumine ning “Vene Elanikkonna Esindusassamblee”, soovivad “koostööd ja integreerumist”, aga teine Interrinde ja “vene kogukonna” eestvedamisel õhutab “konflikti ja vene šovinismi”.

Niisuguses ebakindlas kontekstis ja tulenevalt Žirinovski edust Duuma valimistel on vene jäiga joone pooldajad tõusnud oma madalast poliitilisest hauast... Pjotr Rožok, kes oli varem kõigest üks šovinistlike natsionalistide hulgas... kerkis hetkega suhtelisest tundmatusest Eestis registreerimata liberaaldemokraatliku partei kurikuulsaks isehakanud juhiks. Valjusti kuulutades Vladimir Volfovitši [Žirinovski] kinnitusi, et Eestile kehtestatakse

majandussanktsioonid, kui inimõiguste eiramine ei lakka, hakkas ta seletama, et Eesti on iidne Venemaa osa, ning kutsus Eestis viibivaid Nõukogude eruohvitseri osutama, relvastatud vastupanu igale katsele neid korterist välja tõsta... [NIMI KUSTUTATUD] mainis sedagi, et veteranide rühmitiste juhid suhtuvad Rožoki ässitustesse ettevaatusega, kuid neist madalamal on ohtralt tulipäid... Pole siis midagi imestada, et kogu niisugune retoorika häirib siniseid mõõdukaid venelasi. [NIMI KUSTUTATUD] rääkis meile õõva ja tülgaustusega, et niisuguse "ohtliku provokatsiooniga" mängib Rožok venelaste kartustel, et neile ei anta elamisluba."

Holbrooke'i memorandum: USA Riigidepartemangu korrespondents, august 1995. Kellelt: Richard Holbrooke [abiminister]. Kellele: Ministri 1. asetäitja. Salastatusaste: Konfidentsiaalne. Teema: Vene natsionalisti ja Žirinovski esindaja Pjotr Rožoki Eestist väljasaatmine.

"... kodusõja äärele..." - "Ethnic Russians protest actions by Estonian government" [Vene vähemus protesteerib Eesti valitsuse sammude vastu]. - ITAR-TASS, 12. august 1997.

NB: Rožok saadeti 1995. aastal relvastatud valve all Eestist välja, sest ta õhutas mittekodanikke Eesti seaduste vastu. Venemaa teatas, et Rožoki õigusi olevat ahistatud. Eesti kohus muutis hiljem oma eelmise otsuse ja lubas Rožokil Eestisse naasta. 2000. aastal võeti ta Tallinnas vahi alla, süüdistatuna väljapressimises pommi ja füüsilise vägivallaga, kuid vabastati hiljem.

Vt ka: "Estonian proceedings against Russian nationalist" [Eesti astub vene natsionalisti vastu]. - Keesing's Record of World Events, 4. veebruar 1994.

³⁷ Veelgi enam, "... demokraatia ja õigusriik pole Eestis veel kindlalt juurdunud, Venemaalt ähvardav oht ei ole kadunud." USA suursaatkonna korrespondents, november 1994. Salastatusaste: Piiratud ametkondlik kasutamine. Kellelt: USA Tallinna suursaatkond, asjur Keith Smith. Kellele: Riigisekretär, Washington DC. Teema: Eesti edasine abistamine.

NB: Kogu Nõukogude ajal olid luure- ja julgeolekuteenistused seotud kuritegelike jõukudega. 1990. aastatel organiseerisid ja toetasid gangsterigrupeeringuid teatud määral ka Venemaa julgeolekuorganid eesmärgiga kõrvaldada lagunevast Nõukogude Liidust raha ja riigivara.

"[Vene kurjategijad] esindavad pigem võimude sanktsioneeritud (kuritegevust) kui organiseeritud kuritegevust...", "Understanding the Russian Mafia", [CIA endise tippametniku ning Vene asjade analüütiku] Fritz W. Ermarthi tunnistus Alamkoja pangandus- ja finantskomisjoni ees, 21. september 1999.

³⁸ "Mafia in Uniform: The Criminalization of the Russian Armed Forces.

NB: Rahututel 1990. aastatel olid irdüksused päris tavaline nähtus. Need osalesid aktiivselt 1993. aasta oktoobrikuu vägivaldasündmustes Moskvast. Mässulist Vene parlamenti toetasid mitu väeüksust: Moldovast lahkulöönud Transnistria eriülesannetega pataljonid, Vilniusest ja Riist toodud OMON-i üksused, mitusada Ülemnõukogu kaitseosakonna ohvitseri ning fašistlike ühenduste rünnakrühmlased. Vt Jeltsin, "Võitlus Venemaa pärast", lk 268.

Spetsnaz (eriülesannetega väed) sai tuntuks Nõukogude valitsuse piiritaguste salaoperatsioonidega. 1968. aasta mais saabus turistideks maskeeritud *Spetsnazi* üksus Aerofloti lennukiga Prahasse ning hõivas Nõukogude tankide Tšehhoslovakkiasse

sissetungi eel lennujaama. 1979. aasta detsembris hukkas afgaanideks maskeeritud ja summutiga relvi kasutav *Spetsnazi* üksus Afganistani presidendi Hafizullah Amini tema Kabuli palees. Vt: Robert D. Boyd, "Spetsnaz, Soviet Innovation in Special Forces" [Nõukogude uuendused erivägedes]. *Air & Space; Power Chronicles*, november/detsember 1986; USA õhujõudude peakorteri hinnangute direktoraadi üldohtu osakonna luureuuringute spetsialist.

1990. aastate algul sattus *Spetsnaz* nagu ka ülejäänud Vene sõjavägi vaesusse, kaotas illusioonid ja vabanes Nõukogude aja rangest kesksest juhtimisest. Eestis paiknesid *Spetsnazi* üksused Tallinnas ja Viljandis.

³⁹ "Vene vägede väljaviimine Balti riikidest", United States Information Agency (USIA) välispressi keskuse pressikonverents, Federal News Service'i üleskirjut; külaline: Robert Frasure, välisministeeriumi Euroopa ja Kanada asjade aseabiminister; pressikonverentsi juhataja: Susan Robinson; 31. august 1994. "... *Spetsnazi* veteranid ei pelga enam kontakte nende [kuritegelike] struktuuride ja rühmitustega, kus ühe päevaga teenib rohkem, kui on tegevteenistuses kutselise ohvitseri kuupalk. Tänapäeva Venemaal ei eksisteeri enam seda takistavaid ideoloogilisi ja moraalseid põhjusi ning Vene võimude arendatav "kauboikapitalism" sisendab lihtsat põhimõtet, et kõike saab müüa ja osta."

Stanislav Lunev, "The Degradation of Russia's Special Forces" [Vene erivägede lagunemine]. - *Prism*, Jamestowni sihtasutuse publikatsioon, 2. köide, nr 10, 17. mai 1996; autor on Nõukogude sõjaväeluure [GRU] endine polkovnik.

800-dollarisest palgamõrvareile makstavast tasust kuulis autor 1994. aastal Peterburi kuritegelikke rühmitusi küsitledes. Endises Nõukogude Liidus klaariti 1990. aastatel sajad äriavidlused palgamõrvadega. Peaaegu kõik need on praegugi lahendamata.

⁴⁰ Kremli õukonnaintriigid on tihti pöördunud jõulisteks aktsioonideks, kui tippmees juhtus riigist lahkuma. 1957. aastal kukutasid vanameelse poliitika pooldajad Nikita Hruštšovi, kui too viibis visiidil Helsingis. 1991. aastal ootasid riigipöörde sepiitsejad, kuni Mihhail Gorbatsšov Krimmi puhkusele siirdus, ja haarasid siis võimu.

⁴¹ Dzintra Bungs, "Estonian Prime Minister not to Resign" [Eesti peaminister ei astu tagasi]. - RFE/RL, viidates BNS'ile, 22. september 1994.

Saulius Girnius, "Renewed calls for Estonian Prime Minister to Resign" [Jätkuvad nõudmised, et Eesti peaminister ametist loobuks]. - RFE/RL, viidates BNS'ile, 6. september 1994.

⁴² 1994. aastal ei registreeritud Läänemere parvlaevadel viimase hetke lahkujaid. Kui sissepääsul seisis mõni meeskonnaliige või sadama turvalavur, siis väljuvaid reisijaid ei peetud kuigi teraselt silmas. Piletistjate passe hakati kohustuslikus korras registreerima alles pärast parvlaeva uppumist. Veelgi enam, 1990. aastate algupoolel olid Tallinna sadama turvatöötajad ja tolliametnikud ülimalt korruptsiooni- ja altkäemaksualtid.

⁴³ Intervjuu, Arike. Ta lisas: "Mina isiklikult ei välista midagi, kuid usun siiski, et tõenäoliselt põhjustasid õnnetuse tehniline viga ja halb ilm, võib-olla ka mõni meeskonnaliikmete eksimus. Kuid ma ei usu mingit vandenõu. Kui keegi varjab midagi, siis pole see küll kunagi Eestisse jõudnud. Kuulusin tookord valitsusse ja olin veendunud, et Eesti valitsus ei varjanud midagi."

⁴⁴ Lieveni raamat mainib omavoliliselt tegutsenud surmagruppide pretsedenti (kursiivid minu): "Vilniuse prokuratuuri arvates vastutab 30. juulil 1991 Medininkais Leedu politseinike ja piirivalvurite külmaverelise tapmise eest Läti OMON, Moskva poolt

saadetud erijulgeolekutüksus. Enne seda intsidenti oli OMON juba mitu kuud rünnanud Balti piiripunkte, *püüdes hävitada Balti riikide sõltumatuse silmanähtavaid sümboleid...* Medininkai veresaun andis põhjust karta, et Nõukogude karmikäeliste provokatsioonide kampaania on jõudmas uuele tasandile... *ja mõte, et selle eest vastutavad isikud viibivad endist viisi Balti riikides, varitsedes uut võimalust kampaaniat käivitada, häirib ilmselt sügavalt paljusid baltlasi.* Lieven, lk 199.

Stanislav Lunev, "Vene erivägede lagunemine" Vene erivägede lagunemine: 1990. aastate algul "sai üks Vilniuse teletorni rünnanud Alfa üksuse liige salapärasel asjaoludel surma. Samal ajal levis Nõukogude *Spetsnazis* kuuldusi, nagu oleks ta keeldunud rünnakukäsku täitmast ning lasti üksuse ülema käsul maha, misjärel tema laip visati Alfa meeste hõivatud telekeskusesse... On raske otsustada, kuivõrd niisugused kuuldused tõele vastavad, kuid pärast Vilniuse telekeskuse ründamist teatasid president Gorbatšov, KGB esimees Krjutškov ja teised tollased Nõukogude Liidu juhid, et neil polevat Alfa aktsioonidega midagi pistmist. Niisiis tuli välja, nagu oleks Alfa rünnanud telekeskust kellegi käsuta, see tähendab enda algatusel..."

NB: Parvlaevaõnnetuse põhjustanud räpase mängu kohta informatsiooni puudmine võib tuleneda 1990. aastate abitust õiguskorraldusest, mil kuritegusid ei suudetud lahendada. Enamasti vajasid need unarusse. Kurjategijad kadusid, tunnistajad tapeti, võimused arvatavasti ähvardati või osteti nad ära ning uurimisest loobuti.

Pealegi oskavad sõjaväe löögiüksused meisterlikult jälgi varjata. "... kohe pärast terroriakti toimepanemist hävitab *Spetsnaz* üksus kõik oma tegevuse jäljed ja tunnistajad, kaasa arvatud agendi, kes gruppi ülepea kaitses või abistas. Üksuse tugiagendiks värvatud mees aimab väga harva, mis temaga pärast juhtub." V. Suvorov, "*Spetsnaz*. The Story Behind the Soviet SAS".

⁴⁵ Cockburn, lk 246–247, tsitaat *Komsomolskaja Pravda*st, "Me võime anda vaenlasele juhusliku tuumalöögi", 15. märts 1997.

BALTI VIHMAVEETORU

¹ "Balti region [ja Venemaa] on mõne viimase aastaga kujunenud peamiseks ümberlaadimispaigaks, kust Kesk-Aasiast ning Kagu- ja Edela-Aasiat pärit uimastite voog tulvab Skandinaavia ning Lääne-Euroopa turgudele." Christopher J. Ulrich, "Crime and Security in the Post-Soviet Era" [Kuritegevus ja julgeolek Nõukogude-järgsel ajastul]. - *Crime and Justice International* (Europe), jaanuar/veebruar 1996.

Vt ka: Christopher J. Ulrich, "The Growth of Crime in Russia and the Baltic Region" [Kuritegevuse kasv Venemaal ja Balti regioonis]. - RFE/RL uurimisaruanne 3, 23, 10. juuni: 24–32 (1994).

² Pelle Neroth, "Guns and Drugs: Estonia's growth industries - Pelle Neroth meets smugglers, KGB soldiers and CIA agents in Tallinn" [Relvad ja uimastid - Eesti tõusvad tegevusalad. Pelle Neroth kohtab Tallinnas salakaubavedajaid, KGB ja CIA agente]. - *Financial Times* (London), 5. september 1992.

³ "400 tons of heroin..." Ibid.

"Ka Lõuna-Ameerika uimastikullerid..." - Grania Langdon-Down, "Police Chief in 'Jaws of Crime Warning'" [Hoiatus: politseiülem kuritegevuse küüsis]. - Press Association, 10. september 1993.

⁴ Aruanne: U. S. Department of State, International Narcotics Control Strategy Report,

Bureau for International Narcotics and Law Enforcement Affairs, märts 1995. "Suurem osa läbi Eesti toimetatavatest või Eestisse toodud uimastitest pärineb Venemaalt, Taga-Kaukaasiast, Ukrainast, Leedust, Lätist, Afganistanist ja Lähis-Idast. Seadusevastase uimastiveoga tegelevad mitmed organiseeritud kuritegevuse jõugud, kes on pärit peamiselt Venemaalt ja Kesk-Aasiast. Eesti võimude andmeil tegutsevad riigis aktiivselt ka Afganistani, Pakistani ja Türgi uimastigrupeeringud."

Vt ka Claire Sterling, "Redfellas: The growing power of Russia's mob" [Punajõhmid: Vene jõukude kasvav mõju]. - *New Republic*, 11. aprill 1994: "Kesk-Aasia regioonis algas suureulatuslik uimastite salavedu 1980. aastate algul, kui Afganistanis võidelnud Nõukogude sõdurid löid esimesed ärisuhted kohalike heroiniitootjatega".

Vt ka Lieven, lk 325: "Skandinaavia politseid häirib Nõukogude Kesk-Aasiast pärit laialdase heroinkaubanduse oht... Organiseeritud kuritegevuse jõugud ja Vene relvajõudude üksused arendavad sel alal ulatuslikku koostööd – viimastel on olemas nii palju transporti ja relvi, kui mis tahes maffia iganes soovib... Balti [regiooni] organiseeritud kuritegevusel on võimalik saada uimastitest mitu korda suuremat kasu kui legaalsest ärist ning kujuneda seetõttu seal põhiliseks jõuks... Balti riikide võimud ei jaksa veel niisugust äri tõkestada..."

⁵ Intervjuu, Benjuh. NB: Kuna Benjuh oli külma sõja ajal Washingtonis ilmuva *Soviet Life*'i toimetaja, tagas see delikaatne ametiseisund tiheda sideme KGB-ga või oli ta koguni ise KGB ohvitser. Võib arvata, et pärast Venemaale naasmist säilitas ta kontaktid endise julgeolekuteenistuse võrguga, sealhulgas ka Eestis elavate isikutega. Kui Eesti ametivõimud kavatsesid endiste KGB agentide sõjakuritegusid kohtus arutada, siis oli neil endistel spioonidel igatahes põhjust septseda skandaalne konterbandilugu, et diskrediteerida oma vaenlasi Riigikogus.

⁶ Kaks aastat pärast parvlaeva uppumist mõisteti katastroofist eluga pääsenud *Estonia* meeskonnaliige Silver Linde Soomes süüdi uimastiveos ja pandi vanglasse. See juhtum ei olnud seotud parvlaevaga *Estonia*.

⁷ Andressonist on vähe teada, kuid võib arvada, et ta oli Eesti patrioot. Ei Andresson ise, tema vanemad ega õde olnud Nõukogude ajal kommunistliku partei liikmed. Aga 1976. aastal astus Andresson siiski parteisse, ilmselt selleks, et saada välisvetes sõitmise luba. "Nõukogude armees pole teeninud. Riiklikke autasusid ei oma," kirjutas Andresson oma lühilululoos prestiižikasse Leningradi Mereakadeemiasse (praegune Makarovi instituut) astumisel. Ta õppis seal aastail 1977–1982.

Nõukogude Moskva ei soovinud eestlaste välisvetesse lubamisega riskida ja veelgi suurem risk oli eestlane, kes ei tahtnud astuda kommunistlikku parteisse. Näiteks Andressoni sõber, eestlane Erich Moik, ei saanud Nõukogude ajal kaugsõidukapteni ametit, sest kontrollimisel selgus, et tema naise kauged sugulased pärinesid Rootsist. Intervjuu, Moik.

"Andressonil oli sealjuures ESCO-ga tähtajatu tööleping ..." - Intervjuu, Lindpere.

⁸ USA suursaatkonna korrespondentsist, november 1994. Salastatusaste: Piiratud ametkondlikuks kasutamiseks. Kellelt: USA Tallinna suursaatkond, Keith Smith. Kellele: Riigisekretär, Washington DC. Teema: Eesti: uusimad migratsiooniandmed.

"... Jüri Ruus, [Eesti] siseministeri kantsler... ütles, et potentsiaalsete põgenike hästi organiseeritud ülevedu korraldavad peamiselt Vene maffiagrupeeringud. 85 kinnipeetud isikut – kaheksakümmend kaks kurdi ja kolm afgaani –, kes saabusid illegaalselt Venemaalt, tahavad minna Rootsi... samamoodi keeldusid afgaanid lennupiletitest

Valgevene kaudu Afganistani ning nõuavad Rootsi saatmist.

Jan Dungren, "Iraqi Kurds risk death as stowaways to Sweden" [Iraagi kurdid riskivad jänestena Rootsi sõites eluga]. - *The Independent* (London), 21. veebruar 1994: "... enamasti Iraagi kurdidest koosnev grupp ütles politseile, et iga inimene maksis Rootsi toimetamise eest 2500 USA dollarit... Nõukogude Liidu kokkuvarisemise ja piirikontrolli nõrgenemise tõttu on sajad Põhja-Aafrikast ja Lähis-Idast pärit põgenikud tulnud Venemaale ja sealt Balti riikidesse, kus makstakse smugeldajatele, et nad laevaga Rootsi toimetataks."

⁹ SEG, 17.1 "Lastimine". "Samuti ilmneb tolliprotokollist, et veoauto või haagisveoki nr 46 registrimärgiga 417 EEE juhti ei ole dokumentides kirjas. Seetõttu on võimalik, et see veoauto või haagisveok toimetati *Estonia* pardale valedokumentidega. Stockholmi prokuratuuri töötaja Tomas Lindstrandi toimikutest pärit informatsiooni järgi peitus autos 148 kuni 174 Iraagi kurdi."

¹⁰ "Salakaubavedajad kasutasid sõjalennukeid", Loode-Venemaa uudisteteenistus, Peterburi, 19. aprill 1994.

¹¹ USA suursaatkonna korrespondentsist, 24. juuli 1994. Salastatusaste: Konfidentsiaalne. Kellelt: USA Tallinna suursaatkond, asjur Smith. Kellele: USA riigisekretär. Teema: Uue sõjaväe rajamine Nõukogude-järgsetele rusudele. Peale selle "mainis [Einseln] mitu korda, et Eestisse tulek osutus talle kultuurišokiks, iseäranis seetõttu, et riigi poliitikas ja majanduses valitses Nõukogude ajast pärit korruptsioon. Einseln ütles, et tema eesmärk on teha relvajõududest ja kaitseministeeriumist kogu ülejäänud Eesti eetiline eeskuju; ta usub, et ohvitseride korpuses on tal juba 70% eesmärgist saavutatud, kuid allohvitseride ja kaitseministeeriumi ametnikega pole ta veel nii kaugele jõudnud."

¹² Pelle Neroth, "Relvad ja uimastid – Eesti tõusvad tegevusalad".

¹³ Aruanne "Mafia in Uniform: The Criminalization of the Russian Armed Forces".

¹⁴ "21 Nõukogude Armee soomukit..." Lieven, lk 321.

¹⁵ Igor Baranovski, "Pistols smuggled into Moscow" [Moskvasse smugeldatud püstolid]. - *Moscow News*, 11. märts 1994.

Vt ka Paddy Rawlinson, "Vene organiseeritud kuritegevus ja Balti riigid" [Russian Organised Crime and the Baltic States: Assessing the Threat], lk 13: "Illegaalse relvakaubanduse surve polnud ainult Lääne probleem. 1994. aastal tapeti Moskva oletatav kurikuulus kurjategijate boss Otari Kvantršvili oletatavasti reeturliku Laanemaa [Läänemaa] Kaitseleidu üksusega seotud Eesti relvahangeldajatelt saadud relvaga."

¹⁶ Diane Francis, *The Financial Post* (Toronto), 10. september 1993.

Vt ka: David White, Jimmy Burns, Neil Buckley, Sara Webb and Sue Stuart "Gun-runners target old Soviet borders: Financial Times reporters investigate a disturbing story of arms and the Isle of Man" [Relvavedajad sihivad vana Nõukogude Liidu piire: Financial Times uurib relvade ja Mani saarega seotud häirivat juhtumit]. - *Financial Times* (London), 29. aprill 1992.

¹⁷ "Eastern Europe: Rare Metals Traffic" [Ida-Euroopa: haruldaste metallide äri]. - *Intelligence Newsletter*, 21. jaanuar 1993.

¹⁸ Stephen Handelman, "Comrade criminal: Russia's new mafiya" [Seltsimees kurjategija: Venemaa uus maffia]. - Yale University Press, 1994.

¹⁹ Graham Allison, Senati välisasjade komitee Euroopa alamkomitees antud tunnistus, 23. august 1995.

²⁰ "Firma ekspordib illegaalselt haruldasi muldmetalle". - *Molod Ukrainõ*, 11. august 1992. Kilogramm tsirkooniumi maksab 1000 ja kilo hafniumi 25 000 USA dollarit.

William C. Potter, "Nuclear Exports from the Former Soviet Union: What's New, What's True" [Tuumamaterjalide eksport endisest Nõukogude Liidust: mis on uus, mis on tõsi]. - *Arms Control Today*, jaanuar-veebuar 1993, lk 3-10: "Last oli petteks saadetud juveelitööstusele, kuid tsirkooniumi kogus ja puhtusaste ei olnud niisuguseks otstarbeks mõeldavad."

Vt ka: Christopher J. Ulrich, "Kuritegevus ja julgeolek Nõukogude-järgsel ajastul", jaanuar-veebuar 1996.

²¹ "Russia's Yard Sale" [Mütik Venemaa koduõues]. - ajakiri *Time*, 18. aprill 1994, lk 52.

²² "... ekspordilitsentse..." - "Eesti strateegiliste kaupade ekspordi kontrolli komisjon alustab tööd", pressiteade, 1. november 1994, Eesti välisministeeriumi pressi- ja informatsioonibüroo.

"... kes smugeldasid radioaktiivset kalifornium-235..." - Usutavasti pärines kalifornium-235 Siberis asuvast tuumakompleksist Toms-7. "Soviet Isotope Smugglers Arrested in Germany, Finland" [Saksamaal ja Soomes vahistati Nõukogude isotoobihangeldajad]. - *Nucleonics Week*, 2. september 1993.

Samal 1993. aastal avastati Leedu pangakeldris Šveitsis asuvale ostjale määratud kahetise kasutamisevõimalusega berülliumi. "...kui relva plutooniumtuuma ümbritseb berülliumist kest, siis peegelduvad lõhustumisreaktsioonis tekkinud neutronid tagasi kerakujulisse laengusse, võimendades ahelreaktsiooni. Pommi projekteerija saavutab soovitud võimsusega plahvatuse vähema plutooniumi - või uraan-235 - kogusega, kui muidu vaja läheks ... panka peidetud berülliumipeitleid pärines Moskvast 60 miili lõuna pool asuvast Obninski tuumauurimise instituudist." Cockburn, lk 114-116.

"... radionukeiide ja tseesium-137-t..." "Контрабанда смерти" [Surmakonterbant]. - 19. november 1992, *Izvestija*, lk 7.

"... parvlaevale 28-kilogrammise pliikonteineritäre tseesium-137-t ..." "Estonia Arrests Swedws Who Had Radioactive Material" [Eesti arreteerib radioaktiivset materjali vedanud rootslased]. - Reuters, 9. juuli 1993.

²³ Christopher A. Corpora, "Estonia Nuclear Waste" [Eesti tuumajäätmed]. In: Trade & Environment Database (TED), Case Studies, Vol 5, No. 1, 1996, Case Study no. 244. Avaldatud: <http://www.american.edu/TED/>.

²⁴ "Border with Russia to be closed to stop crime" [Kuritegevuse peatamiseks tuleb Venemaa piir sulgeda]. - BBC Summary of World Broadcasts, 9. september 1994.

²⁵ Neist juhtumitest olid kaheksa seotud tseesium-137, üks raadiumi ja kaks uraaniga. "Safety of Radiation Sources and Security of Radioactive Materials" [Kiirgusallikate ohutus ja radioaktiivsete materjalide turvalisus]. - IAEA-TECDOC-1045, 14.-18. september 1998, lk 224-227, Tuuli Velbri ja Lauri Aasmann.

²⁶ "... muutusid vastutustundlikud ametiisikud kogu maailmas valvsamaks..." - Oma kümnepäevasel reisir Venemaal ja teistes Ida-Euroopa riikides 1994. aasta suvel teatas

FBI direktor Louis Freeh, et suurim pikaajaline oht Ühendriikidele "on võimalus, et organiseeritud kurjategijad varastavad kuskilt endisest Nõukogude Liidust tuumarelvade või selle valmistamiseks vajalikke materjale ja müüvad selle terroristidele". Charles J. Hanley, "World Fears Spread of Nukes" [Maailm kardab tuumarelvade levikut]. - Associated Press, 28. märts 1995.

"... teatas Venemaa 700 tuumamaterjalide vargusest..." - Cockburn, lk 76. "Kuulduste järgi olevat üks kurjategija hankinud 20 protsendini rikastatud uraani lihtsalt nõnda, et ronis tehase piirdeaia august sisse ja saagis laoukse tabaluku rauasaega läbi. Valvureid polnud ning häiresüsteem oli korrodeerunud ega funktsioneerinud."

"...kui Vene võimud tabasid kaks tuumatehase töölisi..." - Cockburn, lk 79-80. "... neil meestel kolksus veokikastis nii palju tulejõudu, et sellega oleks saanud pool idarannikut maa pealt pühkida. Ametlikel andmetel niisugust vargusidentsi ei juhtunudki."

²⁷ "... usuti, et surmatoovad lasti saab toimetada..." - vt Thomas Land, "UN in crackdown on smugglers - A global intelligence clearing house and database aimed at arresting the illicit trade in fissile materials is being set up at the UN". - *Lloyd's List*, 8. aprill 1995.

Vibeke Laroi, "Sweden Braces for Nightmare of Nuclear Smuggling" [Rootsi ohjeldab tuumamaterjalide smugeldamise luupainajat]. - Reuters, 7. november 1993. NB: Olsson töötas hiljem Rootsi valitsuse ülesandel Kosovos. Selle raamatu autor pöördus tema poole, kuid Olsson keeldus parvlaevaga *Estonia* seotud kuritegevust kommenteerimast.

²⁸ Aruanne "Nuclear Smuggling From the Former Soviet Union: Threats and Responses".

1994. aastal tegelikult konfiskeeritud relvakõlblike tuumamaterjalide hulgas oli 350 grammi 87-protsendilise puhtusastmega plutoonium-239, mis saadi kätte Müncheni lennujaamas maandunud Moskva lennukilt; 5,6 grammi 99,75-protsendilise puhtusastmega plutoonium-239 (tabati Saksamaal Tengenis); 0,8 grammi 88 protsendini rikastatud uraan-235 (Saksamaa, Landshut); pisut üle 1 grammi oletatavasti sõjaliseks kasutamiseks sobivat plutooniumi (Itaalia, Verona); 2,7 kg 88 protsendini rikastatud uraan-235 (Tšehhi Vabariik, Praha). Allikas: aruanne "Nuclear Smuggling: How Serious a Threat?" Jaanuar 1996, James L. Ford.

²⁹ USA Esindajatekoja teaduse ja arenduse alamkomitee esimehe Curt Weldoni (vabariiklane, Pennsylvania osariik) sissejuhatav ettekanne alamkomitee istungil teemal „Tuumaterrorism ja vastuabinõud“, 1. oktoober 1997.

Hiljem intervjueris Lebedit TV programm "60 minutit", kus ta kordas oma väidet, nentides, et kadunud olevat koguni 100 kohvrisuurust tuumarelvade. Kreml eitas kategooriliselt Lebedi ütlusi ja 1996. aasta oktoobris vallandas Jeltsin Lebedi muudel põhjustel. Kuid Jeltsini endine keskkonnakriitik Aleksei Jablovkin kinnitas, et Vene KGB jaoks loodi 1970. aastatel tööpoolest kohvrisuurune tuumarelv.

USA kongresmeni Curt Weldoni avalike ütluste järgi olevat Moskva kinnitus, nagu "poleks Lebedi kirjeldatud tuumarelv kunagi eksisteerinud, täiesti valelik, mis muudab Moskva eitused ebatõenäoseks. On teada, et Vene erijõududel on väikesed, inimese kantavad aatomihävituslaengud (ADM), mida saab peita seljakotti või kohvrissi."

Ehkki Lebed võttis hiljem oma avalduse tagasi, ei ole kadunud kohvertuumapommide teemat kunagi lõplikult lahendatud. 2002. aastal hukkus Lebed Venemaal kopteriõnnetusel.

³⁰ "Uranium Seized By Estonian Police" [Eesti politsei konfiskeeris uraani]. - *The Washington Post*, 27. august 1994.

Vt ka: "Eestlane tahtis uraani Läände smugeldada", *Berlingske Tidende*, 27. august 1994.

"... viis kilogrammi U-238-t..." vt "Police Seize Five Kilograms Uranium in Haapsalu" [Politsei konfiskeeris Haapsalus viis kilogrammi uraani]. - FBIS-SOV, algselt Tallinna raadios, 10. mai 1995.

Vt ka: "Эстония". . - *Ядерный Контроль*, juuni 1995, lk 13; Saulius Girnius, "Estonian Police Foil Sale of Uranium" [Eesti politsei nurjas uraanimüügi]. - OMRI Daily Digest, 11. mai 1995, *The Guardian*, 5. november 1995.

"Эстонские сыщики вышли на торговцев ураном" [Eesti detektiivid sattusid uraanikaubitsetajate jälile]. - *Сегодня*, 11. mai 1995.

Eesti linnas Sillamäel, Venemaa piiri lähedal, asus endise Nõukogude Liidu üks suuremaid tuumakütuse tehaseid. Sillamäe metallurgiatehas (Silmet) töötas välja protsessi uraani eraldamiseks Eestis rohkesti leiduvast diktüoneemakildast. Tehases toodeti üle 100 000 tonni uraani ligi 70 000 tuumarelvatarbeks ning see tegutses täielikus salastatuses mitukümmend aastat. Seal rikastati ka Nõukogude Liidu esimeses tuumapommis kasutatud uraan. Viie aasta jooksul töötles tehas väga madala rikastamisastmega uraani kütusevarraste tarbeks, samuti mõnel määral relvakõlblikku uraani. 1990. aastal lõpetas Silmet uraanimaagi rikastamise.

1994. aastal tegi Eesti välisministeerium vapustava avalduse. Kahe aasta jooksul oli kadunud 1700 kilogrammi kaheprotsendiliseks rikastatud uraani. Arvestuse aluseks olid Nõukogude-aegsed dokumendid, mida välisministeeriumi vanemametnik iseloomustas "usaldusväärsena".

Kuid vargus ei leidnud kunagi kinnitust. Praegu usuvad Eesti ametiisikud, et Nõukogude inventeerimisdokumentides oli vigu, millest võis jääda mulje, nagu oleks osa uraani kaduma läinud.

Vt: Ariane Sains, "Russian Records Send Estonians On Search For Missing Uranium" [Vene dokumendid ajendavad eestlasi kadunud uraani otsima]. - *Nucleonics Week*, 3. november 1994, lk 16-17; Indrek Tarand, "Estonia". In: Harald Mueller (ed.), *Nuclear Export Controls in Europe*. Brussels: European Interuniversity Press 1995, lk 262-263.

³¹ Aruanne "Nuclear Smuggling: How Serious a Threat?".

See, et tuumamaterjalide salavedu eksisteerib polnud paranoia: "Jaapani Aum Shinrikyo kultus, mille kumardajad korraldasid 1995. aastal Tokyo metros surmava nährvigaasi rünnaku, olevat uurinud mitmesuguseid hinnavõimalusi, et osta Venemaalt tuumalõhkepea. Moskva uudisteallika järgi oli islamidžihaadi organisatsioon peagi pärast Nõukogude Liidu kokkuvarisemist faksinud föderaalsete tuumauurimiskeskusele Arzamass-16 taotluse osta üks aatomirelv ning täpsustanud "parameetrid, maksumuse ja kätetoimetamisviisi."

Aruanne "Nuclear Smuggling From the Former Soviet Union: Threats And Responses.

³² Ohtlikke smugeldamisinsidende toimus iseäranis rohkesti 1994. aastal, mil lõpuks astuti valitsuse tasandil praktilisi samme tuumamaterjalide salaveo tõkestamiseks. Augustis sõlmisid Saksamaa ja Venemaa lepingu, mis nägi ette ka kuuma liini loomise. Washingtonis eraldas Valge Maja *Estonia* uppumise päeval Venemaale kuritegude

vastase võitluse abistamiseks paketti kogumaksumusega 30 miljonit dollarit, sest "kuritegevuse ja korruptsiooni vohamine Venemaal kätkeb endas poliitiliselt ohtlikke rahvusvahelisi tagajärgi". See summa oli määratud Ida-Euroopa ning äsja iseseisvaks saanud riikide abistamiseks nende võitluses organiseeritud kuritegevusega, sealhulgas ka narkootikumide veo ja tuumakonterbandiga.

"Crime Assistance Package for the Russian Federation". Office of the Press Secretary. Valge Maja, 28. september 1994.

Jeltsin nõudis tuumavarude rangemat kontrollimist ja arvestust ning nimetas ametisse otseselt endale alluva kontrolliskomisjoni. Septembris väljendas Rahvusvaheline Aatomienergia Agentuur (IAEA) "sügavat muret" kontrolli pärast tuumarelvade üle Venemaal ning soovitas agentuuri peadirektoril Hans Blixil tugevdada IAEA osatahtsust selles valdkonnas. "Smuggling Special Nuclear Materials", Kanada julgeoleku luureteenistuse (CSIS) publikatsioon, mai 1995.

LASTIKIRI

³³ Diane Francis, *The Financial Post* (Toronto), 10. september 1993.

³⁴ "Kuritöö ilma karistusea: Vene väed Eestis", Eesti välisministeeriumi pressiteade, 1. märts 1994.

³⁵ Intervjuu, Putnik.

Vt ka: Mark MacKinnon, "Baltic states cleaning up to impress EU" [Balti riigid korraldavad Euroopa Liidule mõju avaldamiseks põhjaliku puhastuse]. - *Globe and Mail* (Toronto), 14. august 2002.

³⁶ Putniku järgi on kütusevarras lihtsalt uraanikuulikestega täidetud pikk varb.

"Rootslased tegid ettepaneku kontrollida seda paika ja tegutseda neutraalsete vaatlajatena, kui kevadel algab tuumakütusevarraste väljavõtmine, kuid salainformatsiooni kaitsmise pärast muretsuvad venelased keeldusid."

Saulius Girnius "Dismantling Of Reactors In Paldiski" [Paldiski reaktorite demonteerimine]. - RFE/RL uudiste ülevaade, 30. mai 1994, lk 13–14; Isobel Montgomery, "Russia's Toxic Retreat" [Venemaa toksilised jätmed]. - *The Guardian* (London), 8. aprill 1994.

³⁷ Paldiski [sõjaväebaasis] ohutuse tagamiseks... suleti [demonteerimise ajaks] koolid ning elanikel soovitati lahkuda sellest piirkonnast, kuni kütusevarraste väljavõtmine on lõppenud ning need Venemaale saatmiseks valmis pandud. Piirkonna turvalisust valvasid 200 Vene sõdurit reaktori juures ja Eesti võimud baasi ülejäänud aladel. Paldiskis tegutsenud spetsialistid kavatsesid pakkida kütusevarrad "erikonteinerisse" ja saata need rongiga Venemaale. Tuumakütuse Eestist Venemaale vedamise kuupäeva ei teatatud, sest nõnda püüti vältida terroristide võimalikke rünnakuid...

30. juunil 1994 teatati, et demonteerimine toimub kolmes etapis. Kõigepealt võetakse reaktoritest tuumakütus ja viiakse see Venemaale. Seejärel "eemaldavad Vene spetsialistid reaktorist salajased sõjalised objektid". Lõpuks veetakse Venemaale tagasi reaktori osad ja radioaktiivsed jätmed...

17. augustil 1994 teatati, et ühe reaktori demonteerimiseks vajalik varustus on jõudnud Paldiskisse, samuti 25 selleks tööks vajalikku Vene spetsialisti. Ent Eesti valitsuse

eriesindaja Paldiskis Jüri Tikk ütles, et kütuse äraviimiseks vajalikud konteinerid tuuakse Paldiskisse alles siis, kui kasutatud kütuse väljavõtmine tegelikult algab...

24. augustil 1994 avati esimene reaktor, kusjuures ei täheldatud kiirgustaseme tõusu üle normaaltaseme. Enne 24. augustit 1994 paigutas Eesti valitsus Paldiski ümbruskonda spetsiaalsed julgestuspostid, et reaktori piirkonda pääseksid ainult eriloaga isikud." "Russians Start Dismantling Second Estonia Reactor" [Venelased hakkavad demonteerima Eesti teist reaktorit]. - Reuters, 20. september 1994.

Vt ka: "Dismantlement Of Nuclear Reactor Has Successfully Begun In Estonia" [Tuumareaktori demonteerimine Eestis on edukalt alanud]. - *Russia & CIS Today*, 24. august 1994, allikas *Novosti* (Moskva) 24. august 1994.

³⁸ Ei ole olemas ühtki dokumenti..." Intervjuu, Putnik.

Vt ka: Saulius Girnius, "Nuclear Fuel Rods Leave Estonia" [Tuumakütusevarstad lahkuvad Eestist]. - RFE/RL Daily Report, 17. oktoober 1994.

NB: Käesoleva raamatu autori järelepärimine Eesti kaitseministeeriumile Paldiski tuumavarraste dokumentide asjus jäi vastusetä.

Reaktorite demonteerimise ajal lubas admiral Olhovikov Eesti välisministeeriumi vanemnõuniku Mark Sinisoo ja Eesti tõsielufilmide looja Ants Visti reaktorikaane tõstmist ning kütusevarraste väljavõtmist filmima. Vist tegi sellest lühifilmi. Teadaolevalt olid nemed ainsad kõrvalised isikud, kes lubati demonteerimise ajal reaktorite lähedale. Paldiski baasis vahendajana tegutsenud eestlane Jüri Tikk oli arvatavasti spetsialistidega kontaktis, ehkki pole teada, kas teda kunagi lubati nende juurde ka töötamise ajal. Igatahes ei tohtinud ükski eraisik jälgida kogu operatsiooni ega kontrollida, kas rongile paigutati kõik kütusevarstad.

Eesti valitsuse kõrgematel tasanditel kaheldi tuumamaterjalide väljavõtmise dokumentide tõepärasuses. Vene meeskond oli visanud reaktori juhtvarstad – uraanisisalduseta varstad, millega reguleeritakse reaktori tööd – radioaktiivsete jäätmete prügimäele. Nad olid lubanud need koos kütusevarrastega spetsiaalselt suletud rongis minema vedada. Eesti eurominister Endel Lippmaa väljendas avalikult muret, et Vene demonteerimismeeskond ei tööta nii nagu lubatud. Vt USA suursaatkonna korrespondents, aprill 1995. Kellelt: USA Tallinna suursaatkond. Kellele: Riigisekretär, Washington DC. Teema: Kongressi delegatsiooni koosseisus [Doug] Bereuter ja Solomon [Ortiz] külastab valitsuse vahetumise eel Eestit.

³⁹ Huvitava kõrvalmärkusena olgu öeldud, et 1996. aastal USA luure- ja sõjaväeagentuuride korraldatud salajasel tuumasmugeldamise õppusel selgus: tuumapommi kõige parem transportimise vahend on laev. Seade tuleb peita konteinerisse, mis varjab seda kiirgusdetektorite eest, tõsta tavalisse pikamaaveokisse ja sõidutada see parvlaevale. Nõnda on õppuse aruandes kirjas. Kahtluseluse laeva otsimisel jätavad võimud kõigepealt kõrvale need alused, mis lähtuvad madala riskiastmega riikidest, näiteks Lääne-Euroopast ja Skandinaaviast. Cockburn, lk 263.

⁴⁰ Mõte, et Jeltsini valitsus polnud 1994. aastal riigi tuumamaterjalide illegaalsest müügist teadlik, ei tule üllatusena. Cockburnide raamat on tulvil jahmatavaid näiteid, mis rõhutavad, kui nõrgalt valvati ja arvestati 1990. aastatel neid viimsepäeva materjale. Ühe näitena olgu mainitud seik, mis leidis aset septembris 1994, kui USA teadlased külastasid Moskvast Kurtšatovi Instituuti. "Nähtu jahmatas neid... Valge Maja füüsikud sattusid ruumi, kus asetses sisselülitamata kosmosereaktor koos kütusega, milleks kasutati 97 protsendini rikastatud uraani. Sellest piisanuks mitme pommi valmistamiseks.... 150 naela

relvakõblikkude uraani kaitses ainult tabalukk. Võtmeid hoidvate vene vanemteadurite kuupalk oli 30 USA dollarit... selgus, et Kurtšatovi Instituudis polnud keegi kunagi inventuuri teinud.” Cockburn, lk 123.

⁴¹ Rabe idee alusel löi tema firma 2003. aastal parvlaevaõnnetuse teemal filmi “Baltic Storm”.

“Kahe veoauto stsenaariumi” asjus vt SEG, lisa 12.4.2.151, Carl Övbergi tunnistus.

⁴² “Secret Funding for Intelligence Agencies” [Luureagentuuride salafinantseerimine]. - *Intelligence Newsletter*, 26. oktoober 2000.

⁴³ 1994. aastal oli Venemaa maailma kolmas suurem relvaeksportija, kelle tehingumahu asjus on väljendatud erisuguseid arvamusi. USA kinnitab, et Venemaa müüs 1994. aastal 1,5 miljardi USA dollari väärtuses relvi. (USA Relvakontrolli- ja Desarmeerimise agentuuri ACDA andmed). Relvi eksportiva riigifirma Rosvoorūženije asepeadirektor Valeri Tretjak ütles 1994. aasta septembris Moskvast korraldatud pressikonverentsil, et Venemaa teenib 1994. aastal relvade müügist 4 miljardit USA dollarit. Kui see arv on tõepärane, siis osutus 1994. aasta relvaäris tähelepanuväärselt edukaks. Venemaa relvaeksport ületas mainitud taseme alles 2003. aastal.

Ka terroristide rühmitised oskasid Vene kaupa hinnata. Vt aruanne: “Weapons Proliferation and Organized Crime: The Russian Military and Security Force Dimension”.

⁴⁴ “... veotreilerist koos arvutite, radari ja rakettidega”. - Cockburn, lk 121.

Vt ka: “Õnnitleme ostu puhul, Pentagon! Kes toimetab õhukaitsesüsteemi SRÜ-st Ühendriikidesse ja miks?” - *Trud* (Moskva), 29. detsember 1994, lk 4.

Intervjuu, Ermarth.

⁴⁵ Mattias Karen “Report: No military shipment aboard ferry *Estonia* when it sank” [Aruanne: Aruandes öeldakse, et upunud parvlaeva *Estonia* pardal polnud mingisuguseid sõjalisi veoseid]. - *AP Worldstream*, 21. jaanuar 2005.

Estonia kandis strateegilist lasti kahel reisil, 14. ja 20. septembril 1994, nagu tuvastas Rootsi kohtunik Johan Hirschfeldt, selle aruande esitas.

Vt ka: “Sweden to launch fresh probe into *Estonia* ferry tragedy” [Rootsi käivitab parvlaeva *Estonia* tragöödia uue uurimise]. - AFP, 2. detsember 2004; “*Estonia* to cooperate with Sweden on investigation into ferry sinking” [Ka Eesti peab koos Rootsiga uurima parvlaeva uppumist]. - AFP, 9. detsember 2004.

⁴⁶ Stseen pärineb Soome Keskkonnainstituudi (SYKE) inseneri Erkki Mykkäneni igapäevasest logiraamatust, mida ta täitis kütuse ja õli eemaldamise operatsiooni ajal. Koopia hankis autor.

Intervjuud, Mykkänen ja Jolma.

NB: On oluline rõhutada, et Kari Lehtola oli JAIC'i Soome osapoole juht. Ta oli avalikult pilanud alternatiivteooriaid ning kategooriliselt tõrjunud mõtte, nagu oleksid õnnetuse tinginud mingid muud tegurid peale nende, mida on valitsuskomisjoni järeldustes mainitud. Õieti on ju lõpparuande sissejuhatuses 7. leheküljel kirjas: “Käesolevas lõpparuandes on kajastatud kõiki arvatavaid faktoreid ja asjaolusid, koosmõjus kutsusid esile õnnetuse ning selle tagajärjed.”

Ometi osutavad Soome Keskkonnainstituudi (SYKE) päevikus dokumenteeritud seigad, et noidsamu JAIC'i soomlastest liikmeid valdasid nii tugevad kahtlused, et nad kavatsesid laeva sisemusse tungida, radioaktiivsuse taset mõõta, ning teiste laevade saabumist takistada.

⁴⁷ SEG, 28. peatükk, "Uurimised ROV-dega 1996. aastal."

Vt ka: "The *Estonia* ferry is reported to have been vandalized by divers" [Väidetakse, et tuukrid on rüüstanud parvlaeva *Estonia*]. - ETA, 17. november 1996.

⁴⁸ Meister, lk 104. "Oma aruandes selgitas [Rockwateri] sukeldumisfirma, et laevakeresse tehtud avaused suleti hiljem kas metallplaatide või [teras]võredega... Katted püsisid paigal oma raskuse tõttu, kuid võred keevitati alumises osa kinni või kinnitati neile lisakoormised. See punkt oli sätestatud [Rockwateri] töövõtu lepingus."

⁴⁹ Meister, lk 110.

"Kahjuks pole võimalik kontrollida, kuhu klaasikillud olid langenud. Võimalik sissetungija ei olnud aknaava puhastades neid tekile jätnud... Veesurve tõttu sissesurutud aken oleks koos kildudega sissepoole kukkunud."

⁵⁰ SEG, 27. peatükk, "Sukeldumisuuringud 01.-04.12.94".

"On täiesti selge, et osa vigastusi eksisteeris juba 02.10.94, st 4 päeva pärast õnnetust, kui esimene (ametlik) ROV vraki juurde laskus, ning et vahepeal, ajavahemikus 01.-04.12.94 toimunud sukeldumisuuringuteni, on vigastusi juurde tulnud. Mainitud kahjustusi ei kajasta Smit-Tak/Rockwateri aruanded ega *Sjöfartsverketi* või JAIC'i aruanded, samuti ei ole seda arutatud ajakirjanduses... neid kahjustusi ei saanud põhjustada laevaõnnetus ega ka tulekahju või plahvatus. Siiski on ilmselge, et vaheseina alumises ahtripoolses osas on tugev löögikahjustus, mis surus vaheseina koos tiiba toetava vertikaalse pilleriga ettepoole. Seetõttu tuleb eeldada, et selle põhjustasid huvitatud isikud, kes otsisid nii enne, kui ka pärast 02.10.94 midagi erilist sillapõranda vahelisest tühikust."

Vt ka: SEG, 34.6, "Auto- ja reisiparvlaeva *Estonia* kujutavate videolintide uurimisaruanne firmalt Disengage. (Axminster/U. K.)".

"Võib arvata, et isikud, kes kõrvaldasid avadelt rasked teraskatted, on noodsamad, kes mürdsid lahti terasplaatistuse pakpoordi sillatiiva all... Ei tarvitse öeldagi, et need faktid jäid JAIC'i aruandes mainimata." SEG, 28. peatükk, "Uurimised ROV-dega 1996. aastal"

Ka Rabe, lk 140. Disengage'i aruandes mainitud seiga kohta, et pakpoordipoolse sillatiiva alumise otsa paneelid olid lahti murtud ja eemale rebitud: "ROV videote... ja tuukri videosalvestiste... uurimisel... selgub kõigepealt, et 2. oktoobril 1994 oli osa paneelidest kõrvale rebitud; tagapool paistis ülespoole silla suunas avatud luuk. Just sinna võis olla peidetud salakaup. 9. oktoobriks oli lahtimurtud kohti juba rohkem. Detsembriks olid alumise otsa paneelid täielikult kadunud..."

⁵¹ Peterburis rääkis ma ühe Vene mereväe eriüksuse liikmega. Ta oli viibinud Läänemeres tuukriõppustel ja ma pärisin temalt ka *Estonia* kohta. Tema ise polnud vrakil käinud, kuid ütles, et Vene merevägi salvestab tihti oma operatsioone õppeeesmärkidel videolindile. Ta lubas *Estonia* vraki video asjus järele pärida. Kaks nädalat hiljem rääkisin temaga uuesti. Ta ei kinnitanud, et *Estonia* video eksisteerib, kuid ei väitnud ka vastupidist. Ta teatas ainult seda, et sõjaväelaste tehtud videosalvestised on salastatud. Pole üllatav, et kümme aastat pärast laeva uppumist võidakse kasutada vrakki allveeõppustel.

Estonia vraki lähedal märgatud allveesõiduki roomikujälgede informatsioon pärineb sakslaste grupilt, kes Hummeli teatel märkas neid laeva kütusest ja õlist tühjendamise operatsiooni ajal 1996. aastal tehtud ROV-de videosalvestistel.

⁵² Ametlikult pole ükski Rootsi tuuker vrakile laskunud. Ent, nagu juba eespool mainitud, küsitles Rootsi ajakirjandus Stockholmist pärit Håkan Bergmarki nimelist meest, kes olevat olnud üks esimesi *Estonia* vrakile sukeldunud tuukreid. Bergmark ei maininud laskumise aega, kuid ütles, et nägi laevaküljes "viimeetrist auku".

Vt ka: Nick Savvides, "New bombshell as *Estonia* row goes on" [Uus pommudis vaidlustes *Estonia* ümber]. - *Lloyd's List*, 16. detsember 2000.

Spiggen II; URF: vt "*Jane's Fighting Ships*", Jane's Information Group; 98. väljaanne (1. juuni 1995).

Bill Akass'i artiklist "Tomb Beneath the Sea: Disaster ship salvage may be impossible; The *Estonia* may have to be left at a bottom of the sea-bed" [Merealune hauakamber: õnnetusse sattunud laeva ülestõstmine võib osutuda võimatuks; *Estonia* tuleb vististi jätta merepõhja]. - *Daily Record* (Glasgow), 30. september 1994. "Eesti valitsus palus, et ülejäänud ohvrite otsimist teostaks Hollandi päästetööde firma Wijsmuller. Firma eksperdid otsustavad vraki ülestõstmise võimaluse pärast Rootsi minialveelaeva tehtud veealuste fotode uurimist. Rootsi on allveetsingute ja päästeoperatsioonide tarvis robotit varemgi kasutanud ... Selle haardeseade suudab kinnitada surnukehade külge trossi, nii et ohvrid saab pinnale tõsta."

⁵³ Intervjuu, Franson.

KOKTEILIEFEKT

¹ Nende mahavaikitud tragöödiate üksikasjade kohta vt Oberg, "Uncovering Soviet Disasters"

Hooletut suhtumist ohutusse pandi tähele juba mitukümmend aastat tagasi. Obergi andmeil hoiatati president Nixonit 1970. aastatel, et ta ei lendaks Hiina-visiidi ajal Nõukogude Liidus toodetud lennukitega. Ettekande koostasid ameeriklased, kes olid lennanud koos Nõukogude tähtsate isikute pilootidega, ning nad hoiatasid: "... on märgatud, et Nõukogude piloodid kasutasid tavalisi teekaarte ja käsitsi joonistatud skeeme, mitte õigeid lennukaarte. Nad hõlbisid maandumiskursilt ja laskusid sageli liiga madalale. Nõrk kütuserežiim põhjustas hädamaandumisi... Kõiki selliseid intsidente täheldati nende juures, keda tulnuks pidada parimateks ja kindlaimateks Nõukogude lennukimeeskondadeks; kindlasti panevad nad üldiste lennuohutusnõuete täitmise pärast muretsema." Oberg, lk 121.

² "Venemaa tuumarajatiste õnnetusjuhtumid kasvasid [1992. aastal] 45 protsenti, kokku oli neid 205. Ükski endise Nõukogude Liidu 45 tsiviilotstarbelisest tuumareaktorist ei vasta Lääne ohutusnõuetele; 15 neist sarnanevad Tšernobõli reaktoriga, mille konstruktsioon on põhimõtteliselt ohtlik."

Victoria Pope and Julie Corwin, "Radiation in Russia" [Kiirgusohu Venemaal]. - *U. S. News & World Report*, 9. august 1993.

³ Julia Rubin, "Tapes recorded teen at controls" [Salvestistelt nähtus, et juhtimisseadmeid hoidsid alaealised]. - Associated Press, 28. september 1994.

⁴ Michael Specter, "Irkutsk Journal; A Wing and a Prayer: Tragedy Flies With Aeroflot"

[Irkutski päevik. Tiib ja palve: tragöödia lendab koos Aeroflotiga]. - *The New York Times*, 12. mai 1994.

⁵ Lõpparuanne, lk 55.

⁶ Lõpparuanne, lk 225.

⁷ Intervjuu, Schager.

⁸ Aruanne: "Preliminary Critique of the Joint Accident Investigation Commission Report" (ITF), 2.4 ja 5.9.4.

"Ühiskomisjoni aruandes ei viidata üldse kõigile nendele ega mitmesugustele muudele intsidentidele, mida saksa eksperdid mainivad. Räägitakse ainult suhteliselt tagasihoidlikest hooldus- või remondi töödest ja järeldatakse, et süsteem oli põhilikult hooldatud ning heas seisundis. Praktiselt tähendab see, nagu poleks jooksva hooldamise ja süsteemi kontrollimise osas mingeid puudusi." Aruanne: "Preliminary Critique of the Joint Accident Investigation Commission Report" (ITF), 5.9.3.

Ühtaegu hägustab lõpparuanne vastutuse küsimust: "Lukud olid konstrueeritud vastavalt tollastele tehnilistele nõudmistele. Bureau Veritas, mis sertifitseeris parvlaeva, ei omanud tol ajal üksikasjalikke reegleid, mis oleksid sätestanud vöörivisiiri kinnituste lainekoormuse arvutamise protseduurid." Lõpparuanne, osa 3.3.1, "Vöörivisiiri ja rambi kinnitused."

Seega paigaldati pahaaimamatult nõrga konstruktsiooniga lukud ja kasutati neid 14 aastat, sest keegi ei sooritanud ainsatki arvutust, et kontrollida, kas need on piisavalt tugevad. Seda ei tehtud isegi siis, kui parvlaev läks üle uuele omanikule.

⁹ SEG, 15. peatükk.

¹⁰ Intervjuu, Holm.

¹¹ Intervjuu, Tidström.

¹² SEG, 15. peatükk.

¹³ Schager usub, et JAIC'i organisatsiooniline juhtimine lagunes. "Komisjon ei olnud nii mahukaks uurimiseks korralikult valmistunud ning nende väljaõpe oli vilets," ütles ta. "Kogu selle kamba ebapädevus masendas mind."

Pärast tagasiastumist avaldas Schager Rootsi ajalehes *Dagens Nyheter* 3. detsembril 1997 artikli "Meeskonna vigu varjatakse", milles ta kirjeldab kokkuvõtlikult inimfaktoreid: "Suhtumist, riskiteadlikkust ja ohutuskultuuri mõjutatakse tipust. Vastutus peab jagunema laevafirma juhtkonna ja pardajuhtkonna vahel... Õnnetuse ööl oli meeskond süüdi järgmistes vigades:

- *Estoniat* juhti loodusjõude arvestamata ja austamata,
- kiirust ei kahandatud, hoolimata metalsetest löökidest ja alustatud järelevaatusest
- tekiohvitserid arvasid, et rambi ja visiiriga on midagi juhtunud, kuid ei reageerinud sellele
- vanemmadrus ei täitnud saadud käske
- laevamehaanik ei teatanud sillale, et autotekile on tunginud vesi
- tekiohvitserid ei jälginud monitori

- sillaohvitser tüüris vales suunas
- laeva kaldumisel anti kodeeritud tuletõrjehäire
- alarm jäi õigel ajal aktiveerimata
- ohusignalisatsiooni vahendid olid puudulikud

¹⁴ Intervjuu, Hellberg.

¹⁵ Lõpparuanne, lk 59.

¹⁶ Intervjuu, Lindpere. Ta lisas: "Rahanduslikult oli oluline see, kui palju reisija keskmiselt kulutas. Iga rootslasest reisija jättis ühe otsa sõidul laeva keskmisel 1000 SEK (tookord umbes 100 USA dollarit). *Estonial* sõitis [keskmiselt] 70 protsenti rootslastest reisijaid ja 30 protsenti muid. Keskmiselt oli reisijaid üle 50 protsendi laeva mahutavusest. Konverentsiturism oli laevadele tulus. [Grupid] maksid piletite ja toidu eest ning kulutasid tõesti palju. Samuti oli väga tähtis last ja lastitekk oli peaaegu alati liigagi täis. Selleks, et meie liinist huvituksid suured äriefirmad, oli tarvis soetada teine laev. Nõudmist jätkus. Kaks nädalat enne õnnetust tähistasime Stockholmis uue laeva *Mare Balticum* omandamist."

NB: Kapten firma tulusid-kulusid ilmselt eriti hoolsalt ei arvestanud. Tavaliselt teenivad parvlaevad 40 protsenti kaubakäibest tollivaba kaubandusega. Estline'il oli Tallinna–Stockholmi laevaliini monopol ja ta müüs Rootsi kõrgete maksudega koormamata alkoholi. Paljud rootslastest reisijad ostsid agaralt odavaid vägijooke. Kui Andresson olnuks orienteeritud kasumile, siis oleks ta laeva kiirust hoopis vähendanud, et reisijad jõuaksid rohkem osta. Samuti poleks ehk klaase purunenud. Liiter konjakit võis maksta kuni 80 USA dollarit. Tormine meri peletab ostjad kajutitesse ja kes teab, ehk keerab uppi terve riuli, mille eest kaptenile juhatuse järgmisel koosolekul etteheiteid tehtaks.

¹⁷ "Tormei tarvitsenud olla *Heveliusze* ümbermineku ainus põhjus", PAPuudisteagentuur, 15. jaanuar 1993.

¹⁸ Aruanne "Court of Inquiry into the Circumstances Surrounding the Collision Between USS *Greeneville* (SSN 772) and Japanese *M/V Ehime Maru*"

¹⁹ Intervjuu, Lindpere.

²⁰ Anders Jörle ja Anders Hellberg, "Katastrofen Kurs". Katkendid ingliskeelsest SEG aruande 7. peatükist.

NB: Andressonil ja vahetuskapten Pihtil oli olnud üleminekuperiood, kui nad mõlemad teenisid enne *Estonia* vastuvõtmist reisiparvlaeval *Georg Ots*. See laev oli ehitatud Nõukogude ajal Poolas ja sõitis Tallinna–Helsingi liinil, pardal sageli lääneriikide kodanikud, enamasti soomlased. Ent ei *Georg Otsal* ega teistel Nõukogude laevadel polnud autotekke ega moodsaid lukustussüsteeme, mida saanuks võrrelda Saksamaal ehitatud *Estoniaga*. Nõukogude laevad olid ehitatud militaarsetel eesmärkidel ja tugeva konstruktsiooniga. Parvlaeva *Estonia* ehitas erafirma tsiviilreisijate vajadusi arvestades, kõikvõimalike piirangute ja aksessuaaridega. Parvlaev *Estonia* oli loodud Lääne tehnika tasemel. Saksamaa oli tipptootja ning ka *Estonia* oli ehitatud vastupidavalt ja täpselt nagu toleaegsed autod BMW ning Mercedes Benz. Arvatavasti seetõttu uskus kapten Andresson, et tema ametiga kaasneb ainult tavaline risk, kuid selgus, et tegemist on hoopis millegi erakordsega. Võib-olla ei uskunud Andresson parvlaeva *Estonia* haavatavust samavõrra nagu tema Lääne ametikaaslased. See mängis oma osa õnnetuses, kuid võib lõpmatuseni vaielda, mil määral just.

KUUES OSA: VARJATUD PLAANID JÄNESEHAAGID

¹ James Oberg, "KAL 007: The Real Story" [KAL 007, nagu asi tegelikult oli]. - *American Spectator*, oktoober 1993.

² ITAR-TASS, 14. jaanuar 1995.

"Valgete sukkpükste" järel räägiti mitmesuguseid muidki lugusid. KGB järglasorganisatsiooni Föderalse Vastuluureteenistuse (FSK) ülem Sergei Stepašin nentis näiteks, et "Vene vägede vastu võitleb afgaane, Ukraina bandeeralasi, Balti vabariikidest, Tadžikistanist ja Jordaaniast pärit võitlejaid, ka venelasi, kellele makstakse 800 USA dollarit päevas." Ostankino TV-saatest 29. detsembril 1994, edastatud: FBIS-SOV-94-251, 30. detsember 1994, lk 11-14.

Ja veel: "... 10. jaanuaril leidis kinnitust, et Tšetšeenias viibib Balti riikidest pärit laskespordlasi." Kuid artikkel jätab mainimata, kes seda kinnitas.

Oleg Falitšev, "Groznois võitlevate Vene vägede vastas on kogenud ja hea väljaõppega snaiprid," *Krasnaja Zvezda*, 10. jaanuar 1995, lk 1.

³ Vladimir Marjuhha, "Estonia ümbermineku põhjustas ohjeldamatu äri," *Russian Press Digest*, 7. oktoober 1994, tsiteeris sama kuupäeva *Krasnaja Zvezdad*, lk 3. Admirali kirjeldus asetleidnud sündmustest on kõrvakiil eestlastele, venelased puhastatakse mistahes süüst. Oma objektiivsena paistnud andmeid ei kinnita ta üksagi allikaviitega. Admirali artikli viimased laused reedavad tema erapoolikut suhtumist: "Väike Eesti sai kogu maailmale tuntuks kõige hirmsama meretragöödiaga. Ning kogu maailm tunneb talle kaasa. Kuid pole kena heita kas või patriotismist motiveeritud varju neile, kes esimeste hulgas abi pakkusid."

⁴ "Salakaubaoperatsioon põhjustas parvlaeva uppumise: ülevaade". - *Xinhua News Agency*, 21. juuni 1995;

Intervjuu, Lehtola.

⁵ Александр Жеглов и Ксения Панкратова, "Загадка балтийского "Титаника"" [Läänemere "Titanicu" mõistatus]. - *Итоги*, 25. september 2001.

⁶ Colin Adamson ja Simon Young, "Ship Sinks, Mafia Swims" [Laev upub, maffia ujub]. - *Moscow News*, 25. aprill 1996. Colin Adamson ja Simon Young

Colin Adamson ja Simon Young "Did drug mafia cause teh *Estonia* disaster?" [Kas uimastimaffia põhjustas *Estonia* õnnetuse?]. - *The Evening Standard* (London), 3. september 1996.

⁷ R. C. Longworth, "The *Lucona* affair" [*Lucona* afäär]. - *Chicago Tribune*, 15. märts 1989. *Lucona* pardal oli ka sõjaväe lõhkeainete last, mida tolliametnikud ei näinud. Samuti oli laevale lastitud ülevärvitud vanu mehhanisme, mis valelikult deklareeriti uraanitöötlemise seadmeteks ning kindlustati umbes 20 miljoni USA dollari eest. Hongkongi suunduv *Lucona* plahvatas Maldiivide lähedal ja läks sügavas ookeanis põhja. Laev uppus kahe minutiga, kuid 12 meeskonnaliikmest pääses kuus, kes rääkisid plahvatusest. 1983. Aastal algatatud juurdluse blokeerisid Prokschi Austria valitsuses kõrgetel ametikohtadel olevad sõbrad. Lõpuks mõisteti Proksch süüdi. Ta suri vanglas 2001. aastal.

⁸ Jeltsin, "Keskõised päevikud", lk 201-202. "[Peaminister Jevgeni] Primakov sai anonüümse märgukirja, millest nähtus, nagu oleks [tervishoiu aseminister Mihhail]

Zurabov lausa pesueht bandiit, kes suhtleb Kaukaasiast pärit kuritegeliku grupeeringuga ja nii edasi. Nagu hiljem selgus, oli noor aseminister ettevaatamatult mingi farmaatsiamaffia sabale astunud. Primakov kutsus välja asepeaminister Valentina Matvijenko ja käskis Zurabovi sedamaid vallandada. Aga kõigepealt palusin, et [tollane julgeolekuteenistuste juht Vladimir] Putin neid kaebusi kontrolliks.

Mõne aja pärast esitas Putin mulle Zurabovi kohta Föderaalse Julgeolekuteenistuse [FSB] majanduskuritegude osakonna andmeil koostatud dokumendi. See erines esimesest järsult. Primakovi anonüümkirjas oli kõik pea peale pööratud. Salakaebaja oli väitnud Zurabovi seotust dagestanlaste grupeeringuga, FSB öiend teatas, et Zurabovi sidemeid "kaukaasia rahvusest isikute kuritegelike jõududega" pole tuvastatud. Anonüümikiri süüdistas Zurabovit altkäemaksu võtmises. FSB öiend: miski ei kinnita, et Zurabov oleks farmaatsiafirmadelt altkäemaksu saanud. Samasuguseid vasturääkivusi kahe ettekande vahel oli veel... Niimoodi sain ma tuttavaks tehnikaga, mille nimi on *kompromat*.

Sel ajal olid mõned kommertsfirmad leidnud tee FSB ja muude eriteenistuste rahulolematute agentideni. Nad astusid ühendusse agentuuridest vallandatud isikutega. Koos oli neil kerge konkurentide või mõne vastumeelse ametniku kohta kaebusi koostada. Ilmselt sokutasid nii mõnedki endised FSB ohvitserid või prokuratuuritöötajad niisuguseid süüdistusi Primakovi kätte, vaevumata tõendeid hankima. Need kompromiteerivad materjalid kogunesid Primakovi lauale... paratamatult uskus ta kõiki neid süüdistusi ega mõelnud kunagi, et keegi võiks niisuguste "paljastuste" eest hästi maksta."

⁹ On huvitav, et Felixi raport rookis Mart Laari, Aleksander Einseini, Jüri Toomepuud, Eesti siseministrit Heiki Arikest ja teisi Eesti valitsuse liikmeid, kuid tookordne Eesti president, kõige silmapaistvam, poliitiliselt mõjukas ning rahvusvaheliselt tuntud eestlane Lennart Meri jäi täielikult puutumata.

¹⁰ Lieven, lk xix.

¹¹ Lieven, lk 284. Ka: "... 1992. aasta septembris toimunud valimistel võitis... USA erukoloneli, eestlase Jüri Toomepuu juhitud erakond "Eesti Kodanik" 8% parlamendikohti. Seda rühmitust toetas väike relvastatud vabatahtlike üksus, kes eiras Eesti valitsust, tunnistades hoopis 'isehakanud eksiilvalitsust', mille 'kaitseminister' oli Toomepuu. Loomulikult suhtuvad nad sügava vaenulikkusega vene vähemusse, lootes, et neid õnnestub suures osas välja tõrjuda." Lieven, lk 73.

¹² Intervjuu, Einseini. Tänu Arizona vabariiklasest senaatori John McCaini sekkumisele Einseini pension taastati.

Vt ka: Drew Wilson. "Alexandria soldier vindicated; Retired U.S. colonel got in trouble trying to bring reform to Estonian Defense Forces" [Alexandria sõdur õigeks mõistetud; USA erukolonel sai Eesti kaitsejõudusid reformides häda kaela]. - *The Washington Times*, 6. juuli 2003.

¹³ Intervjuu, Einseini. Mitte-eestlastest ohvitseride asjus selgitas Einseini, et Eestis oli Nõukogude sõjavägi, mitte rahvuslik armee nagu näiteks Poolas või Ungaris. Kreml ei usaldanud eestlastele ohvitseriametit, andes kõrgemad auastmed venelastele. Etnilised eestlased suunati enamasti Nõukogude Venemaa kaugpiirkondades asuvatesse sõjaväeosadesse.

Mis puutub relvaostudesse, siis kinnitas Einseini, et seda oli tehtud tema teadmata ning Laar vaikis sellest, mis tähendas valitsemisprotseduuride rikkumist. Samuti kohtus Laar Iisraeli relvafirma esindajatega, jättes Einseini kohtumisest informeerimata.

Varsti pärast seda, kui Einseln oli esimest relvapartiid tauninud, pakkus keegi hämar figuur ka talle edasiste relvaostude eest komisjonitasu. Raevunud kindral esitas lahkumispalve. President Lennart Meri keeldus seda rahuldama. Einseln jäi ametisse, kuid kritiseeris avalikult Eesti ametiasutuste korruptsiooni. Nende väljaastumiste tõttu ta lõpuks vallandati.

NB: Einseln ja Laar alustasid üksmeelselt, kuid lõpetasid konfliktiga. Kumbki ei usaldanud teist ning seda lõhet sai süvendada. Felixi raport haaraski sellest kinni, kasutades reaalse isikute konflikti selleks, et katta väljamõeldud stsenaarium usutavuse looriga.

Nende lahkkelid näisid tulenevat kultuurierisustest. Mõlemad mehed lähtusid Eesti parimatest huvidest, kuid nende praktiline tegutsemisviis oli sootuks erinev. Sageli jäid nad meetodite ja taktika asjus vastandlikele seisukohtadele. Näiteks Einseln uskus, et Vene ähvardustele tuleb vastata enesekindlate väidetega, et Eesti pole haavatav, ning tegutseda selle nimel, et neil väidetest ka kaalu oleks. Laar uskus, et venelaste ähvardusi oleks targem eirata või nende peale vilistada, sest tavaliselt kasutasid venelased ähvardusi psühholoogilise relvana. Naasnud emigrandina arvas Einseln, et teda oli kutsutud vabastama Eesti kaitsejõude nõukogulikust taagast, mitte aga kohanema riigis valitsevate tingimustega. Nõukogude okupatsiooni ajal elanud eestlane Laar uskus, et tema mõistab venelasi paremini kui keegi, kes on üles kasvanud Läänes. Võib-olla pidas Einseln Laari naiivseks paigaliseks, Laar tõenäoliselt Einselni naiivseks väljast tulijaks.

Vt ka: USA suursaatkonna korrespondents, juuli 1994. Salastatusaste: Konfidentsiaalne. Kellelt: USA Tallinna suursaatkond, Keith Smith. Kellele: Riigisekretär, Washington DC. Teema: Uue sõjaväe rajamine Nõukogude-järgsetele rusudele: "... Einselni järgi ohustab Vene armee Eestit praegu vähem kui riigis endas valitsev korruptsioon... ehkki Einseln pole ilmselt poliitik ning saab oma otsekohesuse tõttu paljude eestlastega suheldes kõrvetada, on tema isiklik ausus ja pühendumus teretulnud omadused 50 aastat Nõukogude uimas kannatanud ühiskonnas."

¹⁴ Moskva poliitikud kibrutasid valimiseelses retoorikas, paisates Eestile ähvardusi. Einseln ütles, et niisugune mäng on talle tuttav, kuid uskus, et lahinguvalmiduse käsk oli sümboolne ja hädavajalik. "Keegi siin Eestis pidi ju ilmutama enesekindlust, et vastupanu ei jää tulemata," meenutas Einseln. "Eesti armee ei astunud võitlusse, kui sovetid 1939. aastal sisse marssisid. Ma ei tahtnud, et keegi arvaks, nagu võiks see taas korduda."

Drew Wilson. "Alexandria soldier vindicated; Retired U.S. colonel got in trouble trying to bring reform to Estonian Defense Forces" [Alexandria sõdur õigeks mõistetud; USA erukolonel sai Eesti kaitsejõudusid reformides häda kaela]. - *The Washington Times*, 6. juuli 2003.

¹⁵ Intervjuu, Yasmann.

Vtka: J. Michael Waller ja Victor J. Yasmann "Russia's Great Criminal Revolution: The Role of the Security Services" [Venemaa suur kuritegelik revolutsioon: julgeolekuteenistuste roll]. - *Journal of Contemporary Criminal Justice*, 11. köide, nr 4, detsember 1995; Victor Yasmann, "The Mysterious Felix Group raises its profile" [Mõistatuslik Felixi grupp tähtsustab ennast]. - *Prism*, 1. köide, 11. väljaanne, 14. juuli 1995.

¹⁶ Intervjuu, Ermarth ja Einseln.

¹⁷ "President Putin [kes on endine KGB ohvitser ja KGB järglase FSB (Föderaalse Julgeolekuteenistuse) endine juht] polnud sellega kunagi seotud. Ainult mina." Intervjuu, Surikov.

NB: katastroofi ajal oli Putin Peterburi esimene aselinnapea, Peterburi välissuhete komitee esimees ning ametkondadevahelise välisinvesteeringutega ettevõtete komisjoni juht. Ta oli sageli tegev välisinvesteeringute hankimise alal.

Ehkki Surikov tunnistas, et ta tundis isiklikult Tšetšeenia juhti Džohhar Dudajevit "ja teisi", kinnitas ta, et pole kunagi kuulunud KGB-sse. Praegu tegeleb ta Moskvas eraäri-ega olevat enam poliitikast huvitatud. Kui Surikovilt küsiti, kas ta ise usub Felixi raportis toodud parvlaevaõnnetuse stsenaariumi, siis vastas ta: "Ma ei tea."

¹⁸ Jean-Christophe Peuch, "Charges Link Russian Military To Drug Trade" [Süüdistused seostavad Vene sõjaväge uimastiäri]. - RFE/RL, 8. juuni 2001.

¹⁹ "Vene väed tungivad kohe Eestisse, kui Eesti liitub NATO-ga. Intervjuu vene sõjaväeanalüütiku Anton Surikoviga", *Postimees*, 27. aprill 1996, Marko Mikhelson Moskvast.

Anton Surikovi intervjuu katkendid annavad aimu Venemaa ja Eesti vahelistest pingetest, samuti Surikovi poliitikavaadetest.

MM: Mis võib ohustada Venemaa julgeolekut?

AS: Esiteks, kui tekib näiteks tõsine konflikt eestlaste ja venelaste. See on väga ohtlik. Paljudes venelastes on Eestist kujunenud arusaam kui Lõuna-Aafrika tüüpi apartheidipoliitikat teostavast väikesest fašistlikust riigist. Jumal tänatud, et konflikti on õnnestunud ära hoida. Teine probleem on seotud kahtlemata NATO laienemisega. Rohkem probleeme ei ole.

MM: Kas te siiski ei arva, et Venemaa sissetung ei möödu vastupanuta?

AS: Jah, loomulikult. See saab olema sõda, kus üksikud relvastatud grupeeringud osutavad vastupanu. Kuid kõik see piirdub üksnes partisanitegevusega. Mis puutub näiteks Tallinna kaitsmisse, siis te lihtsalt pole võimelised organiseerima Groznõi tüüpi kaitset.

Teie hädaks on see, et kui tulevad Vene väed, siis momentaalselt jaotub ühiskond kahe suurema etniliseks grupi vahel. Venelastel ei ole lihtsalt kuhugi minna, kui võtta relv kätte ja võidelda teie vastu.

MM: Kas räägite praegu kui eraisik või esindate seejuures ka ametlikke seisukohti?

AS: Ma räägin kui eraisik. Kuid samas ma tean mitmeid inimesi, kes töötavad erinevates struktuurides kõrgetel ametikohtadel ning kes mõtlevad täpselt samuti. Pärast Varssavi pakti kokkuvarisemist jääme tavarelvastuse osas Läänele alla. Seepärast on meile ainukeseks stabilisatsioonivahendiks tuumarelv. Muideks, külma sõja ajal kasutas seda taktikat NATO. Nüüd on kõik vastupidi. Mida nad saavad sõjaliselt teie heaks teha? Nad võivad laevastiku saata, dessandi maandada, kuid kõige tähtsam on lennuväe toetus. Mida meie teeme? Anname tuumavastulöögi NATO lennuväebaasidele Poolas, Saksamaal. Laevastiku takistamiseks anname löögid Taani väinade pihta. Dessandi takistamiseks võime aga kasutada miniatuurseid tuumapomme. Seejuures tuleks löök otse Eesti või siis dessandi baseerumise paikade pihta. Kuid ma loodan, et seda kõike ei tule. Kui meid provotseeritakse ja nurka aetakse, siis meil ei ole teist teed, kui selle poole minna.

[NB: Surikov ei öelnud, kes tellis Felixi grupi raportid. Usutavasti tegi seda mõni valitsuse võimukandja, kes püüdis ebapopulaarse sõja toetamiseks näidata, nagu oleks Tšetšeenia kuritegelik riik. Üks intervjuu seik osutab, et tema kliendid olid just niisugused

isikud. Intervjuu toimumise ajal oli Surikov seotud Vene Kaitseuringute Instituudi nimelise ajutrustiga.]

MM: Kes on teie instituudis koostatavate uurimuste tellijad ning kes konkreetselt oli relvajõudude reformimise kontseptsiooni tellija?

AS: Meie erainstituut saab tavaliselt tellimusi kaitseministeeriumist, riiklikust kaitsetööstuse komiteest ja aatomienergeetika ministeeriumist. Üldiselt me ise pakume võimalikele klientidele oma töid ja uurimisi. Mis puutub relvajõudude reformimise kontseptsiooni, siis formaalselt oli see instituudi initsiatiiv. Selle eest ei maksnud keegi kopikatki. Samas oleks naiivne rääkida, et me lihtsalt võtsime ja tegime ära. Ma ei saa küll konkreetseid nimesid öelda, kuid meil paluti selle temaga tegeleda. Need inimesed töötavad kaitseministeeriumis ja teistes organisatsioonides. Inimesed, kes töötavad ametlikel kohtadel ei saa selliseid mõtteid välja öelda, sest siis tuleks rahvusvaheline skandaal. Meie oleme aga iseseisev instituut ning võime kuulutada, mida tahes. Nii selle kontseptsiooni kui ka läinud sügisel avaldatud kaitsekodakriini saatsime erinevatesse ministeeriumidesse, presidendi- ja parlamendistruktuuridesse. Need avaldati kõigis sõjaväeringkonna ajalehtedes. Ma võin öelda, et enamik jõustruktuuride esindajaid on meie ideedega ühel meelel.

²⁰ "... artikli pealkirjaga Folkloor..." - *Fabula*, Journal of Folklore Studies, number 39, 3. aprill 1998.

Vt ka: Eda Kalmre (Tartu), "Legends Connected with the Sinking of the Ferry *Estonia* on September 28, 1994" [28. septembril 1994 hukkunud parvlaeva *Estonia* uppumisega seotud legendid]. - *Fabula*, nr. 39, 1998, lk 11-18.

Kristapovitši mõrvamise kajastamisest ajakirjanduses, vt Lauristin and Vihalem /eds.), 1996, lk 96.

NB: 2006. aastal oli Kristapovitši mõrv ikka veel lahendamata ning Eesti politseiameti teatel juurdlus jätkub.

²¹ "Ainus, millest ma sellega seoses isiklikult tean, on arvuti kadumine. Mainitud anonüümne faks on täielik väljamõeldis. Kitti Jürgens viibis koos kapten Germon Kesaga nädal aega ametiülesande täitmisel. Tagasi jõudnud, nägi ta, et sülearvuti on kadunud, ning teatas sellest 24 tunni jooksul. Esialgu arvas ta, et tema äraolekul on keegi arvutit laenanud, kuid selgus, et see pole nõnda. Arvuti ei sisaldanud tundlikku informatsiooni. Tegelikult polnud peakorteris tookord üldse salastatud materjali. Arvuti jäigi leidmata. Minu arvates saadeti see Venemaa Tallinna saatkonna kaudu otseteed Moskvasse." Intervjuu, Einseln.

Einseln ütles, et Allveelaeva faks jõudis temani sõbra, Rootsi-estlasest advokaadi Ago Kriisa kaudu. Too oli 1996. aastal mitu korda soovinud Einselniga kohtuda, sest tal olevat teatud informatsiooni. Kui need kaks lõpuks Eestis kokku said, tunnistas Kriisa, et ta oli töötanud Rootsi luure teenistuses. Seejärel andis ta Einselnile allveelaeva faksi.

Sellel lool on ka järg. Kriisa haigestus. Ühel päeval sai Einseln telefoni automaatvastajale jätud sõnumi. Kriisa hää l kõlas nagu sureval mehel. "Mul on teile väga tähtsat informatsiooni," teatas Kriisa tungivalt. Tookord ei saanud Einseln Rootsi sõita. Varsti pärast seda Kriisa suri.

Hiljem rääkis Einseln Kriisa perekonnaga ning küsis, kas ta võib talle jätud informatsiooni kätte saada. Einseln kutsuti majja, kuhu kõik dokumendikaustad olid kogutud. Kuid selgus, et Kriisa oli kõik toimikud enne surma nimmepõletanud.

Parvlaeva uppumist püüdis selgitada ka Rootsi televisioon. Felixi raporti ja Allveelaeva faksi iseloomulike tunnuste sarnaselt ilmutas seegi kõnekaid desinformatsioonimärke – puudusid üksikasjad, väited jäid anonüümseks. Rootsi TV tegi parvlaeva *Estonia* katastroofile pühendatud uuriva saate, milles esines ka Rootsi mereväe allveelaevnik, kes “väitis, et ta viibis *Estoniat* jälitanud allveelaeva pardal, mille kannul omakorda liikus Vene allveelaev, mis tulistas parvlaeva, nii et see uppus”. Nick Savvides, “New bombshell as *Estonia* row goes on”. - *Lloyd's List*, 16. detsember 2000.

Peale selle, et tegemist oleks olnud Eesti vastu suunatud sõjalise aktiga, nentigem, et torpeedo välja tulistanud Vene allveelaev oleks jätnud rohkesti vaieldamatuid tehnilist laadi tõendeid. Torpeedo oleks purustanud laevakere. Parvlaevalt pärit peenike näidatud telefonikõnede väljavõtete registrit, ehkki on võimalik, et keegi kasutas tema akustikaseadmete lai võrgustik oleks torpeedoplahvatuse heli registreerinud.

²² Einseln ütles, et ta oli parvlaeva uppumise ajal viibinud oma kodus Californias ning kuulis õnnetusest kõigepealt CNN-i vahendusel. Ta lisas, et talle pole kunagi näidatud telefonikõnede väljavõtete registrit, ehkki on võimalik, et keegi kasutas tema mobiiltelefoni, mille ta oli jätnud Tallinna, kaitseväge staapi.

²³ Einselni teleavaldused pärinevad 1995. aasta lõpust, kui algas Eesti presidendivalimiste kampaania. Mõni nädal hiljem arreteeriti Einseln süüdistuse alusel, nagu poleks ta piisavalt kontrollinud endale alluvaid ohvitseri, kes olid süüdi mõistetud käsirelvade salakaubaveos. Einseln usub, et tema vahistamine oli seotud tookord presidendiks kandideeriva Lennart Mere ringkonna inimestega. See grupp korraldaski Einselni arreteerimise, sest tedagi oli presidendikandidaadina mainitud. Einselni arvates need isikud ei soovinud, et mingi hääli rööviv kandidaat rikuks Mere valimisvõimalusi.

Einselni kohtuprotsess venis seletamatutel põhjustel hämmastavalt pikaks. 2003. aasta aprillis vabastas kohus ta süüdistustest ning tema arreteerimine tunnistati seadusevastaseks.

²⁴ Eesti kaitsepolitseil oli endiste agentide nimekiri ja kõiki Eesti kodakondsuse taotlejaid kontrolliti hoollega. 1992. aastal ostis kaitsepolitsei salaja umbes 500 KGB agendi toimikud. “*Estonia Secretly bought KGB Files*” [Eesti ostis salaja KGB toimikuid]. - RFE/RL, 7. august 1997, 6. augusti *Postimehe* järgi.

²⁵ Intervjuu, Laar.

²⁶ Veel üks *Estoniaga* seotud jänesehaak ilmnes ühe hüdrolokaatoriga saadud kujutise ümbertrüki näol 2000. aasta *Estonia* konverentsi brošüüris. See kujutis on põhjustanud segadust ja püsivat arusaamatust. Mõne väitel kujutas hüdrolokaatoriga saadud pilt võõriviisiriga sarnanevat objekti, mis lebas uppunud parvlaeva peal. Sellest tõlgendusest sündisid teooriad, et võõriviisir oli uppuva laeva küljes kinni ning et tuukrite korraldatud plahvatus rebis selle alles hiljem lahti. Ent nagu desinformatsiooni puhul ikka, puudusid reprodutseeritud fotol allikas ja kuupäev.

Võõriviisir tõsteti pinnale novembris 1994 ja viidi Soome, sealt ühele Rootsi saarele, kus see asub tänini. Hüdrolokaatoriga saadud kujutis ilmus päevavalgele alles kuus aastat pärast seda, kui viisir oli maismaale paigutatud. Pole selge, kas see hüdrolokaatorifoto tekitati nimme eesmärgiga külvata ohvrite perekondade vahele lahkkelisid või oli see süütu viga.

STRATEEGILINE KAASTUNNE

¹ “Remains Identified Via DNA As Those of 2 9/11 Hijackers” [DNA-analüüsiga tehti

kindlaks 11. septembri kahe lennukirõvija säilmed]. - Associated Press, 28. veebruar 2003.

²“94 surnukeha toodi pinnale keeruka operatsiooniga, mis algas sellega, et *Kursk* oktoobris [2001] merepõhjast üles tõsteti ja Murmanski sadamalinna lähedal Rosljakovo kuivdokki veeti. Enneolematu operatsiooniga... [täideti] president Vladimir Putini lubadus, mille ta andis leinavatele sugulastele, et hukkunud meeskond maetakse maismaale.” “All 94 Bodies Of *Kursk* Crew Identified” [Kõik *Kurski* meekonna 94 surnukeha on tuvastatud]. - AFP, 1. märts 2002.

NB: Kõik *Kurski* ülestõudnud ohvrid identifitseeriti, hoolimata pardal kärgatanud plahvatuse purustustoimest.

USS Greeneville’i ja *Ehime Maru* kokkupõrge toimus veebruaris 2001; Gudžarati maavärin jaanuaris 2001; China Airlines’i lennukatastroof mais 2002; Gulf Air’i lennuk hukkus augustis 2000; Tansaania kaevandusõnnetus leidis aset juunis 2002.

³ *Titanicul* hukkunute säilmeid poleks saanud 20. sajandi alguse tehniliste vahendite piiratuse tõttu üles tõsta. Vrakk lamab tervelt 3800 meetri sügavusel. Hilisem erand oli Nõukogude Liit. 1983. aastal, kui Nõukogude reaktiivhävitatja oli Korean Airlines’i lennu 007 alla tulistanud, võtsid sovetid hukkumispäiga meres oma kontrolli alla. Hukkmiskohas oli meri 170–180 meetrit sügav. Moskva keelas USA ja Jaapani otsimis- ning päästemeeskondade pääsu oma territoriaalvetesse ning ahistas nende laevu isegi rahvusvahelistes vetes. Sovietid korraldasid ise salastatud päästeoperatsiooni ja teatasid, et ühtki surnukeha polevat leitud.

⁴ Tero J. Taiminen, Taina Tuominen, “Psychological Responses to a marine disaster during a recoil phase: Experiences from the *Estonia* Shipwreck” [Psühholoogilised reageeringud mereõnnetustest toibumise faasis: *Estonia* uppumise kogemused]. - *British Journal of Medical Psychology*; juuni 1996, köide 69(2), 147–153.

⁵ “Relatives March to Demand Raising of Sunken Ferry” [Sugulased astuvad välja, nõudes uppunud parvlaeva ülestõstmist]. - Associated Press, 17. november 1994.

⁶ Intervjuu, Calamnius.

⁷ Intervjuu, Tidström.

NB: Transport kuulub Rootsis tööstuse, tööhõive ja kommunikatsiooni ministeeriumi haldusalasse. Käesolevas raamatus kasutatakse lühiduse mõttes nimetust ‘transpordiministeerium’.

Rootsi transpordiminister aastail 1998–2002 Mona Sahlin keeldus kategooriliselt katastroofi mistahes asjaolusid ajakirjanikega arutamast.

Rootsi valitsuse suhtumist hukkunute sugulastesse, kes soovisid säilmete väljatoomist, kirjeldab järsult Anders Iacobaeus, kes 1996. aastal oli Rootsi transpordi- ja kommunikatsiooni ministeeriumi peajurist ning transpordiminister Ines Uusmanni vanemnõunik: “Mõistan inimeste soovi, kes ihkasid surnukehade ülestõstmist esimestel kuudel pärast õnnetust,” ütles Iacobaeus. “Aga need, kes tahavad seda praegu, on minu meelest haiged. Möödanik tuleb rahule jätta”. Dean E. Murphy, “Relatives Recoil at Swedish Plan for Sunken Ferry” [Sugulased kohkusid tagasi sellest, mida Rootsi uppunud parvlaeva asjus plaanib]. - *Los Angeles Times*, 5. mai 1996.

⁸ “Kahel korral püüti...”. - BNS, 3. juuli 1995.

"... moraalselt jõledaks..." Katarina Bjärvall, "Private Initiative to Retrieve Bodies in Baltic Sea Disaster" [Erainitsiatiiv eesmärgiga Läänemere õnnetuses hukkunute surnukehad pinnale tõsta]. - Associated Press, 10. jaanuar 1995.

⁹ "Rootsi kahtleb *Estonia* plahvatuses", *Albuquerque Journal* (New Mexico) oma võrguleheküljel ABQjournal.com, 2. november 2000, Joseph Ditzler.

NB: Keelatud mereala paikneb keset intensiivset kalapüügipiirkonda ja laevateel. Iga päev liigub Läänemerel ligikaudu 5000 laeva.

¹⁰ Intervjuu, Tidström.

¹¹ "... hoidusid meelega seda kohta õnnistamast..." - Intervjuu, peapiiskop Weman.

"... mitmest surnukehast väljaspool vrakki..." - *One Eagle*'i ROV salvestas "umbes 8–10 surnukeha... [väljaspool vrakki] rusu peal või hulgas. Säilmed olid mitmesuguses seisundis. Mõned olid skeletid, teisi katsid peaaegu kahjustamata rõivad." Gregg Bemis and Jutta Rabe, "Report on the diving expedition in the Baltic Sea to the wreck of the passenger ferry *ESTONIA* from August 19th to August 31st 2000" [Aruanne Läänemeres reisiparvlaeva *ESTONIA* vrakile sukeldumisest 19.–31. augustini 2000.]. Oma intervjuus rääkis Bemis pisut pikemalt: "Nägin mitut surnukeha monitorkraanil, kui me ROV abil merepõhja uurisime... Mitmed teised meie rühmast nägid neid samuti ja võivad öeldut kinnitada. Loomulikult rääkisime sellest ohvrite omaste komitee juhtidele, keda kuuldu sügavasti ärritas. Hoidusime hoolega neid säilmeid mistahes viisil häirima."

Lisaks, Rabe, lk 174–180: "... merepõhjas keset igasugust pagasit ja laevalt pärit esemeid lamas kümme kuni viisteist surnukeha. Enamasti olid need juba skeletid. Kaugjuhtimisega liikurroboti (ROV) kaamera näitas kaht teineteise lähedal lamavat skeletti, üks neist oli normaalse suurusega, teine mõnevõrra väiksem. Suurema rinnak oli sisse surutud, tema reie lähedal lebas kohver... ROV sattus järgmise surnukeha juurde, see oli mees, kes kandis poolsaapaid, heledaid džiiine ja valget särki, käed justkui ennast kaitstes rinnal risti. Kogu selle tragöödia ulatus tulvas taas minu teadvusse... Nägime ROV kaamera kaudu veel üht surnukeha. Ilmselgelt oli see mees. Tal oli ainult trikoosärk seljas ja püksid jalas. Tema pea oli kadunud, kalad keha ära närinud.

Peale selle kandus ilmselt vrakilt pärit inimsäilmeid ka randa, ehkki valitsus oli detsembris 1994 kinnitanud, et Rockwateri tuukrid sulgesid sukeldumise lõpul kõik parvlaevas olnud augud.

1995. aastal leiti Eestis Saaremaal Sõrve poolsaare rannalt naisesäilmed, arvatavasti oli ta parvlaevalt *Estonia* pärit hukkunu. Aasta hiljem leidis keegi poiss Soomes Tammisaari saarestiku lähedal käsivarreluud, arvatavasti samuti mõne *Estonia* ohvri omad. Paldiski lähedal ühe saare rannalt leitud naise luud osutusid rootslasest hukkunu omaks.

Vt: "Corpse Washed Ashore in Estonia May be From Sunken Ferry" [Eesti randa uhutud surnukeha võib pärineda uppunud parvlaevalt]. - BNS, 2. märts 1995; "Remains of Possible Ferry *Estonia* Victim Found in Finland" [Soomes leiti võimaliku *Estonia* ohvri säilmed]. - BNS, 6. juuli 1996; "Bones Found in Estonia Belong to *Estonia* Ferry Victim" [Eestist leitud luud kuuluvad parvlaeva *Estonia* ohvrile]. - BNS, 15. mai 1996.

¹² Intervjuu, Bemis.

¹³ Intervjuu, Tidström.

¹⁴ Marju Lauristin and Peeter Vihalemm (eds.), "Return to the Western World: Cultural

and Political Perspectives on the Estonian Post-Communist Transition", Tartu University Press, 1997, peatükk "Contexts in Transition".

¹⁵ Intervjuu, Lauristin.

¹⁶ "Isegi siis, kui laeva ülestõstmine oleks tehniliselt võimalik..." - Reuters, 20. oktoober 1998, Vibeke Laroi.

"Meri vajab aeg-ajalt..." - Andrew Higgins, "Vanishing captain holds key to riddle of disaster" [Õnnetuse mõistatuse võtmed on kadunud kapteni käes]. - *The Independent* (London), 2. oktoober 1994.

Vt ka: "Estonia's Meri refuses to accept Swedish panel's stance on ferry victims" [Eesti president Meri ei lepi rootslaste komisjoni hoiakuga parvlaeva ohvrite suhtes]. - BNS, 12. november 1998; "Angry Haitians blame woodoo for ferry sinking" [Vihased haitilased süüdistavad parvlaeva uppumises voodoo'd]. - CNN-i võrgulehekülj www.cnn.com, 11. september 1997.

NB: 2003. ja 2004. aastal lükkas Mere pressiesindaja tagasi kaks taotlust saada käesoleva raamatu jaoks Merelt intervjuu. Meri suri märtsis 2006.

¹⁷ Intervjuu, Mearns.

¹⁸ "Raise the *M/S Estonia*" [M/S Estonia tuleb üles tõsta!]. - <http://heiwaco.tripod.com/salvage.htm>, Anders Björkmani võrgulehekülj.

¹⁹ "TWA ülestõstmine annab pildi mereväe võimalustest", *Navy News & Undersea Technology*, 17. veebruar 1997.

NB: TWA 800 umbes 28 meetri pikkuse sektsiooni rusud toodi veest välja, seati kokku ja nüüd kasutab Riigi Transpordihutuse Ameti akadeemia Virginias seda lennuõnnetuste uurijate väljaõpetamisel.

²⁰ Intervjuu, Alenius. Läänemere elustik on suhteliselt tagasihoidlikum kui maailma ookeanides. *Estonia* vraki asupaigas on 50 meetri sügavusel vee hapnikusisaldus 8 milliliitrit liitri kohta. 80 meetri sügavusel langeb see suurus 1 milliliitri liitri kohta.

²¹ Intervjuu, Downs. Downs rõhutab, et tema kommentaar on üldine, parvlaeval *Estonia* olevate inimsäilmete konkreetse seisundiga ta ei ole tuttav tuttav.

²² Kui hammaste röntgenivõtted pole kättesaadavad, kasutavad kohtudentid identifitseerimiseks uusi tehnikaid. Näiteks kompuuteranalüüsil võrreldakse väljatoodud ohvri hammaste digitaalkujutist naeratava isiku digifotoga.

²³ Stolorow lisas: "Pärast 11. septembri katastroofi on tugevasti lagunenud luude ja kudede DNA-tuvastamine kiiresti edasi arenenud. Tavaline STR-markeranalüüs ja mtDNA analüüs on oluliselt täiustunud ning uusima saavutusena kasutatakse tugevasti lagunenud proovides DNA avastamiseks SNP-markereid. [Sellegipoolest] ei ole ikka veel ligi pooltest Maailma Kaubanduskeskusest pärit proovidest ka kuitahes täiustatud meetoditega saadud tõlgendatavaid DNA-profiile, sest proovid on ülimalt lagunenud."

Stolorow hindas, et iga proovi DNA-testimine maksab 100 kuni 300 USA dollarit, kusjuures mtDNA test on kolmest DNA-analüüsist kõige kallim. Intervjuu, Stolorow.

Kriminalistika tuvastamismeetodid üha täiustuvad. DNA ekstraheerimistehnika areng on võimaldanud saada DNA kätte 83 protsendist neistki luuproovidest, mida varem ei

osatud analüüsida. Vt: Randy Dotinga, "Tech May ID More 9/11 Victims" [Tehnika aitab identifitseerida rohkem 11. septembri ohvreid]. – Wired online, 20. detsember 2005.

Veelgi enam, pärast Aasia tsunamit tuvastatakse kohtumeditiiniliselt tuhandeid ohvreid. Teadlased on avastanud, et DNA on vastupidav materjal. Kõige rohkem ohustavad seda kuumus ja niiskus. Seega külm Läänemeri kaitseb mõnevõrra *Estonia* ohvrite DNA-d. Vt: Randy Dotinga, "DNA Testers Battle Time, Humidity" [DNA uurijad võitlevad aja ja niiskusega]. – Wired online, 9. september 2005.

²⁴ Matti Huuhtanen, "Ferry Salvage" [Parvlaeva ülestõstmine]. – Associated Press, 5. oktoober 1994; "Sunken Ferry Must Be Surfaced, Estonian Minister Says" [Eesti minister ütleb, et uppunud parvlaev tuleb üles tõsta]. – BNS, 5. oktoober 1994.

²⁵ "Efter Estonia" [Pärast Estoniat]. Statens offentliga utredningar, 1996:189, Inrikesdepartementet, Rapport av Utredningen för vägledning efter Estoniakatastrofen, [kokkuvõte inglise keeles], lk 196.

²⁶ Intervjuud, Örn ja Franson.

²⁷ "The Economics of Dealing with Despair" [Meeleheiteta tegelemise ökonoomika]. – *Lloyd's List*, 16. august 1991.

²⁸ "Efter Estonia", lk 196.

²⁹ Intervjuu, Coe.

³⁰ "Divers Tell of Retrieving Kursk Bodies" [Tuukrid räägivad Kurski surnukehade väljatoomisest]. – *Moscow Times*, 15. november 2000.

³¹ "The Survivors" [Ellujääjad]. – *The Daily Telegraph*, ajakiri *Telegraph*, 8. märts 1997.

³² Intervjuu, Franson.

³³ Intervjuu, Örn.

NB: Enda ühepoolsete otsuste ebaõiglust Rootsi Eetikanõukogu ei kommenteerinud. Pealegi pole avalikkuses toimunud mingit elavat väitlust võtmetähtsusega küsimustes: Miks nähakse inimeste säilmete väljatoomise ja nende kohtumeditiiniliste vahenditega tuvastamisega vaeva Euroopas ja USA-s, kuid mitte Skandinaavias? Miks tuuakse surnukehad üles merrekukkunud lennukilt, kuid mitte uppunud parvlaevalt? Kas eetilist laadi otsustused sõltuvad transpordivahendi liigist? Kas siis kõigi õnnetuste ohvrid pole samasugused, hoolimata sellest, kas nad surid reaktiivlennukis või laeval?

³⁴ "Swedish panel recommends to recover remains of Estonia victims" [Rootsi (Örni) komisjon soovib *Estonia* ohvrite säilmed üles tuua]. – BNS, 12. november 1998.

³⁵ Ibid.

³⁶ Intervjuud, Paeorg ja Andresson.

³⁷ Intervjuud, Vare ja Paeorg.

³⁸ "... õudusfilmi..." – *Eesti Päevaleht*, 13. november 1998.

NB: Vette sattunud surnukehad tursuvad gaaside toimetel, mida tekitavad liha söövad bakterid. Tavaliselt jämesooles elutsevad bakterid toituvad nüüd surnukehade roiskuvast

lihast ja eritavad gaase – süsinikdioksiidi ja vääveldioksiidi –, millest mõned kehaosad tursuvad, iseäranis nägu, alakeha ja meeste genitaalid. Aga see juhtub suhteliselt lühikese ajaga, 1–3 kuud pärast uppumist. Analüüsigrupp soovitas ülestoomist neli aastat pärast uppumist. Keegi ei rõhutanud neid seiku. Eesti peaministri Siim Kalda endine pressisekretär Daniel Vaarik ütles autorile, et eestlaste arvates olevat laeva tõstmine 80 meetri sügavusest tehniliselt võimatu, kuid see on sügav väärarusaam.

Intervjuu, Örn.

“Estonia’s opposition puts Sweden in predicament” [Eesti vastuseis tekitab Rootsis kimbatust]. - BNS, kolmapäev, 27. jaanuar 1999.

³⁹ “Government Decision on M.S. *Estonia*” [Valitsuse otsus M/L *Estonia* asjus]. - pressiteade. Rootsi tööstus-, tööhõive- ja kommunikatsiooniministeerium (Naringsdepartementet), 11. veebruar 1999.

⁴⁰ Intervjuu, Örn.

⁴¹ Intervjuu, Weman. “Kirik polnud päri, et meri on hauakamber. Kuid meid pärssisid mitmesuguste huvigruppide erinevad arvamused... Kui kirik ütleks jah või ei, siis tunneksid mõned ennast solvatuna... Merega seotud inimesed võivad küll leppida otsusega, et meri on haud. Aga Ida-Rootsi elanikud ei arva nii. Nad väitsid, et [võimud] tõstsid ju üles Norra kokkuvarisenud Alexander L. Kiellandi nimelisel naftaplatvormil hukkunute kehad [1980. aastal], miks siis nüüd nõnda ei tehta?”

⁴² USA suursaatkonna korrespondentsist, 14. juuli 2000. Salastatusaste: Delikaatne. Kellelt: USA Stockholmi suursaatkond, “Olson”. Kellele: Riigisekretär, Washington DC. Teema: Vastuväited “Estonia” vrakile sukeldumise asjus. Suursaatkond oli saanud ka mitu faksi hukkunute sugulasi ja eluga pääsenuid esindavatelt rühmitistelt, kes pooldavad sukeldumist. Peale selle tundub, et ilmselt keegi – kas USA või Rootsi – valitsuse kõrgemal tasandil oli huvitatud, mida Rootsi varjas. Kõrge ametiisik, kelle nimi on veel täninigi salastatud, toetas ametlikult Bemise sukeldumist:

“... meile helistas ka [NIMI KUSTUTATUD] ja teatas, et põhimõtteliselt toetab ta uurimiseks ettevõetavat sukeldumist. Helistaja soovil ei maininud me seda kõnelust MFA-le [Rootsi välisministeeriumile].”

⁴³ “Efter *Estonia*”, lk 194.

LÖPPSÕNA: TÖÖ ON POOLELI

¹ RIIKliku Julgeoleku Agentuuri (NSA) vastuskiri autori taotlusele on toodud Lisas V. On oluline mainida, et esmane Informatsioonivabaduse seadusel (FOIA) põhinev taotlus esitati 2002. aasta algul, ammu enne seda, kui 2002. aasta lõpul kehtestati Sisejulgeoleku seadus.

² Soome mereväel on Soome lõunapoolse rannikuvööndi merepõhja paigutatud hüdrolokaatoritega jälgimise süsteem. Kasutatav tehnika peaks tagama hea akustilise informatsiooni ning on loomulik eeldada, et NSA saab selle seadmestikuga ammutatud luureteavet. USA luureallikad ei kommenteeri veealuse helijälgimissüsteemi SOSUS olemasolu Läänemeres ega välisriikidelt saadavat sideluure (SIGINT) alast abi.

³ Allveelaeva sideseanss ei tarvitsenud üldse olla seotud *Estonia* katastroofiga, kuid see piirkond oli juba niigi tundlik, ning allveelaeva seal lähedal viibimise tunnistamine lihtsalt sütitaks uusi süüdistusi.

Väljaande "Russian Strategic Nuclear Forces" [Vene strateegilised tuumajõud]. - (ed. Pavel Podvig, MIT Press, 2001, lk 280) järgi astub allveelaev harva raadiokontakti. Määratud ajal võib allveelaev tõusta periskoobisügavusele ning tõsta informatsiooni vastuvõtmiseks antenni. Muudel puhkudel võib kapten raadio teel abi kutsuda, et vabaneda jälitavast allveelaevast, aga ka siis, kui mõni meeskonnaliige sureb, või mingi suurema õnnetuse korral.

⁴ *One Eagle*'i sidet võis segada ka Rootsi sõjavägi. Võis juhtuda, et NSA märkas signaali summutamist, ehkki pole teada, mis võinuks olla veenev põhjus selle kohta aruanne kirjutada.

⁵ Intervjuu, Schmill.

⁶ Intervjuu, Ångström.

Vt ka Pranay Gupte ja Rahul Singh.: "Money! Guns! Corruption!" [Raha! Relvad! Korruptsioon!]. - *Forbes*, 7. juuli 1997.

"Rootsi relvastusagentuuri direktor Carl-Frederik Algernon, võtmetähtsusega isik Boforsi juurdluses, mille Rootsi politsei oli salaja algatanud, kukkus või tõugati Stockholmis keskvalksalis saabuva metroorongi ette ja sai ta surma. Tema hukkumine tunnistati ametlikult enesetapuks, ehkki peaaegu keegi Rootsis ei usu seda."

NB: Rohkem kui nelikümmend aastat tagantjärele tuli ilmsiks muidki skandaale, sealhulgas 60 000 Rootsi kodaniku sundsteriliseerimine aastail 1935 kuni 1976 ja ebainimlikud hambaeksperimentid aastail 1946–1951, mis sooritati sadadel "vaimse puudega" rootslastel, kellele vägisi söödeti kleepuvaid iiriseid ja jäeti siis hambad lagunema. Vt näiteks, "Eugenics Scandal rocks Scandinavia" [Eugeenikaskandaal kõigutab Skandinaaviat]. - *Manchester Guardian Weekly*, lk 1, 31. august 1997; "Inferior" Swedes force-fed candy in dental study" [Alamat sorti] rootslastele söödeti 1946–1951 hambauuringute käigus vägisi kompekke]. - AFP, 22. september 1997.

⁷ Intervjuu, Heyman. "Meie lihtsalt ei saa lubada, et ligi 900 hukkunuga õnnetus jääks aruka selgituseta," lisas Heyman. Heymani esinemisel viibis ka Carl Bildt endine nõunik, kes agressiivselt ründas kõiki Heymani väiteid. "Iga minu väide, iga fakt, mille esitasin, seati kahtluse alla." Heyman lahkus parlamendist 2002. aastal.

⁸ "Finnair confirms unexplained missile fly-by in 1994" [Finnair kinnitab seletamatut raketi möödalendu 1994. aastal]. - *Helsingin Sanomat*, 13. jaanuar 2003.

Tuumastardi intsidenti mainiti 5. osas "Alternatiivstsenaariumid".

Ka USA valitsus polnud rahul Aleksander Einseini otsusega asuda "selle regiooni tundlikkuse" tõttu – nõnda viidati tavaliselt Venemaale – Eesti kaitsejõudude juhatajaks.

JÄRELKIRI A: KIIRE UPPIKUMISE SELGITAMISPÜÜD

¹ BNS, 12. november 1996.

² Intervjuu, Schager.

³ Lõpparuanne, 13.6, "Ruumide ülejutamise ja laeva uppumise", lk 181–183.

⁴ Laeva ehitusjooniste järgi oli *Estonia* 4., 5. ja 6. tekil 160 kajutiakent mõõtmetega 20 cm x 40 cm ning 184 akent mõõtmetega 30 cm x 80 cm.

⁵ Rockwateri uurimisaruanne, lk 8.

⁶ Lõpparuanne, 13.6, "Ruumide ülejutamine ja laeva uppumine", lk 181–183.

Ka Rootsi Sõltumatu Faktigrupp rõhutas purunenud akende teooria sihilikku ebamäärasust: "Samuti on tähelepanuväärne, et üldse ei kontrollitud, kuidas uked või aknad lainete lööke taluvad. Pole viidatud ühelegi tugevustestile, kuid ometi selgitab komisjon ikka veel, et vesi pääses just nõnda laeva sisemusse." <http://www.factgroup.nu/est/reports.html>.

⁷ Risuvälja jaotumist saab pidada parvlaeva liikumise viimase etapi ligikaudseks jooniseks; see kas kinnitab või nõrgendab JAIC'i kirjeldatud sündmusteahela versiooni. Ent mingitel seletamatutel põhjustel jäeti risuväli uurimata.

⁸ Lõpparuanne, 13.6, "Ruumide ülejutamine ja laeva uppumine", lk 183.

⁹ Intervjuu, Carlqvist: "Kui need olid avatud ja vee all ning miski ei takistanud vee sissetungi, siis võis hüdrodünaamilisi efekte arvestades nende kaudu sisse voolata kõige rohkem 10 tonni minutis. Midagi samasugust võib täheldada ollepudelil joomisel... Nii et tegelikult oli vee sissetung päris tühine. Olulisem on see, et need avasid sattusid vee alla siis, kui laeva kalle oli üle 37 kraadi, arvatavasti 40 kraadi. See tähendab, et laev pidi kaaduma juba enne ventilatsioonivauste vee alla sattumist, sest lõpparuande järgi oli kriitiline kalle 37 kraadi."

Saksa ekspertide grupi juht Hummel kummutas ventilatsiooniteooria samasugustel põhjustel. 2005. aastal algatas Rootsi valitsus uue uurimise, et välja selgitada, miks laev ikkagi nii kiiresti uppus, kuna ventilatsiooniteooria osutus teadaolevate faktide põhjal alusetuks.

¹⁰ "Ferry sinking not caused by bomb, investigator say" [Uurijad ütlevad, et parvlaeva uppumist ei põhjustanud pommipahvatus]. - AFP, 24. september 1999. "Rahvusvahelise uurimiskomisjoni esimees Uno Laur teatas, et Saksa laevatehas vaidlustab leitud endist viisi, püüdes nõnda vabaneda vastutusest laeva ehitusvigade eest. "Laevatehasel on palju versioone ning tundub, et neid tuleb üha juurde," ütles Laur päevalehele *Postimees*. "Puudub veel ainult UFO-versioon," lisas ta."

¹¹ "Both lifts had only non-watertight doors on starboard ...the sills of the sliding doors had a total height of 230 mm" [Kummalgi tüürpoordipoolsel liftil polnud veekindlaid uksi... liuguste läve kogukõrgus oli 230 mm." SEG, 21.3.1., "Tunnistused esimese teki reisijate alalt".

Norske Veritase aruanne *Estoniast*, 22. november 1994, lk 29.

¹² Teine väide on see: kui ramp oluks pärani lahti rebitud, nagu JAIC väidab, siis oluks see liikuv, iseäranis arvestades laeva käitumist uppumisel. *Estonia* vajus vette, ahter ees, vöör kerkis taeva poole. Hetk hiljem langes parvlaev peaaegu kummuli asendis ettepoole. Merepõhja vajudes oleks vabalt kõlkuv ramp täiesti lahti surutud. Seda mõistab igaüks, kes on käe sõitva auto aknast välja sirutanud. Lõpuks 120 kraadi tüürpoordi kaldunud laev jäi Läänemere põhja lamama. Autoteki ramp oleks siis iseenesest kohale vajunud.

Lukustamata rampi saanuks kergesti liigutada. Vee üleslükkejõudu arvestades oleks tuuker jaksanud seda isegi käega nihutada. Aga kui *One Eagle*'i tuuker üritas 2000. aasta augustis rampi avada, ei liikunud see paigast. Ta pidi külmise õhuballooni ära võtma ja alles siis õnnestus tal pea praio vahelt autotekile pista, ütles Bemis.

¹³ Bengt Schager, "Meeskonna vigu varjatakse," *Dagens Nyheter*, 3. detsember 1997, tõlgitud rootsi keelest. "Õnnetuse uurimisel on selgunud, et laev lastiti eeskirju eirates. Autode vahe oli ettenähtud 60 cm asemel kõigest 10 cm. Tulekahju puhul olnuks võimatu kustutamiseks autode vahel liikuda."

Vt ka: SEG, 17.1 "Lastimine".

Vt ka: SEG aruandest meeskonnaliikmete Margus Treu, Jaak Mullo ja Valdur Matti tunnistusi. Nende kirjeldust, mismoodi autod tekile paigutati, kinnitavad eluga pääsenud veokijuhid.

¹⁴ "Laeva diferent muutus pärast Tallinnast lahkumist [veega täitunud] visiiri tõttu ahtrist vööri poole ning vesi pääses kahjustatud vöörirambi ja muude avade kaudu autotekile..." SEG, "Kokkuvõte".

¹⁵ "The Naval Architect", september 1998, lk 13–14.

¹⁶ Knut Carlqvist, "Tysta leken Varför sjönk Estonia?" [Vaikne mäng. Miks uppis ESTONIA?], Stockholm: 2001, lk 135–140, tõlgitud rootsi keelest.

Carlqvist lisas: "Viis eluga pääsenut nägid kella 01.05-st (Mats Hillerström) kuni 01.30-ni (Pierre Thiger) visiiri, mis kõlkus ajami [silindri] küljes. Üldiselt arvati, et see oli sisse ja välja nihkuv stabilisaatori uim. Aga nende jutu järgi liikus see külgsuunas... ja kõik nägid seda vöoris, stabilisaator aga paikneb laeva keskosas. See oli valge "nagu suur uks". Tegemist sai olla ainult visiiriga."

Hilise ärakukkumise stsenaarium:

Carlqvist usub, et rambi lahtirebimise korral oleks ka see visiiri järel merepõhja langenud. Lahtiväänatud ramp oleks meeletu jõuga vastu vööripiigi teki löönud. "[Hoop] oleks kildudeks purustanud osaliselt defektsed rambihinged. [Ent ometi] on rambi lukud kahjustamata.

Kõige tõenäolisemalt rippus visiir rambi küljes, kus ajam seda kinni hoidis, esimese faasi ajal, näiteks kaldeni 50 kuni 60 kraadi, ning libises siis eemale. Ajam tõmmati täielikult välja ja paindus teise faasi ajal, kui visiir rambi küljest vabanes. Kui jääloikur enam visiiri ei toetanud, siis rebenes see lahti ja vajus otseteed põhja."

Saksa uurijate järgi oli ramp eritelgne juba enne õnnetuse ööd, sest parkpoordipoolse välislinge laager oli rikutud. Niisuguse eritelgsuse tõttu ei ulatunud pakpoordipoolne alumine kinnituspolt täielikult pessa ning pakpoordipoolne ülemine polt ainult puudutas rambitasku sisekülge. Selle tagajärjel pidi meeskond rambi hädapäraselt trossidega kinnitama.

Veel ütles Carlqvist: "Kahtlemata taluvad need trossid tõmmet palju paremini kui lukud, kuna trosside juures seda metalliväsimise probleemi ei ole. Need ei katke, kuigi venivad pisut. See selgitab, miks vraki ramp oli paakil."

Anders Björkman on oletanud, et visiir murdus küljest siis, kui laev oli juba külili. Visiir ei olnud külglainete löökide talumiseks konstrueeritud: "... miks visiir küljest kukkus? Kui *Estonia* kaldus, siis tüürpoordipoolse vööriplaadi pardalahu ja veepinna vaheline nurk muutus peaaegu nulliks, mistõttu pikiõõtsuv laev sukeldus vette kaldudes külglainetes, mille ristjõud rebis visiiri küljest. Külgsuunaline koormus ületas arvatavasti kuus kuni kümme korda selle kogujõu, mida projekteerides oli arvestatud (eeldusel, et laev on püstasendis)."

Anders Björkman, "Time to look at a new theory on 'Estonia'" [Kiri: On aeg arutada "Estonia" asjus uut teooriat]. - *Lloyd's List*, 2. august 1996.

Rootsi Sõltumatu Faktigrupp eeldas, et visiir langes küljest ja ainult vigastas esirampi: "Visiiri kaotamise ajal paindus ramp tüürpoordi suunas ettepoole, tekitades rambi ülemises osa umbes 40 cm laiuse prao. Rambi lukustusmehhanism sai kahjustada ja murdus, kuid rampi hoidis paigal tüürpoordipoolne alumine lukk, mis püsib endist viisi suletuna. See koos rambi kahjustustega, mis võisid tekkida ainult suletud rambi puhul, kui visiir küljest murdus, kinnitab kõige kindlamalt, et ramp oli uppumise ajal enam-vähem kinni." <http://www.factgroup.nu/est/reports.html>.

¹⁷ Vististi uskus JAIC algul, et ramp oli tõepoolest ainult osaliselt avatud, ehkki hiljem räägiti teist juttu. Greg McIvori ja Rebecca Smithersi artikli "Ferry's bow door ripped off at sea" [Parvlaeva võõrivärav murdus merel küljest] (*Manchester Guardian Weekly*), 9. oktoober 1994, järgi: "Kolme riigi korraldatud juurdlusel kinnitati, et 60-tonnise visiiri värava taga asunud siseramp jäi lainte meeleva ja väändus umbes meetri võtta irtakile, mistõttu vesi voolas sisse. "Osaliselt paigast nihkunud esirambi kaudu sissevoolanud veest piisas, et parvlaev kaotas stabiilsuse ja läks kummuli," nentis uurimiskomisjond oma avalduses."

NB: JAIC'i tehtud arvutisimulatsioonil, mis kujutas parvlaeva viimaseid minuteid, puudub füüsikaline põhjendus. Selle animatsiooni kaadreid on näha lõpparuande lk-l 177.

¹⁸ SEG, 21.2.4, "Süsteemimehaaniku Henrik Sillaste tunnistuste kokkuvõte."

Veel enamgi, JAIC'i endine liige Bengt Schager, kes küsitles meeskonnaliikmeid, ütles samuti, et meeskonda oli enne JAIC'i korraldatud küsitlemist instrueeritud. "Meil polnud käteväänamiseks jõudu... Arvatavasti oleks neil olnud meile rohkem öelda, kui nad tegelikult tunnistasid. Neid küsitleti tõlgi vahendusel Göteborgi [Rootsi] lennujaamas. Nad saabusid Tallinnast. Hiljem saime teada, et meie eestlastest ametivennad olid neid enne tulekut juhendanud. Nad juhtusid selle välja rääkima. Seega ei tegutsenud me enam ühtse komisjonina, sest Eesti osapool kahtlustas soomlasi ja rootslasi. Nii et tegelikult oli justkui kolm meeskonda. Ühe komisjoni puhul ei tarvitses [laeva meeskonda] eelnevalt instrueerida. [Meeskonna küsitlemine] oli ainus kord, kui nägin [eestlast] Andi Meistrit [JAIC'i esimeest] täielikus kaptenimundris - just küsitlemise ajal. Tema oli nende boss, nende käskija Eestis."

Intervjuu, Schager.

¹⁹ Saksa uurijate grupp lisas õnneks oma aruandele kõigi hangitud originaaltunnistuste koopiad.

²⁰ Et täpne olla, siis nägid laevas vett kaheksa esimeselt tekilt pääsenud reisijat, kui arvestada ka Yasmina Weidingeri tunnistust. Weidinger ütles, et tema kajutikaaslane Daniel Svensson hüüdis kajutist lahkudes, et koridoris on vesi. Aga kui Svensson ise ütlusi andis, siis ta veest ei rääkinud.

²¹ SEG, jaotis 21.3.1, "Tunnistused esimese teki reisijate alalt".

Reintamm, lisa 21.3.1.289.

Övberg, lisa 12.4.2.151.

Wachtmeister, lisa 17.2.232, vt ka täiendust tema tunnistuse lõpuosas.

Juhanson, lisa 21.3.1.291.

Arak, lisa 21.3.1.290.

Weidingeri avaldus 29.09.94 – lisa 21.3.1.296; teine avaldus 04.10.94 – lisa 21.3.1.297. NB: Nagu juba öeldud, ei maininud Svensson oma tunnistuses esimesel tekil nähtud vett, ehkki tema kajutikaaslane Weidinger kinnitas, et mees olevat karjunud koridori tunginud veest. Seetõttu ei arvestata selles loetelus Svenssoni. SEG aruandes on Svensson kirjas, mistõttu esimese teki reisijate arv, kes üles joostes nägid tekil vett, kasvab üheksani.

Stern – lisa 21.3.1.286.

Raba – lisa 21.3.1.292 / 21.3.1.293.

NB: Taavi Raba väite, et ta nägi esimesel tekil vett, vaidlustab Tuomo Karppinen. 1999. aastal ütles Karppinen, et ta olevat astunud ühendusse Rabaga, kes siis eitas 1994. aastal kohe pärast õnnetust antud tunnistuses mainitud “veemüüri”. Tuomo Karppinen, Mikael Huss, Klaus Rahka, “More thoughts on the *Estonia* accident” [Veel mõtteid *Estonia* õnnetusest”, *The Naval Architect*, juuli/august 1999, lk 10, 12.

Ent insidentide taasmeeenutusi mitu aastat hiljem on mõjutanud väitlused ja ajakirjandus; kui endine valitsuskomisjoni liige tegi Rabale erandliku ettepaneku ühendusse astuda, siis võis viimane rõõmuga öelda seda, mida talt oodati.

Aga peapõhjus, miks Raba hilisemas veemüüri eitamises tuleb kahelda, on see, et ta oli meeskonnaliige. Nagu eespool mainitud, olid Eesti riigiametnikud hoiatanud laeva meeskonnaliikmeid, et nad ei tohi anda sõltumatuid tunnistusi, mis võiksid kahjustada riigi huvisid.

²² Lõpparuanne, lk 68.

SEG, 41. peatükk, punkt 20: “JAIC mainib, et üks reisija nägi koridoris ‘peenikest veeniret’. Arvatavasti peetakse silmas Carl-Erik Reintamme, kes tegelikult nägi piki koridori suure surve all tulvatavat vett. Kuna JAIC ei rääkinud ainsagi esimeselt tekitl eluga pääsenud reisijaga, siis ei saanudki nad midagi täpsemalt teada. Kahtlemata oleksid nad pidanud juhtunusse sügavamalt tungima, sest surve all [null]tekitl [seal paiknes saun] esimesele tekile tunginud vesi tunnistas, et üks või mitu [null]teki ruumi olid üle ujutatud.”

²³ Lõpparuanne, “Eluga pääsenute tunnistuste kokkuvõte”, 6.1, sissejuhatus, lk 61.

²⁴ Tuomo Karppinen, Mikael Huss, Klaus Rahka, “*Estonia: Hard Facts and Realities*” [*Estonia*. Karmid faktid ja reaalsus]. - *The Naval Architect*, september 1998; *The Naval Architect*, juuli/august 1999.

²⁵ *The Naval Architect*, september 1998, lk 17. NB: Karppinen kirjutab, et esimeselt tekitl pääses eluga 20 reisijat. Tegelikult oli neid 24, nimelt 3 meeskonnaliiget ja 21 reisijat. Vt: SEG, 41. peatükk, punkt 20.

²⁶ Vt ka: Anders Björkman, *Lies and Truths about the M/V ESTONIA Accident* [Ellujäänute tunnistused osutavad, et komisjon eksib”, “M/L *Estonia* õnnetuse valed ja tõed]. - <http://heiwaco.tripod.com/e7.htm> (uuendatud 2004): jaotis 2.12 „About Water flowing down to Deck no.1 [Vee allavoolamisest tekile nr 1]: “Komisjon nendib lõpparuandes... et vesi ujutas kõigepealt üle kõrgemal asuva autoteki ja voolas sealt alla esimesele tekile, ehmatades reisijaid. Seega pidi vesi voolama läbi lukustatud ja suletud tulekaitseuste, millel on 25 cm kõrgune lävepakk...”

JÄRELKIRI B: AJALOOLINE VALGUSVIHK

¹ Jan Heweliusz'e tonnaaz oli seitsmendik *Estonia* omast. Suhteliselt väheste akende ja koridoride tõttu pidanuks see parvlaev täituma veega kiiremini kui suurem ja keerukama konstruktsiooniga *Estonia*. Sellegipoolest jäi Heweliusz pinnale, sest selle kere oli terve.

² Aruanne "M/V *Herald of Free Enterprise* Formal Investigation", lk 7.

³ Ibid, lk 68. "Laeva uppumise lõppetappi oli ja on võimatu kvantitatiivselt hinnata. Tekiehitiste ajutise, kuid üsnagi olulise ujuvuse tõttu võis laev peaaegu külili mõnda aega liikumist jätkata. Meie arvates ei ole uppumise selle etapi detailne selgitus oluline."

⁴ Arvutisimulatsiooniga tuvastati, et *Heraldi* ümbermineku algusest kuni selle põhja takerdumiseni rohkem kui 90-kraadise nurga all kulus pisut üle 60 sekundi. Teiste uuringute järgi kestis see 3 minutit. Igatahes oli pöördumine nii kiire, et tegemist pidi olema loomuliku, katkematu kaadumisega.

⁵ *Express Samina* uppumine: Terri Judd and Charles Arthur, "Ferry Disaster: "This was an accident waiting to happen"" [Parvlaeva hukkumine – see õnnetus pidi juhtuma]. - *The Independent*, 28. september 2000.

⁶ *Nahhimovi* uppumise informatsioon: Oberg, lk 92–93; intervjuu Peterburi kirjaniku David Tšapkisega, kes on kirjutanud *Admiral Nahhimovist* raamatu; Hooke, "Maritime Casualties, 1963–1996".

NB: Nii *Nahhimovi* kui ka *Estonia* katastroof juhtus äkki ning mõlemad laevad uppusid nii kiiresti, et paljud inimesed ei jõudnud oma alumise teki kajutitest välja. Ka *Nahhimovi* juhtumi uurimisel ilmnis valitsuse salastamispoliitika. Mõlemal juhul lõppes kõik nõnda, et süüdistust ei esitatud kellelegi. Ohvrite sugulastele ja ellujäänutele ei selgitatud kunagi tragöödia põhjust kunagi täielikult. Ja samamoodi nagu *Estonia*, jäeti ka Nõukogude laev sadamast kõigest mõne miili kaugusel merepõhja.

⁷ Torpeedod tabasid võõri, laeva keskosa ja masinaruumi. Bluejacket Books, A. V. Sellwood, "The Damned Don't Drown", Naval Institute Press, (Annapolis, Maryland), 1973.

