

# MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

*Ilmub kuus korda aastas*

Vastutav toimetaja <b>Joh. Sandbank</b> , vanem-leitnant Tel. ametis: Mereväe 76 kodune; Linna 469-05 Majandus toimetaja <b>Joh. Treiberg</b> kv. ametnik Tel. ametis: Mereväe 62 kodune; Linna 441-56	Väljaandja: <b>Mereväe Ohvitseride Liitkogu</b> Toimetus ja tallitus: <b>Merejõudude Staap</b> V. Patarei 10. Tel. Mereväe 62  Tellimishind: aastas kr. 3.-; <sup>1</sup> / <sub>2</sub> aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s.	Tegev toimetajad <b>Oskar Valdšnep</b> , leitnant Tel. ametis: Mereväe 45  <b>Joh. Ivalo</b> , leitnant Tel. ametis: Arsenali 4-73
---	---	---

NR. 1

20. VEEBRUARIL 1935

III AASTAKÄIK

**SISU:** Van.-leitn. *K. Linneberg* — Meie Merejõudude loomispäevilt; *Jv.* — Eduka meresõja tingimusi väikese laevastikuga; Van.-leitn. *A. Pontak* — Allvee-päästemaskid; Vene laevastiku miinide-veeskmise operatsioonid Balti merel aastail 1914—1917; *A. J.* — Kaubalaevastiku krediidist; *Insener R. Brükkel* — Mootori süüteküünlala valikust (lõpp); *A. Kään* — Isoleerimise tähtsus ja isoleermaterjalid; *Ge Wesse* — Purjesportlase üks pühapäevi; kapten *M. Mei* — Meremuuseum; *H. K-pp.* — „Seitsmel hoidjal laps silmata“; Kaitseväeteenistusest lahkusid pootsm. *Johan Vesterbuš* ja motorist allohvits. *Toomas Tünder*; *J. Kangur* — Assistentidele mehaanikudiplomid; Sõjasadama pootsman *A. Kolk* †; *M. P.* — Ülevaade Tallinna Jahtklubi 1934. a. suvisest tegevusest; *M. P.* — Lühiteateid purjespordi alalt; *A. J.* — Lühiteateid laevanduse alalt; Ametlik osa; -i- — Teateid sõjalaevastike täiendusist.

## 24. veebruar 1935.

*Seitsmeteistkümnendat korda mälestame Eesti*

*iseseisvuse aastapäeva.*

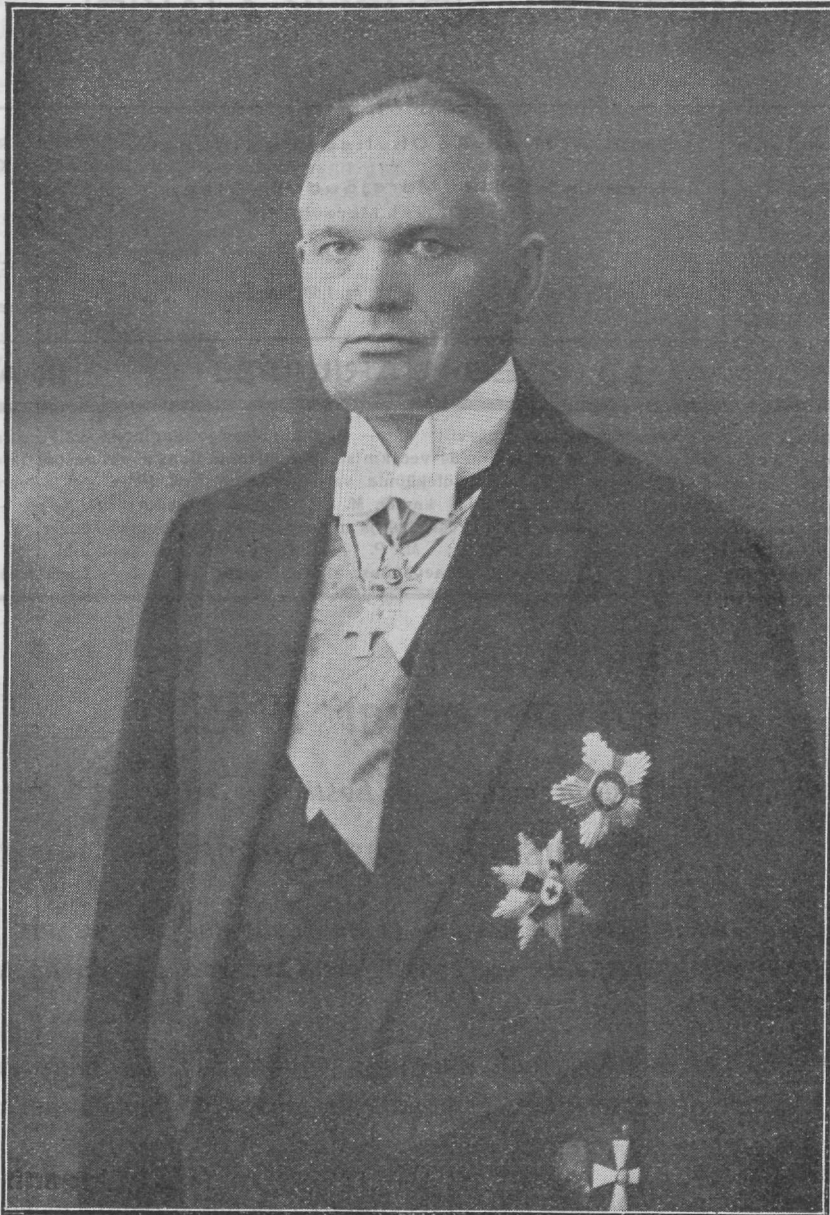
Möödunud seitsmeteistkümnemale aastale tagasi vaadates näeme nii paljugi muutusi meie riigis. Kestvast sõjast kurnatud ja revolutsiooni keerises elusihki kaotanud rahvas on tagasi saanud elu-rõõmu ja -kindluse.

Kuid mitte ainult kodanikes pole sündinud muutust. Kogu meie riigi maa ja elu sircub rõõmsalt ja jõudsalt vastu ajale. Põldudel ja teedel, tööstuses ja kaubanduses — igal pool näeme uut ja tugevat tahet ja jõudu.

Uut elu näeme ka valdkonnas, mis „Merenduse“ lugejaskonnale ja kaastöölisile kõige lähemal, merel. Meie kaubalaevastik kasvab järjekindlalt andes tulu riigile ja teenistust kodanikele; meie meresport areneb jõudsalt, levitades kodanikes arusaamist mere tähtsusest meie riigile. Just viimasel ajal on aga ka arenemas meie kaitselaevastik, luues julgeolu meie merekaubandusele ja rannikule.

„Merendus“, alates uut aastat meie riigi elus, soovib, et meie merekaubandus ja selle kaitse areneksid ka edasi jõudsalt ja kindlalt eesti rahva hüveks ja Eesti riigi kaitseks.

# MERENDUS



*Konstantin Päts*  
*Riigivanem.*



*Kindral-leitnant Johan Laidoner.*

*Kaitsevägede Ülemjuhataja.*

# Meie Merejõudude loomispäevilt.

Vanem-leitnant K. Linneberg.

„Merenduses“ nr. 6 sama pealkirjaga avaldatud kirjutises piirdusin peamiselt nn. „Sõjamineisteriumi Mereosakonna“ kohta koostatud tegevuse aruandega, lisades lõpuks mõningate toona tegutsenud isikute nimed ja nende ametisse määramise kuupäevad Peastaabi 1918. a. päevakäskude järgi.

Pidades seda silmas on arusaadav, et kirjutis sai veidi ühekülgne ja ei tahagi anda täit ülevaadet kõikide Mereväe loomisel tegutsenud isikute kohta; veel vähem oli minu ülesandeks alla kriipsutada mõne isiku teeneid võrreldes teistega, nagu mõnelt poolt minule ette on heidetud; tahtsin vaid valgustada ühe Mereväe asutise tegevust tema algpäevil, mis laiematele hulkadele teadmata ja teatud huvi pidi äratama. Teenete hindamise soovitaksin jätta ajaloole endale ja nendele isikutele, kes selleks endal õigust arvavad omavat.

Mainisin juba lühidalt eelmise artikli lõpus, et selles loendatud esimeste juhtivate jõudude isiklik koosseis pärast mitmeti muudeti ja rööbiti *Mereväe Valitsusele* tegutses juba detsembrikuust 1918. a. alates *Merejõudude Juhataja kapten Pitka*.

Vaatleme korraks neid muudatusi ja ümbernimetamisi lähemalt, tugeses peamiselt päevakäskudele ja osalt kaasaegsete isikute mälestustele.

Juba okupatsiooni algpäevil, veebruari lõpus 1918. a., loodi Eesti Sõjaväe Staabi juurde nn. *Mereväe jskond*, mille ülesandeks oli sama staabi *pvk. nr. 11 § 1* põhjal „*Eesti mereväe ohvitseride ja ametnikkude teenistusse määramine, teenistuses ümberpaigutamine ja vabastamine ning asjaajamine ja kirjavahetus ses suhtes kui ka sarnane asjaajamine alamväelaste kohta.*“

Mereväe jaoskonna täpset asutamise kuupäeva pole päevakäsuga fikseeritud, kuid 28. veebruaril 1918. a. Eesti Sõjaväe Ülemalt antud „Päevakäsuga kõigile Eesti Sõjaväelastele“ kästakse kõiki Eesti Sõjaväe osades teenivaid mereväelasi end üles anda Narva maanteel nr. 50-a asuvas Eesti Sõjaväe Staabi Inspektori jaoskonnas, mille alla kuulus ka ülalnimetatud Mereväe jaoskond.

Samuti on säilinud Mereväe jaoskonna ülema *vhk. nr. 24* märtsikuust 1918. a. (kuupäevata), millega Sv. Staabilt nõutakse palka:

Mereväe jsk. ülemale 2. j. kapten Schiller'ile, jaosk. adjutantile mitšman Masik'ule,

jsk. registreerimise büroo juhatajale mitšman Kuusmann'ile,

ja jsk. insener-mehaanikule mitšman Strobel'ile.

Vahekirjal on allkiri: kapten R. Schiller.

Teiselt poolt on Eesti Sõjaväe Staabi poolt koostatud ohvitseride nimistust näha osa ülalnimetatud isikute ametikohad ja teenistusse asutumise ajad. Nimistu on saksakeelne ja vastavates lahtrites leiame järgmised andmed:

Aukraad ja nimi	Ametikoht	Eesti väkke astumise aeg
Kapitän 2. Ranges Rudolf Schiller.	—	4. III. 1918. a.
Leutnant z. See, Alfred Kuuskmann	Chef d. Marine Büro.	27. II. 1918. a.
Leutnant z. See, Johan Masik	Adjutant d. Chef d. Seeabteilung.	28. II. 1918. a.

Insener-mehaanik F. Strobel on eesti väkke astunud 1. märtsil 1918. a.

Peale nende ohvitseride olid mitmed teised määratud nn. *Mereväe pataljoni*, mille I roodu ülemaks oli määratud alamleitnant Schönberg, arvates 4. märtsist 1918. a.

Selle kohta on terve rida dokumente *Merejõudude Staabi* arhiivis; hilisemad nendest on varustatud nurgastambiga „*Eesti Mereväe Ülem*“ ja kannavad kõik kapten R. Schiller'i allkirja.

Teatavasti saadeti Eesti väeosad 5. aprillil 1918. a. okupatsioonivõimude poolt laiali, millega lõppes ka toonaste Mereväe asutiste tegevus.

Eeltoodud kokkuvõttes on tihti avaldatud arvamist lugeda Eesti Mereväe vanust 28. veebruarist 1918. a.

\*

Pärast okupatsioonivõimude lagunemist algas ka mereväelaste koondamine uuesti juba novembrikuu teisel nädalal, kuid jällegi on raske nimetada mingit tähtpäeva. Peale eelmise kirjutise lõpus mainitud isikute, kes asusid tööle 14. nov. 1918. a. ja hiljem Peastaabi päevakäskudega nr. 2 ja 3 1918. a. kinnitati ametisse Mereväe Valitsuses ühes mitmete teistega, arvates 21. novembrist, oli sadamas asuvale kergeristlejale *Bobr* koondunud samuti suur arv mereväelasi.

Huvitav on sellepolest S. l. *Lembit'u* päeva raamatu esimene sissekanne, mis tehtud 18. novembril 1918. a. Tallinna sadamas ja kõlab järgmiselt:

kell 10,30; Tallinna Rannakindlustuste Kaitse Valitsuse ettekirjutuse nr. 36 põhjal võttis Eesti mereväe *lipnik* Peeter Kask Tallinna sadama komandandilt kergeristleja *Bobr'i* vastu. Eesti plagu sai ülestõmmatud ja kaitseliidu mehed vahti pandud.

kell 16,00; Sai plagu maha lastud. Kaitseliidu mehed peavad vahti laevas.

Allkiri: Vahi ülem K. Jõggis.

Sirvides Mereväe Valitsuse ülema päevakäske 1918. a., leiame sealt eeskätt ohvitseride nimistu ühes teenistusse ilmumise ajaga; need on määratud k. r. *Lembit'ule* järgmiselt:

*pvk. nr. 12—14. 12. 18. a.: Mitsu*man Priidik Kriisk — komandöriks, arvates 21. 11. 1918. a.

*pvk. nr. 13—14. 12. 18. a.:*

*lipnik* Rudolf Gildemann, arvates 19. 11. 1918. a.  
 „ Karl Jõggis, „ 18. 11. 1918. a.  
 „ Jaan Lepik, „ 26. 11. 1918. a.  
*mitsman* Karl Lensment, „ 1. 12. 1918. a.  
 „ Evstafi Miido, „ 27. 11. 1918. a.  
*lipnik* Juhan Jannsen, „ 26. 11. 1918. a.  
 „ Andrei Erikson, „ 26. 11. 1918. a.  
 „ Vassili Martson, „ 26. 11. 1918. a.  
 „ M. Suurmann, „ 26. 11. 1918. a.  
 Jala v.  
*lipnik* Konstantin Meel, „ 19. 11. 1918. a.  
 ülem-  
*leitnant* Aleksander Talts, „ 28. 11. 1918. a.  
 „ Alfred Valge, „ 20. 11. 1918. a.  
*ametnik* Mesi, „ 19. 11. 1918. a.  
 jne. jne.

*Pvk. nr. 14—20. 12. 18. a.* avaldatakse, et Eesti Kaitseliidu Peastaabi käsul 18. dets. 1918. a. (ilma nr.-ta) võttis uus komandör *mitsman* Klaar 19. 12. 18. a. *Lembit'u* üle ühes rahaga 20.500 marka.

*Pvk. nr. 16—20. 12. 18. a.* määratakse k. r. „*Lembit'u*“ aristikohale H. Multer, arvates 22. 11. 1918. a.

Lõpuks *pvk. nr. 20—20. 12. 18. a.* on avaldatud üle 100 mereväelase nime ühes nende teenistusse ilmumise kuupäevadega ja erialadele määramisega. Kokku võttes on määratud k.r. „*Lembit'u*“ meeskonda 1918. a. novembrikuu jooksul 91 mereväelast ja ajavahemikul 1. dets. kuni 19. dets. 1918. a. 110 mereväelast, üldkokkuvõttes 201 mr.

Kõik need pole nähtavasti jäänud püsima ei *Lembit'ule* ega ka mereväkke üldse, sest Mereväe Valitsuselt 19. dets. 1918. a. koostatud lisa-toiduainete nõudes on kogu Valitsuse alla kuuluv isiklik koosseis vaid 170 isikut.

See dokument annab täieliku pildi toonase mereväe koosseisu kohta ja on ka muidu huvitav, sellepärast toon sellest siinkohal ära kirja.

### Teated

Mereväe Valitsuse all teenistuses seisvate ohvitseride ja mereväelaste üle lisa-toiduainete saamiseks Jõulu pühiks. Ringkirja nr. 7 peale.

Väeosade ja asutuste nimed	Alal ja söögil			Tarvismin. ained	
	Chv.	m/w.	Kokku	Vorst	Sai
				Naelad	Naelad
Mereväe Valitsuse					
Staap . . . . .	17	9	26	13	26
Kergeristleja <i>Lembit</i> . . . . .	19	95	114	57	114
Vahilaev <i>Laine</i> . . . . .	2	11	13	6 $\frac{1}{2}$	13
Miini ladu . . . . .	2	1	3	1 $\frac{1}{2}$	3
Mootor traaler nr. 8	3	11	14	1	14
<b>Kokku:</b>	<b>43</b>	<b>127</b>	<b>170</b>	<b>85</b>	<b>170</b>
<b>Märkus:</b> Teated on antud 19. detsembri koosseade seisukorra järel, mis aga pühiks võib suurenda ja sellepärast oleks tarvilik, kui aineid saaks muretsetud 20 inimese normi võrra rohkem . . . . .	—	—	20	10	20
<b>Kokku nõuetavaid aineid .</b>	—	—	190	95	190

Mereväe Valitsuse Majanduse Ülem V. Tam m. Nr. 553.

19. detsembr. 1918. a.

Sõjaministeeriumi Varustuse Valitsusesse.

Kokku võttes tuleb eeltoodust alla kriipsutada kaks tähtpäeva: 18. novembr 1918. a., mil esmakordselt lehvis Eesti sõjalaeval Eesti lipp ja 21. nov. 1918. a., millisest päevast on ametikohuste täitmisele asunud suurem osa Mereväe Valitsuse juhtivaid tegelasi.

\*

S.l. *Lembit'*ule kogunenud ohvitserid jutustavad mõndagi huvitavat oma laeva teenistuse algpäevilt.

Selle loend viiks meid aga liiga üksikasjadesse. Piirdun siinkohal vaid laeva päevaraamatusse sissekantud esimeste sõitude mainimisega.

6. dets. 1918. a. kell 13.23 jõudis *Lembit* reidile, vabastas pukserid ja asus Kadrioru liinil masinaid proovima. Täie käiguga sõideti ligi tund aega edasi-tagasi ja kell 14.50 mindi pukser *Tutti* abil uuesti kai äärde.

17. dets. kell 13.15 lahkus *Lembit* sadamast, reguleeris reidil kompasse ja jäi kell 16.00 reidile ankrusse.

18. dets. kell 8.00 mindi *Sõjasadamasse*.

20. dets. kell 8.45 lahkus *Lembit* reidilt suur tükkeproovima; kell 10.20 oli 4 suur tükkiproovitud — 8 pauku lastud; kell 11.00 algas kompasside reguleerimine, milline lõpetati kell 15.30; kell 16.30 tuldi uuesti kai äärde.

23. dets. 1918. a. kell 0.30 sõitis *Lembit* Tallinnast välja ühes pukser *Loodi* ja vahilaev *Lainega* Kunda alla dessanti tegema, kuhu jõudis kell 10 paiku. Kell 10.20 avati tuli 120 mm suur tükkist; kell 10.40 jääd i ankrusse Kunda reidil 6 kaablit sillast N pool.

Kunda sõidul oli laevas juba uus Merejõudude Juhataja kapten Pitka, kes oma sõjamälestustes seda operatsiooni üksikasjaliselt kirjeldab. Siinkohal tahaksin vaid mainida, et *Lembit'*ul oli tol korral 26 ohvitseri, 134 mereväelast ja veel 32-meheline dessantsalk.

Samal päeval, s. o. 23. dets. 1918. a. kell 18.00 jõuti tagasi Tallinna.

Selle esimese dessantretke mälestamisega on seotud ka praegune Mereväe aastapäeva pühitsemine. Mõningatel põhjustel on aga Mereväe aastapäeva ametlik pühitsemine 21. dets., millisel päeval kahjuks puudub Mereväe ajaloos vastava tähtsusega sündmus.

\*

Tagasi tulles Mereväe Valitsuse juurde võiks veel mainida valitsuse ülema päevakäsku nr. 1 — 1. I. 1919. a., milles avaldatakse, et Sv. Ülemjuhataja *pvk.* nr. 12—31. 12. 18. a. põhjal muudetakse Peastaabi Mereväe osakond 1. I 1919. a. arvates Mereväe Koosseisu ja Tehnilise Varustuse Valitsuseks, mille ülemaks on kapten R. Schiller, kes allub Sv. Ülemjuhatajale.

Selle päevakäskuga on nähtavasti muuseas püütud korraldada ka mainitud asutise ametlikku nime ja alluvuse küsimust. Mäletatavasti

kuulus Peastaabi *pvk.* nr. 2 § 2 põhjal Mereväe Valitsus Peastaabi juurde ja Valitsuse Ülem allus sama *pvk.* § 3 põhjal otsekohe Peastaabi ülemale. Väga tihti on seda valitsust aga nimetatud lihtsalt mereväe osakonnaks ja ka Sõjaministeeriumi mereosakonnaks; viimast nime tüst tarvitatakse ka eelmises artiklis toodud tegevuse aruande pealkirjas, kuigi aruanne on koostatud alles 27. jaanuaril 1919. a., s. o. ligi kuu aega pärast ülaltoodud *pvk.* ilmumist.

Valitsuse ülema *pvk.* nr. 4 — 6. I. 1919. a. § 2 avaldatakse uue Valitsuse ametiisikute koosseis järgmiselt:

I Kantselei ülem: A. Varma.  
Majanduse ülem: V. Tam m.  
Asjaajaja J. Loorits.

II Meretehniline asjandus:  
Ülem: Ins.-mehaanik G. Lukk.

III Miiniladu:  
Ülem: A. Malevitš.  
Ülema abi: A. Schönberg.

IV Laskemoonala du:  
Ülem: Traubenberg I (Ernst).  
Ülema abi: Traubenberg II (Voldemar).

V Traalimine:  
Ülem: A. Ekimoff.  
Ülema abi: Einlon.

Sellisena püsis see koosseis kuni 15. jaanuarini muutumatult; sellest kuupäevast arvates algasid suuremad ümberpaigutamised ja ühtlasi ka tegevuse laiendamine, millest annavad selge pildi valitsuse enda päevakäsud.

Nii määratakse ametisse:  
*pvk.* nr. 11 — 17. I. 19. a. Mereväe Koosseisu ja Tehn. Var. Valitsuse ülemaks G. Lukk, arvates 15. jaanuarist;

*pvk.* nr. 14 — 22. I. 19. a. Traalimise ekspeditsiooni ülemaks — Ekimoff, abilisteks Einlon, Snotin, Pruun ja Meel, arvates 17. jaanuarist;

*pvk.* nr. 16 — 26. I. 19. a. — Mereväe Side teenistuse ülemaks — Schiller, arvates 16. jaanuarist; laskemoonala ülemaks — Lushkov, arvates 16. jaanuarist;

*pvk.* nr. 18 — 29. I. 1919. a. Mereväe Tehnilise jaoskonna ülemaks — laevachituse insener kapten Link, arvates 24. jaanuarist;

sama jsk. insener-mehaanikuks — ülemleitnant Gerretz, arvates 24. jaanuarist.

Kõik need muudatused on avaldatud ka Peastaabi *pvk.* nr. 16 — 27. I. 1919. a.

Mer. Koos. ja Tehn. Var. Valitsuse ülema viimane päevakäsk nr. 19 on avaldatud 30. jaanuaril 1919. a. ja kannab veel endise ülema G. Luku allkirja. Sel päeval lõpetas

ka nim. valitsus kui niisugune oma tegevuse, kuna tema funktsioonid ja isiklik koosseis Sv. Ülemjuhataja otsusel läksid 29. jaanuaril Merejõudude Juhataja poolt asutatud ja temale alluvale Merejõudude Tehnika ja Varustuse Ametile üle.

Ühtlasi avaldati Merejõudude Juhataja *pvk.* nr. 14 — 29. I 1919. a. ka uue ameti uus koosseis järgmiselt:

seisuga, muutes ühtlasi nende alluvust ja nime-tust. Samuti asutati järjekindlalt uusi ameti-kohti juurde ja nendele tarbe korral jälle abid. Näiteks loodi Merej. Juh. *pvk.* nr. 233 — 9. 3. 1919. a. põhjal „Merejõudude Tehnika ja Va-rustuse ameti mereartilleeria asjanduse juha-taja abi“ koht, milline juba oma pika nimetu-sega aukartust äratav.

Ametinimetuste lihtsustamist ja lühenda-



Merevägi Vabariigi I aastapäeva paraadil 24. veebr. 1919. a.

Merejõudude Tehnika ja Varustuse Ameti ülem:  
laevaehituse insener *kapten Link.*

Tema alla käivad:

1. Tehnika osakond, juhataja *ins.-mehaanik Gerretz.*
2. Varustuse osakond, juhataja *ins.-mehaanik Lukk.*
3. Majanduse osakond, juhataja *ametnik Tam m.*
4. Laskemoona ladude ülem, II j. *kapten Lushkov;*  
abi — *leitnant Traubenberg.*
5. Miini ladude juhataja, *kapten-leitnant Malevitš;*  
abi — *ülemleitnant Schönberg.*
6. Laevade tarbeainete ja ehituse ainete ladude ülem ja abi.
7. Kütte ladude ülem ja abi.
8. Sadamate tehased, töökojad ja riigi päralt olevad laevade ehituse ja paranduse asutused.

Ka säärasena ei püsinud see koosseis kuigi kaua. Merejõudude tegevuse laienemisest tingituna paigutati ümber mitte ainult üksikuid isikuid, vaid ka terved osakonnad kogu koos-

mist nõuab Merejõudude Juhataja alluvailt oma päevakäsuga nr. 161 juba 21. veebruaril; kuid alles 9. mail 1919. a. kinnitas Sv. Ülemjuhataja kõikide Merejõudude Juhatajale alluvate asutiste ja laevade sõjaaegsed koosseisud, mis siis ka kauemaks ajaks püsima jäid.

\*

Merejõudude loomisega on muidugi väga tihedalt seotud ka esimese Merejõudude Juhataja kapten Pitka nimi. Tema enda raamatust leiame kõige täpsemad ja kõige vanemad andmed tema suure töö kohta sel alal.

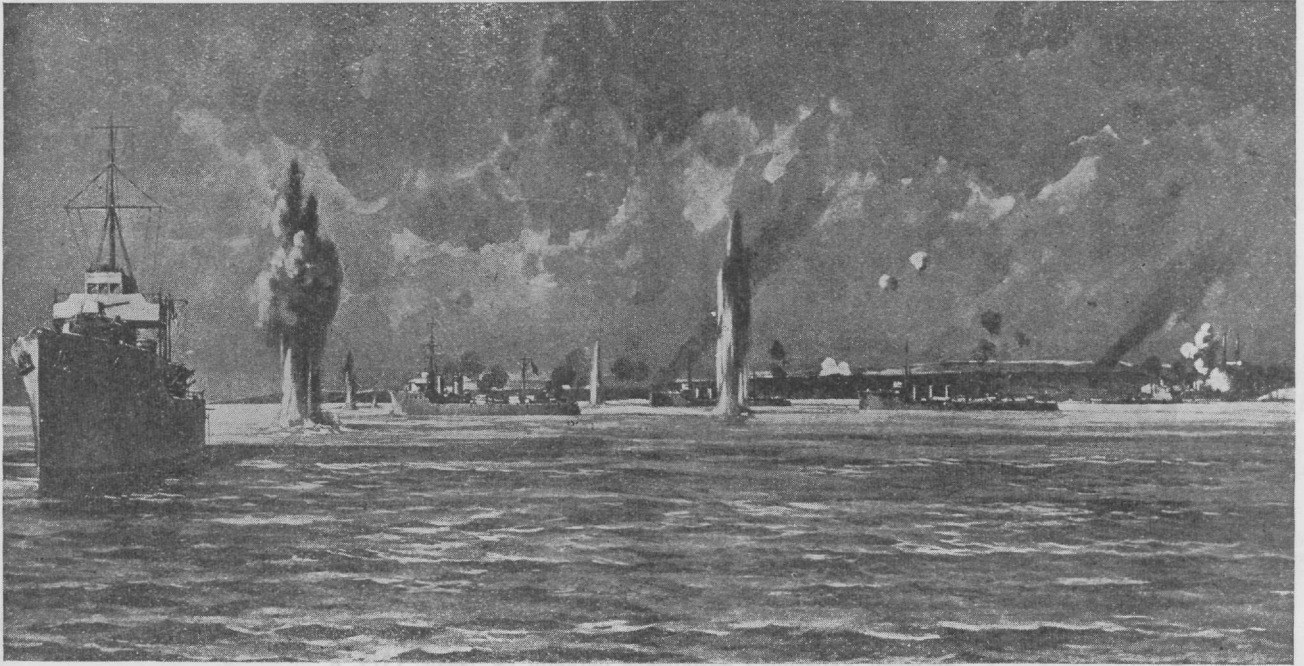
Juba 11. novembrist 1918. a. alates, s. o. kapten Pitka poolt loodud „Omakaitse“ lõpetamise ja „Eesti Kaitseliidu“ asutamise päevast arvates oli uue asutise ülesandeks ka rannavalve korraldamine ja nagu juba eelpool mainisin, algas sinna koonduvad mereväeohvitseride töö juba 14. novembril. Muuseas pean siinkohal veel mainima, et Eesti Kaitseliidu Peastaabi korraldusel määrati Naissaare komandandiks *lipnik Sild*, arvates 12. novembrist 1918. a. ja Aegna saare koman-

dandiks *leitnant* Joh. Paulson, arvates 13. novembrist; (sellest lähemalt edaspidi).

Ka 18. novembril tegutsesid S. I. *Lembitul* kaitseliitlased, nagu laeva päevaraamatust näha.

Kapten Pitka koondas eeskätt kogu oma energia soomusrongide organiseerimisele ja 28. novembril lahkus teatavasti I soomusrong

Loomulik, et säärase intensiivse sõjategevuse juures Merejõudude staabi kui niisuguse tegevuse piirdus peamiselt Merejõudude Juhataja korralduste täitmisega, milliseid võib jälgida ka ilmunud päevakäskudes. Edasi on loomulik, et Mereväe Valitsus pidi oma tegevuse kooskõlastama Merejõudude Juhataja omaga ja selle tulemuseks oli lõpuks eelmise allutamine



Eesti ja Inglise laevastik Kaporje lahes, Kališise juures Krasnaja Gorka 305-mm patarei tule all 14. 10. 1919. a. III ja IV vasakult „Lennuk“ ja „Vambola“.

Tallinnast Narva poole; sellele järgnes 11. detsembril 1918. a. teine.

Kuid selle tüseda töömehe energiat jätkub ka mujale; ta ise kirjutab oma raamatus: „hakkan merejõudusid korraldama“ ja juba 17. dets. on tema Ajutise Valitsuse poolt määratud sõjalaevade *Lembit'u* ja *Laine* ülemjuhatajaks. 19. dets. võtab tema poolt määratud uus komandör *Klaar Lembit'u* üle ja 23. dets. läheb kapten Pitka juba dessandiga merele.

Samal päeval määrati Ajutise Valitsuse otsusega Sv. Ülemjuhataja ametisse ja temale allub kapten Pitka kogu Merejõududega (vt. Sv. Ülemjuhataja *pvk.* nr. 1 § 2).

Edasi järgneb Merejõududel rida dessante, nagu 26. ja 29. dets. *Loksa* all, 31. dets. *Kolga lahes*, 3. jaan. 1919. a. uuesti *Kolga lahes*, 6. jaan. *Tsitres* ja 9. jaan. *Loksa lahes*.

Merejõudude Juhatajale 29. jaanuaril 1919. a.

\*

Kokku võttes kõiki ülaltoodud Mereväe loomisega seotud tähtsamaid sündmusi, millised igaüks omaette suuremal või vähemal määral mõjutasid selle arengut ühes või teises suunas, kerkib tahtmatult rida küsimusi: milline neist sündmustest omab sellist tähtsust, et vääraks erilist allakriipsutamist ja mälestamist tulevikus? Edasi: missugusest tähtpäevast lugeda Mereväe vanust ja ühenduses sellega: millal tuleks pühitseda Mereväe aastapäeva? Vastus on teatud viisil väga lihtne: Sõmini *ksk.* nr. 246 — 1928. a. on Mereväe vanuseks määratud 21. dets. 1918. a. ja sel päeval pühitse takse ka aastapäeva.

Mereväe ohvitserkond enamikus asub aga veidi teisel seisukohal ja pooldab teist tähtpäeva, nimelt 21. novembril 1918. a., kui



Mereväe Valitsuse asutamise päeva, mis Peastaabi päevakäsus avaldatud. Sama päeva loetakse ju ka samal ajal asutatud Peastaabi teiste osakondade vanuseks. Selline esitus tehti ka Liitkogu poolt, kuid see ei leidnud ülemuse poolehoidu.

Õigustatud oleks ka 28. veebruar 1918. a., mil loodi juba Mereväe jaoskond Eesti Sõjaväe Staabi juurde, kuna Mereväe Valitsus oli selle asutise otseseks järglaseks.

On aga veel üks ettepanek: pühitseda Mereväe aastapäeva 18. novembril, s. o. päeva, mil 1918. a. esimesel Eesti sõjalaeval „Lembit'ul“ esmakordselt lehvits Eesti lipp.

See sündmus omab kahtlemata eriti sümbolset tähendust, milline alati kõigile meenutab lipuga, kui ühtekuuluvuse embleemiga seotud riigikaitse pühadust, rahva ja väeosa au väljendamist ja möödunud aegade kangelas-tegusid.

Lipu tõstmine teostatakse mereväes alati vastava tseremooniaga; esimesest lipu tõstmisest loetakse senise praksise kohaselt ka meie sõjalaevade vanust; ja väeosale, kes ei evi-

nud lippu, on annetatud lipp aastapäeval; valitud linnas, kindluses või laevas tõstetakse esijoones oma lipp.

Pea siinkohal veel kord mainima, et kõigil toonastel asutistel ja isikutel on igapäev omaette suured teened Mereväe loomisel; kuid sellest ei tohiks järeldada, et iga sõjaaegse asutise ülema määramise kuupäev oma ametikohale oleks väärikas mälestamiseks, eriti siis, kui need kuupäevad on tagantjärele ja võib olla mitte küllaldase täpsusega päevakäsus avaldatud.

Selline mulje jäi kahjuks minule käesoleva kirjutise algmaterjaliga tutvunemisel.

Kirjeldatud Eesti lipu tõstmine 18. nov. 1918. a. S. l. *Lembit'ul* on aga kindel ajalooline sündmus, mis kujukalt väljendab Eesti rahva raugemata tahet kaitsta oma kodumaad ka merel, oma laevadega, oma lipu all, oma mereväega.

Sellepärast: Mälestagem 18. novembrit 1918. a.

## Eduka meresõja tingimusi väikese laevastikuga.

Väike laevastik jõuab täita temale määratud ülesandeid, kui need ei ole liiga mõttetud ning kui arvestatakse järgmisi asjaolusid.

Laevastiku väljaõpe peab korraldatama ajakohaselt ja vastavalt geopoliitilisele asendile.

Seda tingimust keegi ei eita, kuid meresõja-ajalugu jutustab meile siiski, et mõned väikesed laevastikud astusid sõtta, olles täiesti võimetud mereoperatsioonide teostamiseks.

Näiteina võiks olla Hispaania laevastiku puudulik väljaõpe Hispaania-Ameerika sõjas, Hiina laevastiku — Jaapani-Hiina sõjas ja Vene laevastiku — Vene-Jaapani sõjas.

Väljaõppe intensiivsuse määravad laevastiku sõjaaegne tegevus, arvatava vastase jõud, mereranna ning sõja üldine iseloom jne.

Ajakohaselt organiseeritud täielik luure.

Ka see nõue ei vaja erilisi tõendusid, kuid nii imelik, kui see ka on, luuret ei organiseerita küllaldase hoolega.

Möödunud sõja algusel oli venelaste luuretegevus Läänemerel täiesti algastmel. See asjaolu põhjustas nende laevastiku ebakindla tegevuse. Luure puudlikkusega seletatakse ka

mitmed Saksa laevastiku kaotused möödunud sõjas, — samuti nagu mitmed inglaste õnnestunud retked sakslaste vastu (Helgolandil lah. jne.) pannakse hästikorraldatud luure arvele. Väike laevastik võib tegutseda vaid täpsail luure andmeil, sellepärast osutuvad temale hindamatuid teeneid peale agentuurteadete allveelaevade, lennukid ja raadio-pelengaatori-jaamad.

Pealveelaevade luurele ei või loota, sest need on sõja korral blokeeritavad.

Väikese laevastiku üksused peavad olema kiiremad vastase omist.

Selle nõude kohaselt valitakse kohased ja vastavad üksused. Valimine peab kuuluma kõrgema juhatuse kompetentsi ning toimuma äärmise ettevaatusega. Nii näit. Saksa torpeedopaatide väike tegevuspiirkond teatud mõõdul soodustas inglaste blokaadi.

Suur kiirus peab andma kergetele jõududele opereerimisel selle kindluse, mille tugevamale poolele tagavad relvad. — *Goebeni* ja *Breslau* tegevus Mustal merel väljendab seda eriti teravalt.

Väikese laevastiku üksused peavad olema arvukad ning vastama ranna iseloomule.

Nimetatud nõue on põhjapanevaks aluseks edu saavutamiseks, mida tõendavad möödunud sõja Saksa ja Austria väikese laevastiku tegevus ja tagajärjed, — samuti ka teoreetilised kaalutlused. On täiesti selge, et väikese laevastiku kergete jõudude operatsioonid annavad tagajärgi vaid siis, kui operatsioone teostatakse vahetpidamatult ja järjekindlalt pikemat aega. Viimane asjaolu nõuab paratamatult palju kergete üksusi.

Väikesel laevastikul peab olema kaks või rohkem, — äärmisel juhul üsni hästi korraldatud baas, kaitstud nii mere-, maa- kui õhurünnakute vastu.

Laevastiku baseerumise küsimus, vastase õhurünnakute võimalusega, omab praegu ja ka tulevikus aktuaalset tähtsust. Nii näit. sakslaste Flandria ranna baasid olid hästi kaitstud merelt ja maalt, ent inglaste õhurünnakud sundisid neid siiski neist lõpuks loobuma.

Alaline ja järjekindel väikese laevastiku kergete jõudude tegevus sunnib tugevama varem või hiljem vastutegevusele ning baasidel tuleb arvestada õhurünnakuid.

Seda kinnitab veel asjaolu, et parimaks Londoni kaitseks kui ka kaitseks saksa allveelaevade vastu olid liitlaste õhurünnakud saksa lennubaasidele, lennutehaseile ja a-laevade baasidele, sellepärast väike laevastik peab aegsasti korraldama oma kergetele jõududele parimad baseerumise võimalused.

Kõrgem juhatus peab olema äärmiselt järjekindel ülesseatud eesmärkide taotlemisel.

See tingimus maksab iga sõja korral, ent äärmist tähtsust omab see merel väikese sõja tingimustes. (Saksamaa „väikese sõja“ kogemused ja saavutused möödunud sõjas).

Lõpuks õige eesmärgi valik — vastase tundelikumad lülid — annab parimaid tagajärgi.

Kilde väikese laevastiku tegevusest.

Aadria meri sarnaneb kujult tunduvalt Soome lahega, mispärast on vahest õpetlik tuua mõningaid andmeid Austria väikese laevastiku tegevusest ja saavutusist ühendatud Itaalia-Prantsuse-Inglise laevastiku suhtes möödunud sõjas.

Liitlaste laevastik omandas Itaalia sõtta astumisega Aadria merel täieliku jõudude ülekaalu, sellepärast tema peaülesandeks oli Austria laevastiku hävitamine ja teiseks Itaalia maaväe parema tiiva abistamine — Triesti suunas.

Austria laevastiku ülesandeks oli, baseerudes *Pola* ja *Cattaro* sadamale, rannakaitse ja oma maaväe vasaku tiiva toetamine.

Näib, et liitlaste laevastik ei täitnud oma peaülesannet sel lihtsal põhjusel, et Austria laevastik ei tulnud sadamaist välja.

Austria laevastiku ülesanded teostati kergete jõududega, kusjuures sõja jooksul nende poolt lasti põhja *Aadria* ja *Vahemeres* 5 liitlaste lahingulaeva — vähemaist rääkimata — ning allveelaevadega umbes 3.000.000 tonni liitlaste kaubalaevu.

Liitlaste suur laevastik, Itaalia ülemjuhatuse energilisele tegevusele vaatamata, austerlaste „väikese sõja“ olukorras ei jõudnud Aadria merel takistada vastase kergete jõudude tegevust, ning oli sunnitud asuma ise passiivsele kaitsele. — (*Peajõudude hoidmine baasides, Otranto väina mineerimine ja selle arvuka kaitse loomine*). Liitlased olid koguni ise sunnitud opereerima kergete jõududega, lennukitega ja rannakaitse kiirmootorpaatidega.

Kui veel juurde lisada, et kõik operatsioonid austria kergete jõududega teostati ilma peajõudude toetuseta, siis võib küll märkida, et ka meie olukorras kergete jõududega a-laevadega ja lennukitega võib mõndagi ära teha.

Suuremad rannakaitse kiirmootorpaadid — torpeedorelvastisega — on meie olukorras siis tingimata tarvilikud, kui kohasemaid ja kättesaadavamaid aktiivrelvi.

Jv.

## HOTELL-RESTORAN „ROOM”

Tallinn, Maneeži tän. 1

Telefon 425-51

Täiesti ümberehitatud Lääne-Euroopa eeskujul  
Toad vannidega ja külma ja sooja jooksva veega  
Tubades telefon

KÖÖK PARIMA KOKA JUHATUSEL  
IGA PÄEV RIKKALIK ROOTSI EINE KELLA 11–3

MÄNGIB PARIM KONTSERT-TRIO

# Allvee-päästemaskid.

Vanem-leitnant A. Pontak.

Õnnetused allveelaevadega, kusjuures kogu sissejäänud meeskond piinarikkalt hukkus, põhjustasid abinõude leiutamisi, millega sissejäänud meeskond võis end päästa. Üheks niisuguseks abinõuks osutus allvee-päästemask.

Säärane mask peab vastama üldiselt järgmistele nõuetele:

1. mask peab võimaldama tema tarvitajatele normaalset hingamist vahelduval veesurvel;
2. mask peab kindlustama tema tarvitajale küllaldase ujuvuse tagavara, mille abil tarvitaja võib mitte ainult kindlalt ujuda veepinnale suuremast sügavusest, vaid mask peab täitma ka tavalise päästevöö otstarvet veepinnal;
3. maski konstruktsioon peab võimaldama selle tarvitamist tuukriaparaadina väikestel sügavustel töötamiseks ja gaasimaskina, kaitseks allveelaevas võimalikude mürgaaside (kloor, CO jt.) vastu;
4. mask peab olema oma konstruktsioonilt võimalikult lihtis ja kergelt käsitsetav ja peab kindlustama silmapilkse kaitse tarviduse korral;
5. kaalu poolest peab mask olema kerge, kompaktne ja väikeste mõõtudega, et selle hoidmine ja paigutamine allveelaeval võtaks võimalikult vähe ruumi.

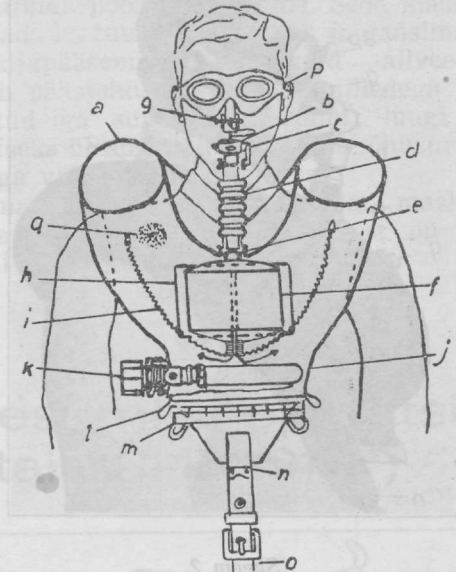
Neile peanõudeile vastavalt ehitataksegi praegusel ajal allvee-päästemaskid, millede peasisindajaiks Euroopa riikide laevastikes võiks nimetada Draeger'i (Saksa) ja Davis'e (Inglise) päästemaske.

## Draeger'i päästemask (sk. 1.)

Draeger'i päästemask koosneb kummist ringikujulisest hingamiskotist a (joon. 1), suulisest b kraaniga c, elastsest voolikust d, mis mutri e abil on ühendatud kaalipadrunita f. Suulise külge on rihmaga kinnitatud ninanäpitsad g. Kaalipadruni alumisest avausest kuni õlgadeni on hingamiskotis traatspiraal, et hoida vabana ühendust hingamiskoti ülemise osaga. Padruni alla, hingamiskoti sees, on paigutatud hapnikupudel j, sulgemisventiiliga k. Padruni ja õhupudeli sissejuhtimispilu l hoitakse vedruklambritega m kinni. Mask hoitakse õlgadel liikumata asendis rihmade n ja o abil. Kaitseventiili g kaudu hoitakse õhusurve hingamiskotis automaatselt veesurvele vastav, süvisele vaatamata. Silmade kaitseks on ette nähtud harilikud veetihedad prillid, mis on varustatud spetsiaalklaasidega, veesurvele vastupidamiseks.

Mask hoitakse kotis, mis on varustatud tõmbelukuga; kotti paigutatud mask kaalub 2,5 kg ja tema mõõdud on 30×30×12 cm.

Maski kasutamine sügavustel alla 15 m on järgmine:



Skeem 1.

Draeger'i päästemask.

1. kott lahti tõmmata, mask välja võtta;
2. suuline suhu võtta, suulise kraan avada, täita hingamiskotti, avades ja kohe sulgedes hapnikupudeli ventiili;
3. ninanäpitsad asetada ninale;
4. asetada hingamiskotti üle pea;
5. hoiderihm kinni panna;
6. hingamiskotti täielikult täita;
7. prillid asetada silmadele.

Hingamine toimub läbi suu; väljahingatud õhk läheb suulise, ventiili c ja hingamistoru kaudu kaalipadrunita, kus see vabaneb CO<sub>2</sub>-st; sealt läheb õhk hingamiskotti. Sissehingamisel läheb õhk hingamiskotist tuldud teed tagasi. Kaalipadrun ja hapniku hulk pudelis kindlustavad maski tarvitamise ½ tunni jooksul.

Pinnale jõudes on tarvis:

1. suulise kraan kinni panna;
2. suuline ja ninanäpitsad maha võtta;
3. ventiil kinni panna.

Maski kasutaja ujub nüüd püstiasendis veepinnal.

Tõustes sügavustelt kuni 30 m on tarvis alljärgnevat meeles pidada. Et sügavustel üle

15 meetri puhta hapniku sissehingamine surve all üle 15—20 min. on tervisele kahjulik, siis hingamiskott täidetakse osaliselt atmosfääri õhuga. Veepinnale ei tohi enam ujuda vabalt, vaid peab kiire ülesujumise vältimiseks (kes-



Skeem 2.  
Draeger'i päästemask küljelt.

soonitõvest hoidumiseks) tarvitama veepinnale üleslastud poi vaierit, pidurdades ülesujumist käega vaierist kinni haarates.

Maski tarvitamisel sügavustel

kuni 30 m:

1. hingamiskott pooleldi täita atm. õhuga (2 sügavat sissehingamist läbi nina ja väljahingamist läbi suu — umb. 5 l);
2. täita ülejäänud osa kotist hapnikuga pudelist;
3. iga 10—15 min. järgi lasta hapnikku juurde.

üle 30 m:

1. hingamiskott õhuga täita (4 sügavat hingamist umb. 10 l);
2. ülejäänud osa kotist täita hapnikuga pudelist;
3. iga 5—10 min. tagant lasta hapnikku juurde.

Draeger'i maski võib tarvitada ka gaasimaskina; samuti seda tarvitada tuukri-aparaadina kergemate tuukritööde tegemisel.

### Davis'e päästemask.

Davis'e päästemask koosneb samuti kummist hingamiskotist A, mille sisse on paigutatud kaalipadrun CO<sub>2</sub> absorbeerimiseks. Hingamiskoti all olevasse taskusse on paigutatud

hapnikupudel B, mille sisaldavus on 56 l 120 atm. surve all; pudel on varustatud sulgemisventiiliga C ja on ühendatud toru abil hingamiskotiga; ventiili C avamisel pääseb hapnik hingamiskotti. Kaalipadrun on ühendatud elastilise vooliku E abil suulisega F, mis on varustatud sulgemiskraaniga m. Hingamine toimub suu kaudu, kuna nina suletakse ninanäpitsatega G. Silmadele asetatakse kaitseprillid.

Hapniku tagavara kokkuhoidmiseks maski pudelist B on ette nähtud hingamiskoti hapnikuga täitmise võimalus laeva hapnikupudelistest; seks otstarbeks on hingamiskott varustatud toruga H, millel mitte-tagasilaskeklapp I; see toru ühendatakse laeva hapnikupudeligaga ja hingamiskott täidetakse hapnikuga nii palju kui tarvis. Samast pudelist võib ka täita maski hapnikupudeli, kui see millegipärast tühjaks on joonsnud.

Peale selle on hingamiskotti paigutatud 2 väikest oksülüüthapnikupadrunit, millede kaelad võib kergesti murda, kobades läbi koti; selle tagajärjel hapnik oksülüütadrunitest voolab välja ja täidab hingamiskoti.

Nii võib selle maski juures hingamiskotti täita hapnikuga kolmesugusel viisil.

Keha külge kinnitatakse mask keha järel reguleeritavate kaela- ja vöörhmadega.

Hingamiskoti esiküljel on veel teine kummist kott N, mille ülesanne on tagada maski kandjale küllaldase ujuvuse ka juhul, kui hingamiskott mingil põhjusel tühjaks jookseb. See kott täidetakse oksülüütadrunitega maski tarvi-



Skeem 3.  
Davis'e päästemask.

tusele võtmisel; üks oksüütpadrin on seks otstarbeks paigutatud sellesse kotti.

Ülesujumise kiiruse pidurdamiseks on mask varustatud kummist põllega Q, mis ülesujumisel rullitakse maski kandja poolt lahti ja hoitakse horisontaalses asendis, s. o. perpendikulaarselt liikumise suunale. Säärase abinõu tarvitamisele võtmisel langeb ära poi ja vaieri tarvitamine, nagu see oli Draeger'i maski juures sügavustel üle 15 meetri.

Maski tarvitamine sünnib järgmiselt:

1. suuline pannakse suhu ja avatakse suulise kraani;
2. hapnikukott täidetakse soovitud viisil ja alatakse hingamist läbi suu;
3. ninale asetatakse näpitsad ja silmadele kaitseprillid;
4. mask kinnitatakse paigale;
5. ujuvuse kott täidetakse.

Ülesujumisel hoitakse põll lahti ja tarviduse korral lisatakse hapnikku hingamiskotti; ülejäänud õhk voolab hingamiskotist kaitseklapi K kaudu, missugune töötab samal viisil, kui Draeger'i maski kaitseklapp.

Jõudes veepinnale suletakse suulise kraani ja suuline võetakse ära; kaitseventiil suletakse. Kui hingamiskott tühjaks jookseb, siis võib seda suu kaudu jälle täita, sulgedes kraani M enne suulise suust äravõtmist. Pinnal inimene jääb ujuma poolpüsti-asendis. Seda maski võib tarvitada ka tuukriaparaadina ja gaasimaskina.

Väljapääsemine hukkunud allveelaevast sünnib päästeluukide kaudu, milledega on varustatud iga survekindel ruum; luugi kaane avamiseks ühtlustatakse sisemine õhusurve veesurvega väljaspool allveelaeva.

Oma headuse poolest võiks maskitüüpe lugeda võrdseteks. Hinna poolest on inglise Davi's'e mask vähe odavam.

## Vene laevastiku miinide-veeskmise operatsioonid Balti merel aastail 1914—1917.\*)

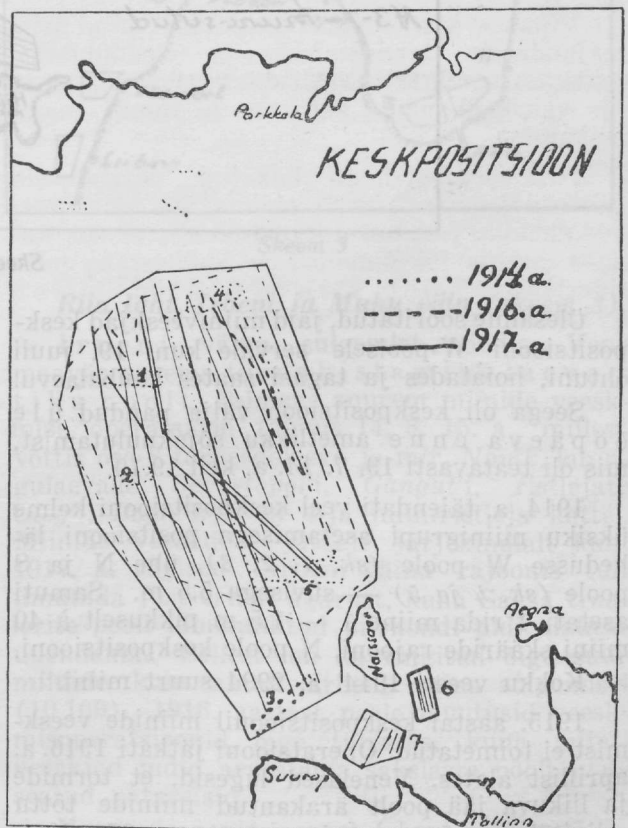
Nagu üldiselt teada, seisis Maailmasõjast osavõtnud riikide hulgast miiniasjanduse arengu poolest väljapaistvamal kohal Venemaal.

Miinide hulk, mis Vene laevastiku poolt Ilmasõja aastail Balti merel veesti, kujutab endast õige suurt arvu (38473). Suurem osa sellest miinide hulgast veesti Soome lahes ja ka meie praeguste territoriaalvete piires (Muhu väin, Tallinna laht), nii et need operatsioonid meie rannavete lähikonnas tohiksid meile teatavat huvi pakkuda.

\*

Vene laevastiku poolt väljapandud miinitõkkeid võib taktikaliselt liigitada kolme ossa: *positsioon-, aktiiv-miinitõkked ja miinisulud*. Miinitõkete rajoone võib jaotada viide peaosas: 1 — keskpositsioon; 2 — eelpositsioon; 3 — Turu-Ahvenamaa saarestiku rajoon ja Põhjalahi; 4 — Riia laht ja Muhu väin; 5 — Balti mere kesk- ja lõunaosa.

**Keskpositsioon** (sk. 1). Juba rahuajal väljatöötatud kavade kohaselt pidi keskpositsioon Naissaare—Porkkala vahel välja pandama enne ametlikku sõjakuulutamist. Nii oligi. 17. juulil 1914. a. (van. kal.) seisid miiniveeskjad Ladoga, Narova, Amur ja Volga kokku umbes 3000 miiniga pardal väljasõidu valmis



Skeem 1.

\*) Tehtud kokkuvõte *Morskoj Sbornik* nr.8—1934. a.

Porkkala reidil. Säärane kiire eelkorraldus põhjenes sellel, et venelased pidasid võimalikuks Saksa laevastiku ilmumise Soome lahte juba sõja esimesil päevil.

18. 7. 14. a. kell 04.00 anti ülalnimetatud miiniveeskjale käsk alustada miinide veesk-mist keskpõsitsioonil. Sama hommiku kella 11.20-eks oli ülesanne sooritatud. Veesti 2119 miini laenguga 100 kg, sügavusega 4,88 m ja miinide intervalliga 45—85 m. M. V. Volga pani veel üksikuid miinigruppe Suuropi piirkonda. Veeskmisel lõhkes 11 miini — ujumajäänud miine ei olnud. Veeskmine sündis laevastiku kaitsel, mis liikus Pakri meridiaanil.

misega silmas pidada ka varemalt väljapandud miinitõkete uuendamist ja tihendamist.

Selles mõttes veesti 1916. a. kokku 2106 suurt miini süvisega 3,05 m ja 4,88 m. Positsiooni laiendamisel oli miinide intervalliks 45—60 m ja varemalt väljapandud miinitõkke tihendamisel 120 m, kusjuures miinide süvis jäi samaks, mis varemalt veestuil.

Saksa allveelaevade tungimine Soome lahte sundis mõtlema ka suurema süvisega miinide veeskmisele. Selleks 1917. a. keskpõsitsioonil veesti 1160 miini kahes reas allveelaevade vastu, süvisega 18,29 m ja intervalliga 45 m. Miinid olid laenguga 100 kg.



Skeem 2.

Ülesanne sooritatud, jäid miiniveeskjad keskpõsitsiooni W-poolsele servale kuni 19. juuli õhtuni, hoiatades ja tagasi saates kaubalaevu.

Seega oli keskpõsitsioon välja pandud üle ööpäeva enne ametlikku sõjakuulutamist, mis oli teatavasti 19. 7. 14. a. kell 19.10.

1914. a. täiendati veel keskpõsitsiooni kolme üksiku miinigrupi asetamisega positsiooni lähedusse W poole (sk. 1, 2, 3), ühe N ja S poole (sk. 4 ja 5) — süvisega 5,5 m. Samuti asetati 4 rida miine 1 — 1,5 m pikkuselt à 40 miini skääride rajooni, N poole keskpõsitsiooni.

Kokku veesti 1914. a. 2994 suurt miini.

1915. aastal keskpõsitsioonil miinide veesk-mist ei toimetatud. Operatsiooni jätkati 1916. a. aprillist alates. Venelased lugesid, et tormide ja liikuva jää poolt ärakantud miinide tõttu miinitõke nõrgeneb aastas 25—30%. Sellepärast tuli ühel ajal positsiooni laienda-

Samuti pandi allveepaatidevastane miini-tõke Naissaarest SO suunas neljas reas à 2 miili (sk. 6). Veesti kokku 300 miini, süvisega 9,14, 18,99 ja 27,43 m, miinide intervalliga 45,71 m. See miiniväli pidi takistama Saksa allveelaevade tungimist Tallinnareidile.

Suuropist ONO (sk. 7) veesti samade süvistega 135 miini ja 4,88 m sügavusega 189 miini. Nii oli Tallinna reid allveelaevade vastu kaitsitud kahelt poolt.

Keskpõsitsiooni W servale veesti 1917. a. veel 746 kalamiini kahes reas, süvisega 2,44 m ja positsiooni laiendati ning tihendati kokku 2540 suure ja väikese miiniga.

Paldiski ümbruses, Pakrist NW-i, Paldiski ja Lahepere lahes veesti 701 miini, süvisega 1,83—3,05 m.

1917. aasta lõpuks kujutas endast keskpõsitsioon 23 miili pikkust ja 11 miili laiust miini-tõket. Siiä „läbipääsmatusse müüri“ oli vees-

tud 8070 suurt ja 1316 väikest miini, kokku 9386 miini ja positsiooni lähirajoonesse, kaasa arvatud Paldiski rajoon, 1545 miini.

Üldkokkuvõttes oli keskositsioonil ja tema läheduses veestud 10931 miini ehk 28% venelaste poolt Ilmasõja aastail veestud miinide üldarvust.

Keskpositsiooni uuendamisel ja tihendamisel veesti miine peaaesjalikult mootor-miiniveeskjailt, missugustest kaks: *Niina* ja *Elena* olid kohale toodud Volgalt. Need laevad olid süvisega 1,22—1,83 m ja võtsid peale kuni 100 miini.

**Eelpositsioon** (skeem 2). Saksa ristlajate järjekindel ilmumine Soome lahe suhu jättis venelaste tihti peale mulje, justkui kavatseksid sakslased asuda mingile operatsioonile. Operatsiooni tegelikult ei järgnenud, kuid kindluse mõttes otsustati siiski suurem miinitõke välja panna Tahkona ja Hangö vahel. Sellest kujuneski eelpositsioon.

Miinide veeskmist alustati 1915. aastal. Saksa M. V. *Deutschland* poolt 18. 8. 14. a. veestud miinitõke Osmussaare ja Hangö vahel (avastati ujumajäänud miinide tõttu) jäi ka venelaste eelpositsiooni piiri. Miinide veeskmise sündis enamasti varakevadeti, suuremalt jaolt miiniveeskjailt, kuid sama ülesannet täitsid veel mootor-miiniveeskjad, võrgupanijad, torpeedolaevad ja traalerid — miiniristlejate kaitsel. Veeskmisel hukkus traaler *Vzröv* miini plahvatuse tõttu tekil ja traaler *Šcit*, mis jooksis sakslaste miinitõkkele.

1917. aasta lõpuks oli eelpositsioon 42 miili pikkune ja keskmiselt 15 miili laiune. Eelpositsioonil veesti 1917. a. Osmussaare ja Spithami vahel 120 miini — kahes reas.

Kokku veesti eelpositsioonil 7662 miini, süvisega: 2,44, 3,05, 3,66, 4,88 ja intervalliga 70, 91 ja 122 m.

Eelpositsiooni olulist tähtsust tõendas kõige paremini seitsme Saksa miinilaeva hukkumine eelpositsioonil, Paldiski pommitamiselt tagasitulekul.

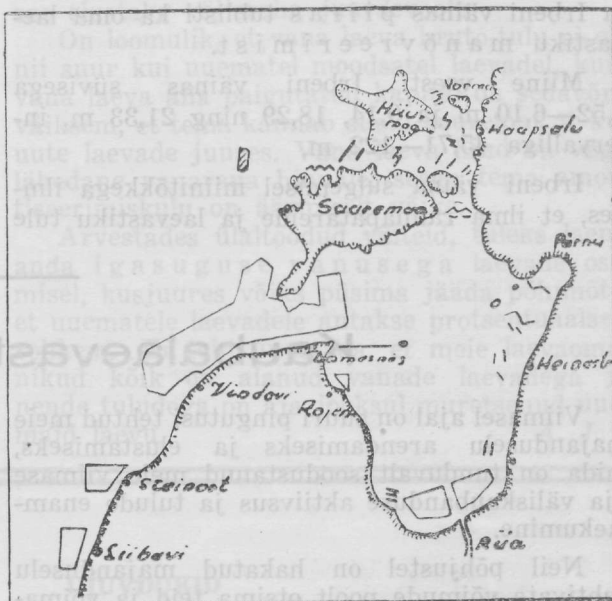
**Turu-Ahvenamaa saarestiku rajoon ja Põhjalaht.** Siinsete miinitõkete ülesandeks oli: 1) kaitsta sissekäiku Põhjalahte ja sealt kaudu Soome lahte, võimaldades sel viisil Vene laevade baseerumist Ahvenamaa saarestiku rajoonis; 2) takistada vaenlase dessantoperatsioone Soome rannikul; 3) kindlustada ühendust merd kaudu Soome ja Rootsi vahel.

1914. a. peeti läbirääkimisi Rootsiaga, kuid Rootsi loobus miinidepanekust, tuges oma erapooletusele. Sakslased veesksid miine Põhjalahes juba 1914. a. sügisel ja jätkasid veeskmissoperatsioone allveemiiniveeskjailt ka järgnevatel aastail, püüdes võimalikult takistada liitlaste transiitühendusi Venemaaga Rootsi kaudu.

See kõik sündis ka venelasi energilisele tegevusele. 1914. a. veesti 150 miini 7-s grupis Turu ja Hangö vahel. 1915., 1916. ja 1917. a. mineeriti kogu Ahvenamaa saarestiku rajoon kuni 3 miili ulatuseni Rootsi neutraalvetest. Veeskjaina kasutati miini- ja võrgupanijaid, miinilaevu ja traalereid. Veeskmisel pandi suurt rõhku täpsele orienteerumisele.

Kokku veesti Ahvenamaa saarestiku rajoonis ja Põhjalahes 1356 miini, süvisega: 2,44—4,27 m ja intervalliga 45 m.

Veeskmisel hukkus sakslaste allveemiiniveeskjate miinitõkkel 1915. a. M. V. *Ladoga* (6500 tonni — miinimahutus 1200 miini).



Skeem 3

**Riia laht, Irbeni ja Muhu väin** (skeem 3).

Irbeni väina sulgemist nõudis Vene maaväe parema tiiva abistamine laevastikü poolt. Esimene suurem miinide veeskmissoperatsioon toimus 14. 8. 15. a., millest võttis osa 8 torpeedolaeva ja m/r. *Novik*, lahingulaevade *Sevastopol'i*, *Gangut'i*, ristlajate *Oleg'i*, *Bogatõr'i* ja 4-ja miiniristleja kattel. Miinide veeskmist jätkati järjekindlalt kuni 1917. a. sügiseni. Irbeni väina rajoonis tuli ilmutada just erilist agarust, kuna Saksa traalrite poolt läbitraalitud piirkondi pidi alatasa uuendama. Sellest on ka tingitud õige suur miinide kulu ainult Irbeni väina sulgemisel (10 100). 1916. aastast peale muutusid veeskmissoperatsioonid õige tülikaks, kuna miiniveeskjad pidid arvestama sakslaste poolt ülesseatud patareisid.

Veeskmisoperatsioonest Irbeni väinas võttis osa suur arv ja liik laevu. Eriti kohaseiks

1916. ja 1917. a. osutusid võrgupanijad, traalerid, mootormiiniveeskjad ja aurupaadid; süvisega 1,22—2,44 m olid nad kasutatavad iseäranis tõkete uuendamisel.

Sakslased tegid mitmel korral katset tõkkest läbi traalida, mis neil esimest korda juba 4. 8. 15. a. õnnestus, tänu udusele ilmale. Kaotasid miinidel ühe ristleja, mõne miinilaeva ja traaleri. Millegipärast jäi aga ära saavutatud edu edaspidine kasutamine sakslaste poolt. Siit võib järeldada, et karrannapatareid ei saa alati pakkuda kindlat tagatist miinitõkete kaitseks.

Hulgaliste miinitõkete olemasolu Riia lahes ja Irbeni väinas piiras tublisti ka oma laevastiku manövreerimist.

Miine veesti Irbeni väinas süvisega 1,52—6,10 m ja 9,14, 18,29 ning 21,33 m, intervalliga 45,71—122 m.

Irbeni väina sulgemisel miinitõkkega ilmes, et ilma rannapatareide ja laevastiku tule

kaitseta ei jõudnud Irbeni tõkkes tagada venelastele tarvilist julgeolekut.

Riia lahes algas miiniveeskmine 1915. a., muutudes iseäranis intensiivseks aastail 1916 ja 1917, mil sakslaste tegevus erilist hoogu ilmutas. Nii veesti veel 1917. a. 11 rida miine 1—3 miili pikkuselt Heinaste all Pärnu lahesuus ja lahes — kokku 470 miini, süvisega 3,05 m. 1915. a. võttis miiniveeskmisest Riia all osa ka kaks suurtükilaeva *Sivuč* ja *Korejets*. Kokku veesti Riia lahes 1708 miini.

Muhu väin. M. V. *Amur*'i poolt veesti Muhu väina põhjapoolsel sissekäigul 1915. a. 10 gruppi miine à 15 miini, süvisega 2,44 m, intervalliga 45,71 ja 60,95 m. Miinitõke kujutas sik-sakjoont. Muhu väina rajoonis jätkusid miiniveeskmisel alles 1917. a., mil miiniveeskjate ja torpeedolaevade poolt veesti kokku 1086 miini: Muhu väina lõunapoolsel sissekäigul 450, Hiiumaa-Vormsi, Saaremaa ja Muhu ümbruses 316 ning Saare- ja Hiiumaast lääne poole 220 miini. Kokku 1236 miini.

*Järgneb.*

## Kaubalaevastiku krediidist.

Viimasel ajal on suuri pingutusi tehtud meie majanduselu arendamiseks ja elustamiseks, mida on tunduvalt soodustanud meie viimase aja väliskaubanduse aktiivsus ja tulude enamlaekumine.

Neil põhjustel on hakatud majanduselu juhtivate võimude poolt otsima teid ja võimalusi, kuidas kapitali paigutada nii, et see annaks juurde töövõimalusi ja kindlustaks meie tulevikku. Loomulik, et siin tuleb silmas pidada neid alasid, mis rahvamajanduslikust vaatekohast on kõige tulukamad.

On tõde, et põllumajandus on meie majanduse kandvamaid alasid, kuid meil on teada, et põllumajandusse investeeritud kapital kannab väga väikest protsenti. Meie peame otsima alasid, mis aitaksid tõsta meie rahvamajanduslikku jõukust.

Meie tööstuse arendamine sisemaa tarviduste piirides ei anna soovitud tagajärgi. Siseturg on liiga piiratud. Vajaliste toorainete puuduse ja välismaa suurtööstuse võistluse tõttu oleme sunnitud alati sisemaa tööstust kaitsma tollisoodustustega. Samal põhjusel on takistatud ka eksporttööstus.

Eestil kui mereriigil on piiramata võimalused kapitali paigutamiseks laevandusse. Kah-

juks on kapitalist aga suur puudus. Laevanduse arendamisel puuduvad need takistavad tegurid, mida meie tööstuse juures nägime, ning on koguni hulk eeldusi, mis soodustavad meie laevandust teiste riikide ees. Näit., meie asume geograafiliselt sobival kohal, meil on külluses hea kvaliteediga inimmaterjali, meie laevanduse käitiskulud on madalad, sellepärast on loomulik, et arendame oma rahvamajanduse niisuguseid alasid, mis majanduslikus arengus ja võistluses halvemaistingimustes ei ole, kui teiste riikide samad alad. Meie laevandus on näidanud oma võistlusvõimet, ka kõige raskemast kriisiajast on laevandus omal jõul üle saanud. Muu tööstus on aga alaliselt riiklikku abi ja tollide kaitset vajanud.

Meri on meie rahva ja riigi piiritu varandus, vaja on seda ainult ära kasutada. — Meie näeme, kui jõukaks on mereriigid aja jooksul muutunud. Sellepärast, tahtes meie rahvast ja riiki vastu viia paremale tulevikule, peame oma majanduspoliitika suunama suuremale merekasutamisele, ning eriti rõhku panema meie kaubalaevastiku soetamisele ja arendamisele.

Praegune valitsus on siin tervitatava sammu astunud, mida laevandusringkonnad juba kaua oodanud. Nimelt määrati hiljuti uute laevade



muretsemiseks riiklikku krediiti Pikalaenu Panga kaudu Kr. 500.000.

Laevanduse laenufondi juhatus kavatses neil päevil esitada kava, kuidas ülalnimetatud krediiti jaotada laevaostudele. Minki välja põhimõttest, et meie kaubalaevastikku on vaja noorendada. Selleks on esitatavas kavas ette nähtud uematele laevadele rohkem laenu anda ja vanematele vähem. Üle teatud vanuse piiri laenu üldse mitte anda.

Ülesseatud tingimused laenuandmiseks oleksid järgmised:

1. Laevadele vanusega kuni inkl. 12 aastani — 50% laeva hinnatud väärtusest — 15 aastaks.

2. Laevadele vanusega inkl. 13—24 aastani — vastavalt laeva vanusele ja seisukorrale 40—50% laeva hinnatud väärtusest — 10—14 aastaks.

3. Laevadele vanusega inkl. 25—30 aastani — vastavalt laeva vanusele ja seisukorrale 25—40% laeva hinnatud väärtusest — 5—8 aastaks.

Jääkindlustusega laevadele antakse laenu ülalmainitud aasta ja protsendimäärade juures — 2 aasta võrra pikemaks ajaks, kuid mitte kauem kui 15 aastaks.

Ülaltoodud kava arvustades näib, et see ei ole otstarbekohane, kui võtta laeva vanust põhitingimuseks laenude andmisel. Õigem oleks siin aluseks võtta laeva seisukord, see tähendab,

kuidas laev on alal hoidunud ja teiseks laeva omadused. Laeva iga on väga suurel määral sõltuv tema hooldamisest ja ehitusmaterjali kvaliteedist. Juhtub sageli, et 50-aastane rauast ehitatud laev on paremas seisukorras, kui 18-aastane halvast materjalist sõjaaegne toode. Ülaltoodud kava kohaselt on viimase omanikud aga õigustatud laenu saama 40—50%.

Vanade laevade ost näib rahvamajanduslikust küljest kasulikum olevat. Lubatud laenuga saaksime meie arvuliselt rohkem laevu osta. Vähemat kapitali on kergem kokku saada, seega ostmise võimalus kergem. Saaksime suuremal arvul meremehi tööle rakendada, ning võimaldaksime rohkem tööd oma laevatehastele. Kõik see elustaks välisraha juurdevoolu.

On loomulik, et vana laeva bruto-tulu ei ole nii suur kui uuematel moodsatel laevadel, kuid vana laeva alla paigutatud kapital on sedavõrd väiksem, et tema kannab siiski suuremat % kui uute laevade juures. Vana laeva hind on väga lähedane vanaraua hinnale, seega tema amortiseerimiskulu on äärmiselt väike.

Arvestades ülaltoodud väiteid, tuleks laenu anda igasuguse vanusega laevade ostmisel, kusjuures võiks püsima jääda põhimõte, et uematele laevadele antakse protsentuaalselt rohkem. Ei tohi unustada, et meie laevaomanikud kõik on alanud vanade laevadega ja nende tuludega on aja jooksul muretsenud uuemaid laevu.

A. J.

## Riigi Sadamatehas

Tallinnas, Merepuiestee 13. Telef. 428-12.  
Telegrammi aadress: RIIDOK.

### UJUVDOKID

- KUNI 110 TONNI KANDEJÕUGA.

### TÕSTERRAANAD

- KUNI 5000 TONNI TÕSTEJÕUGA.

Tehased töötavad laevaparandus- ja laevaehitustööde alal. Igasugune aurukatelde, masinate ja mootorite ehitus ja parandus. Tehaste ja vabrikute sisseseadete ehitus, korstnad, retordid, transmissioonid, turbapressid, baggerid, transportöörid jne. Malm- ja pronksvalu kuni 1000 puudani. Tehased valmistavad ka igasuguseid puutöid. On olemas suuremad laevatarvete ja muude materjalide tagavarad. Töö valmistamisviis uemate tehniliste nõuete kohaselt. Eeskujulik konstruktsiooni- ja eelarvebüroo. Tehased võtavad enda pääle igasuguste eelarvete ja projektide tegemise.

Ehitus- ja kaubandusbüroo

## Eug. Sacharias

Tallinn, Valli t. 10 Telef. 467-47

Tehnilised aparaadid, abinõud ja materjalid sõja- ja kaubalaevadele, nagu: kompassid ja teised nautilised instrumendid, signaal- ja mõõduriistad, spetsiaalvärvid, õlid ja metallid.

# Mootori süüteküünla valikust.\*)

Insener R. Brückel.

## Kuidas siis leida oma mootorile sobiv küünal?

Selleks 1) õige kruvikeere (vint). Küünla vindiks tarvitatakse peamiselt kaht süsteemi vint ja nimelt tarvitavad kõik Euroopa ja ka uuemad Ameerika (USA) masinatööstused nn. meetrilist vinti, mille väline  $d$  18 ja 22 mm ja tõus 1,5 mm. Vanemad USA. vabrikud tarvitavad aga tollivinti. Tollivindiga küünaldest on paljudel vint kooniline ja küünla kohalekeeramisel jääb ise tihedaks. Siinjuures peab aga märkima, et ei tohi külma küünalt keerata kõvasti kuuma silindrisse: küünal paisub nii kõvasti kinni, et pärast on seda raske kätte saada. Silindrilise vindiga küünlal on tihenduseks enamasti vaskplekist asbestiga täidetud rõngas. Sel juhtumil on ükskõik, kas masin on külm või kuum, küünla kinnijäämisi ei tule ette. Küünlakeredesse on pressitud *M*-meetriline vint, või *Z*-tollivint.

2) õige vindiosa pikkus ja väline kuju. On leitud, et küünal töötab siis kõige paremini, kui selle ots ulatub parajasti tasa seemise põlemisruumi äärega. Kui küünal ei ulatu pesast välja, jääb küünla elektroodide ümber alati põlenud gaaside segu, mis takistab korralikku süütamist. Seda asendit võiks tarvitada kõrgekompresiooniga mootoris, sest see küünla asend ei lase küünalt kergesti üle kuumendada.

Põlemisruumi väljaulatuv küünal ei ole jällegi otstarbekohane, kuna siin küünlaots on alati kõrges temperatuuris ja küünal võib hakata andma väärsüüteid, vaatamata sellele, et see valitud õieti.

Küünla välise kuju valikul on mõõduandev mootori konstruktsioon. Kui, näiteks, küünla-pesad on sügavad, siis on otstarbekohane tarvitada pika kerega küünalt, sest sellel jääb kandiline mutriosa veel küllalt kättesaadavaks harilikule võtmele, kuna madalama küünla jaoks peaks tarvitama erilist toruvõtit. Kui küünla vindi avaus on pikk, siis võib võtta küünalt pika silindrilise osaga — peale vindi. Normaalküünal ei ulatuks oma elektroodiga põlemisruumini, mis on, nagu eelpool nägime, väga tarviline. Bosch'i küünaldel on see välise kere kuju erand märgitud ka küünlale ja nimelt eraldatud viltukriipsuga soojusväärtuse arvust. Nii tähendavad Bosch'i küünlal: 1 — normaalkujulist, 2 — pikakerelist, 3 — vindiosa silindrilise lisaosaga, 4 — erilise pika vin-

diga, 6 — õhkjahutusribidega küünlakerel, 7 — õhkjahutusribidega isoleerkehal — küünalt.

3) õige küünla soojusejuhtivus. Siin on otstarbekohasem jälgida vanu küünlaid. Kui need kipuvad ruttu mustuma, on soovitatav osta uued ja nüüd juba peenemate ja pikemate osadega — tähendab, vähema soojusejuhtivusega. Kui aga töötavad küünlad annavad väärsüüteid, siis on uute ostmisel otstarbekohasem valida suurema numbriga, s. o. suurema soojusejuhtivusega küünlad. Väärsüüteid on kerge kindlaks teha, kui töötaval ja täiesti soojaks läinud mootoril välja lüüda töötamise ajal süüde. Järgneb sellele veel plahvatusi, siis on küünlad väikese soojusväärtusega ja kuumenevad üle. Üldse on näit. autodel ja paatidel, mis sõidavad lühikesi otsi, otstarbekohasemad väikese soojusväärtusega küünlad. Teevad sõidukid pikemaid otsi, s. t. mootorid töötavad katkestamatult kauem, raskem vedu jne., siis on soovitamamad suurema soojusväärtusega küünlad. Samuti tuleb soovitada õhkjahutusega mootoritele, näit. tsiklimootoreile — küünlaid suurema soojusväärtusega. Kui tarvitada ainult „Bosch'i“ küünlaid, siis on orienteerumine lihtne: kui küünal mustub, võtame vähema soojusväärtusega, näiteks 80 asemel 25; annab aga küünal väärsüüteid, võtame näit. 80 asemel 145 ja tagajärjed on kohe soovitud. Üldiselt:

väikese s. v. 10—100: 1) nõrk kompressioon, 2) kulumud kolvid, 3) uus masin, 4) lühikesed otsad, 5) külm ilm, 6) jah. vesi külm. jne.

Suure s. v. 100—180 1) kõrge kompressioon, 2) kiire sõit, 3) sissetöötanud mootor, 4) kuum ilmastik, 5) soe jahutusvesi jne.

4) Kas kinnine või lahtikäiv küünal — selle määravad juba eelpooltoodud kaalutlused, isiklik maitse ja rahakott. „Bosch'i“ firmal on lahtikäiv küünal märgitud kerel tähega *D*.

Märk *DZ 20/2* tähendab: *D* = lahtikäiv, *Z* = tollivint, 20 = soojusväärtus, 2 = pika kerega.

Märk *M 20/1* = normaalküünal meetrilise vindiga. Peale „Bosch'i“ on meil tarvitusel (joon. 4) „Champion“ prantsuse, „Lodge“ inglise, „AC“ USA, „Siemens“ saksa jne.

Õieti valitud küünal — ei taga mitte ainult korralikku mootori töötamist, vaid on mootori juhile ka suureks abiks mootori silindris tekkinud tööprotsesside kontrollimisel,

\*) Vaata *Merendus* nr. 6 — 1934. a.

samuti kui süda inimorganismis. Kui keerata mootoril küünal välja ja vaadata selle sisemust, siis võib sealt asjatundlik silm välja lugeda väga palju. Must, õline koksikord küünla sisemuses ja elektroodidel laseb oletada, et silinder saab liiga palju õli või on silindrid või kolvid kulunud ja lasevad õli üles. Esineb säärane nähe ainult ühes küünlas, siis kas süüteseade ei tööta korralikult või lasevad selle silindri klapid läbi, mis pärast silinder jätab vahele süütamisi.

Kui küünal on kuiv ja küünlakere, eriti ääreelektrood tahmane, siis on see tunnuseks, et masinat toidetakse liiga rasvase, bensiinirikka seguga ja tuleb kontrollida karbuuraatorit.

On aga kuiva küünla juures ka portselan täiesti puhas ja valge, siis on see tunnuseks, et silinder saab liiga vähe õli, on karta kolvirõngaste sissesööbimist silindri seintesse. Tuleb kontrollida õlitorustikku ja -survet.

Kui küünlaportselan ja elektroodid on kuivaks põlenud ja kaetud nagu klaasipiisakestega, siis töötab silinder liiga lahja seguga.

Siniseks põlenud küünlakere on tunnuseks, et küünal ei ole küllalt kõvasti pessa keeratud — soojuse ärajuhumine on halb.

Normaalselt töötava mootori küünal peab olema: 1) kuiv, 2) elektroodid puhtad, 3) sädevahe valgeks põlenud ja 4) portselan punakaspruun.

Ei ole ta seda, siis võib olla kaks võimalust: 1) kas ei kõlba küünal käesolevale mootorile, või 2) kui küünal õieti valitud, siis ei tööta silinder ja seega ka mootor soojusmajanduslikult õieti.

#### Küünla vea d:

Nõutav eeltingimus on igal küünlal: selle elektriline juhtmekindlus, st. süütevool ei tohi kustki mujalt pääseda küünlakeresse kui ainult üles äd e v a h e. Kui küünlaportselani on mingil kombel, kas kukkumisel või hooletust võtmega keeramisest tekkinud pragu, siis täitub see varsti niiskusega või kokseerunud õliga ja vool pääseb seda mööda otse mootorikeresse, ilma et tal tungi oleks hüpata üle sädevahe.

Sädemed, kui need üldse peaksid veel tekima, jäävad väga nõrgaks ega süüta enam plahvatavat segu. Kinnine küünal tuleb sel puhul asendada uuega. Lahtiste küünalde juures

saab osta portselan- või vilgukivist südamikke eraldi ning tuleb odavam.

Süütevool võib pääseda keresse ka väljastpoolt elektroode, lihtsalt mustunud küünla pinna kaudu. Siin aitab ainult küünla hoolikas valik ja puhastamine, mis muidugi on lihtsam läbi viia lahtivõetava küünla juures.

Peale eelnimetatud juhtumite võib halva süütamise põhjusena olla ka reguleerimata sädevahe. Praktika on näidanud, et magnetosüütega mootoritel on parim vahe 0,4—0,5 mm ja akumulaator-babiino puhul aga 0,65—0,8 mm. Vähem vahe võib õlipiisaga kergesti ummistuda, kuna suurema vahe juures on võimalus, et el. vool leiab endale kuski kergema tee ja sädet üldse ei teki (säde lööb kaitse sädevahest läbi).

#### Uued küünlad.

Harilikult arvatakse, et kui mootorile on saadud säärased küünlad, mis ei mustu ja muidu töötavad korralikult, siis tuleb neid hoida kui silmateri, kas või kümme aastat. See ei ole õige. Igal asjal on oma iga. Küünal peab andma tugeva sädeme, alles siis saame silindris korraliku põlemise, kütteaine kasutatakse täielikult ja mootor arendab täisvõimet. Kui aga säde mingil põhjusel nõrgeneb, ei põle küttesegu korralikult ja masina võime langeb, kaotame kahes asjas koguni korraga. Ja just seda asjaolu ongi vaja arvestada, kui tahame rääkida kokkuvõidust. On nimelt tähele pandud, et vanade küünalde säde nõrgeneb, vaatamata sellele, et küünlad on veel kõlvulised tarvitamiseks. Seletatav on see sellega, et pikaajalisel töötamisel elektrodide keemiline koosseis muutub ja nende elektriline takistus suureneb. Seepärast ei tule mitte oodata, kuni küünal kulub, vaid seda on palju otstarbekohasem vahetada juba palju varem, umbes 400—500 mootori töötunni järel, või keskmiselt kord aastas. Väike kulu, mis sellega seotud, tasutakse teisalt mitmekordselt. Kui küünalde uuendamisel ka veel eelpooltoodud juhtnööre arvesse võtta, pääsetakse nii mõnestki ebamugavusest, mis harilikult käib kaasa mootori tõrkumisega, ülemuse pahandamisega, enese vihastusega ja teiste pilkega.

Märkus. Käesolevas artiklis peale oma kogemuste mootoritel töötamisel olen kasutanud: 1) Soosaar'e artiklit „Otstarbekohane süüteküünal“. 2) Ins. Uusna „Autoasjandust“.

# Isoleerimise tähtsus ja isoleermaterjalid.

A. Küün.

Tähelepanndavad suured soojusekaotused on aurukateldel ja auru sisaldavail seadistel välisseinte kiirgamise, soojuse juhtivuse ja ülekanndmise teel. Sellest on tingitud ka suurem küttekulu. Osa küttekulu saab vähendada, kui isolatsioonid parandada või selle headust tõsta, sest soojuse kaotused olenevad katelde ehitusest ja isoleerimisviisidest. Soojustehnika tabeli järgi vähim katla soojusekaotus on 4% tervest kütteaine soojuse sisaldavusest. D. Fischer arvab katla soojusekaotusi järgmiselt: halva katla kasuteguri juures 12%—15% ja hea katla kasuteguri juures 2%—3%. Võtame soojusekaotuse selgituseks ühe näite: masina võime on 1200 HP; arvame, et soojusekaotus on ligikaudu 10%, siis oleks töjõu kaotus katla soojuse kadude tõttu 120 HP, mis annab asjata söekulu  $120 \times 0,7 = 84$  kg või ühe ööpäeva jooksul veidi üle 2 tonni. Seda arvutades rahale saame kaudis kena summakese. Seetõttu on hakatud rohkem tähelepanu pöörama peamiselt katla isoleerimisele.

Kulud katla otstarbekohasemal isoleerimisel on tasunud end kiiresti. Peale selle saavad vähem kannatada ka katlaõmblused, mis kiire temperatuuri muutuste tõttu võivad hakata lekkima. Parema isoleerimise juures on võimalik auru kiiremini tõsta, ka auru hoidmine on kergem, samuti inimesil parem töötada, sest liigne kuumus kurnab ja väsitab asjata.

Isoleerimisviiside ja materjalide arenemiskäik kestab seni, kuni kestab auru surve ja temperatuuri tõstmine, sest mida suuremad temperatuurid, seda paremini peab katel olema isoleeritud.

Vaatleme mõningaid isoleermaterjale, mis viimaste 20 aasta jooksul on teinud teatud edusamme.

Isoleeraine väärtuse suhtes esitatakse järgmised nõudmised: aine peab olema a) halb soojusejuht, b) mehaaniliselt vastupidav, c) ei tohi laguneda temperatuuri mõjul, d) keemiliselt puhas, et ei rikuks isoleeritavaid pindu, e) erikaalult kerge ja f) tulekindel. Peamise tähtsusega on muidugi, et isoleeraine oleks halb soojusejuht, mis takistaks soojuse edasikandmist.

Võtame siin ühe näite. Ütleme, et tahaksime kasutada tulekindlaid telliskive. Need oma isoleerimise väärtuselt kõlbavad küll, kuid oma raske kaalu tõttu pole vastuvõetavad, sest püsivad halvasti isoleerival pinnal. Keemiline puhatus on tähtis selleks, et isoleeraine koosseis oleks positiivne, sest vastasel korral kuumuse tõttu tekib pragusid aine välispinnale.

Parim isoleerimisviis on õhutühi ruum, sest

õhk on ka halb soojusejuht, kuid seni vaakuumisolaator katla juures pole leidnud kasutamist oma kalliduse tõttu. Seisvat õhukihti katla välispinnal võiks kasutada ka ühe isoleerimisviisina, kuid õhukindla väliskesta loomine on võrdlemisi raske. Ja kui siis kustki välispinnalt õhk pääseb välja, tekib suur õhutsirkulatsioon, mistõttu siis soojusekaotused on palju suuremad.

Praegusel ajal kasutatakse rohkesti järgmisi isoleeraineid: asbest, šlakkide vill jne. Peale kõvade ainete on veel isoleeraineid segudes magneesium asbestiga, kiiselguur asbestiga, millele lisatakse lupja. Ka kasutatakse veel lupja, millele segatakse juurde kiudaineid, pestud savi, koksi või saepuru.

Esimesena võtaksime vaatlusele kiiselguuri. Seda saadakse nii mitmeski kohal maakeral. Iirimaal leidub suuri kiiselguurilademeid, mille väljakaevamise produkt sisaldab palju saviolluseid. Need tuleb segust välja pesta. Teatud kiiselguuri-segud soojendatakse kuni 500° C, et põlevained temas põleksid ära. Kiiselguurile lisatakse tsementi ja valmistatakse sellest segust kive. Isoleerimise väärtus on kiiselguuri hulgest. Mida rohkem on segus siduvat ainet, seda vastupidavam see on, kuid sealjuures langeb isoleerimise väärtus. Täheandab, isoleerimise väärtus on aines olevaist õhuaukudest, mis takistavad soojuse edasiliikumist. Isoleerimise segu, mis sisaldab 3—4 osa puhast kiiselguuri ja ühe osa sideainet, mis vastavalt veega segatud, on väga kõlvuline välispindade isoleerimiseks.

Asbest oma heade omaduste tõttu on leidnud suurt kasutamist. Selle aine peaheadus seisab tema poorilisis omadusis, peale selle see aine on mehaaniliselt vastupidav ja omab head vastupanu soojusele. Oma omadustelt asbest jaguneb kahte peagruppi: valge ja sinine asbest. Neist kõige rohkem on tuntud valge asbest chrysotile ja tükiline asbest chroadolite. Seda valget asbesti saadakse Kanadas Rhodesias kaevandusist. Kiupikkus kõigub neil 3—150 mm, läbimõõt moodustab sajandiku hariliku puuvilla kiu läbimõõdust. See valge asbest on siiditaoliselt pehmine ning painduv, seepärast võib seda igal pool hästi ära mahutada. Sellest vähe kõvem on sinine asbest. See Aafrika sinine asbest on võrdne peaaegu valge asbestiga, kuid kiud on lühem (18—50 mm), kuid soojust juhib halvemini, nii et isolaatorina on parem 50% võrra, ka mehaaniline vastupidavus on suurem kui valgel asbestil.

Peale nende kahe on veel palju muid isoleeraineid, mis soojusisolaatorina võiksid tulla kasutamisele.

Nii on leidnud kasutamist klaasvill, mis on ühendatud asbestkiuga, kuid oma keerukalt valmistusviisilt see aine läheb liiga kalliks.

Kaks mineraalainete ühendust annab ka isoleermaterjali: kivi vill, mida saadakse kiiselguuri sisaldavast lubjakivist, ja šlakkvill, mida valmistatakse sulatusahjudes lubjakiviga segades.

Mineraalvill on väga kokkukeeratud lõng, mis veel vormitud kaltsium-kiiselguurikiviga ja sarnleb väliselt puuvillaga. Oma suure õhusisalduvuse tõttu see on hea isolaator, kuid kokku pressides kaotab oma isolatsiooniväärtusest 25%. Šlakkvill segatakse siduva ainega, et saaks seda vormida ka kalibreeritud kivideks. Seda ainet kasutatakse klaasi- või metallitööstuses, harva tuleb ette, et sellega isoleeritakse katlaid. Kui juhtub, et šlakkvill ei püsi koos, siis kasutatakse sideaineks asbesti ja magneesiumi. Asbesti tarvitatakse sideaineks, sest selle kiud on pikk. See pärast asbesti ostmisel peab jälgima, et kiud oleks pikk ja et segu ei sisaldaks põlevaineid, mis ei vasta nõudeile.

Kõrgemate temperatuuride juures tarvitatakse ka veel muid isoleeraineid, näiteks sega-

take lupja ja kiiselguuri isesugustes osades, kusjuures sideaineks tarvitatakse asbesti. See segu omab küll halba soojusejuhtivust, kuid kui peaks temperatuur tõusma üle 550° C, siis isoleeraine pudeneb maha. Alumiiniumi-jätised on ka äratanud tähelepanu. Nendel on küll isoleerimisvõime madal, kuid selle eest alumiinium on tulekindel, vesi seda ei riku ja metalli söömise pärast mingit kartust ei ole, kuid on võrdlemisi kallis hinnalt ja mehaanilisile mõjudele väga tundeline.

Peale selle on olemas rida patenteeritud isoleeraineid. USA-s on patenteeritud üks isoleeraine valmistamisviisi, millega suurendatakse aine poorilisust.

Briti patentide hulka on üles võetud uus isoleeraine, mis koosneb järgmisest segudest: tulekindel savi, šlakkvill, põletatud kivipuru, väike osa alumiiniumi ja sideaineks tsement.

Meil Eestis on patenteeritud ja leiab kasutamist isoleeraine textit. Selle aine täpne koosseis on teadmata, sest see on patendi saladus. Ainult niipalju on teada, et segu sisaldab eneses teatud osa meil Eestis leiduvat kaoliinsavi ja sellele segatakse saepuru ja veel muid aineid. See isoleeraine on leidnud tegelik elus kasutamist, andes väga häid tagajärgi oma suure isoleerimise väärtuse ja kerge kaalu tõttu.

**Rätsepaäri**

**M. Andreesen**



**Inglisriide ladu**

Tallinn, Rataskaevu t. 14, tel. 430-54

**TALLINNA KIVITRÜKIKODA**  
**R. TOHVER & K<sup>o</sup>**

**S. TARTU 49**  
**TELEFON 313-07**

**KIVITRÜKK**  
**OFSETTRÜKK**  
**RAAMATUTRÜKK**  
**RELJEEFTÖÖD**

# Purjesportlase üks pühapäevi.

Sõit Viimsi „skääridesse.“

„Sinetavad kaugused kutsuvad...“ Ja nad kutsuvad ning meelitavad oma kauges ja pehmes sinetuses ikka ja uuesti. Kui mitu korda juba päeva-lõppudel oleme heisanud *Raunal* purjed, et külastada taas Viimsi saarte gruppi



Foto A. Ö.

— Purjejaht „Rauna“ väljub Tallinna sadamast.

— Kräsuli väina. Oma 1,65 m süvisega pääseme lähedasti Aegna kanalisse, hea sügavus lubab läheneda varjatud ankrukohani Kräsuli ehk Kumbli all. Kräsulis elavate „pärismaalastega“ on ammune sõprus sõlmitud ja enne, kui

ankruga klaarid oleme, on maalt paat juba pardas.

Keset sooja virvendust, õitsvat heina ja pühapäevast rahu on Kumbli. Laisalt loksib kaldaveerne laine kivide vahel. Seljandiku varjul keset õitsvaid maasikaid ja metsnelke vaatab peenejalgne hirv suuri silmi meie otsa. Ootamata on tulnud kohtamine nii temale kui meilegi, kuid rohkem uudishimutsev kui hirmunud on ta pilk. Näib, nagu tajuks ta meie rahusoovlikkust — närvitsemata laseb meid läheneda pea käegakatsutavasse kaugusse ja alles siis hüppab kergejalgselt üle lähema kivi, jättes selle aiana enda ja meie vahele. Nii on esmalt, suuremat aktiivsust näitame meie, kuid kui teda küllalt imeteldud ja pildistatud, asume väikesele rännakule ümber saarekese, siis järgneb ta juba meile omasena, usaldavana...

Too vaikne, väikene, täis päikesepaistet saar on tulvil merelinde ja nende pesi. Peame tihti põiklema oma rännakul tiiru pesadest, neid on palju, muist juba mahajäetud, osa aga veel kolme, nelja munaga. Pesast lahkunud tiirud, valjult riieldes ülal meie peade kohal, sunnivad meid kiirelt lahkuma nende majade lähikonnast. Paaridena, kolmekaupaga ujuvad pesast vast lahkunud udusulis tiirupojad kaldaveereses vaikselt vees. Kõrgel päikeses annavad neile juhatusi isa-ema. Ei ole ju nende söötmissaeg veel möödas ja pealegi tiir tiiru tunneb, veest püütud kala võib hõlpsasti sattuda poja noka asemel valvsa naabri nokka.

Eemal O pool on näha partide parvi, tõustes ja laskudes merre, fooniks neile *S. Prangli* sinetav ja virvendav riba. *S*-is vaid kitsa salmega eraldatud *Rohuneem*, mille loomulikuks jätkuks ongi *Kumbli*. Aegajalt kostab sealt karjakella kõla, näha lambakarju ilmumas ja kadumas kadakate vahel. Samuti on täis suurt

KODUMAA KÕIGE VANEM NING  
SUUREMAID KINDLUSTUSSELTSE



Tule-, elu-, noorte, murdvarguse  
klaasi ja kodulooma kindlustused

## EEKS-MAJA

Peakontor: Tallinn, Lai 1

Kontor: Tallinn, Harju 29

Osakonnad: Tartus, Suurturg 7

Rakveres, Viljandis, Valgas,

Petseris

päikesepaistelise rahu ja virvendavat soojust Aegna. Suure ja kõrge, nagu merest tõusva okasmetsa serval tukuvad sammaldunud kivihiiglased, unistades oma iidsest kodust sealpool Soome lahte. Nagu Kalevi kodu seisavad nad „pool tust seisib metsa peidus, teine pool lausa lagedal“... Ja O-i poole kividest algabki suure võimsa kaarena üle miili pikkune kruusjas Lemmiku nina — Aegna merelindude pesapaik — oma üksiku ja ainsa pöösaspuuga. Kõrge taevas ta kohal on täis merelindude mitmehäälset sädinat.

Üle Aegna silla paistab osa Naissaart ja

teel sinna jahtide valgeid purjesid. Veel suuremalt tuleb mõjule pühapäevaõhtune pilt Naissaarest, kui jahid sealt reas lahkuvad tagasi Tallinna, mis kojukutsuvalt oma saledate tornidega ja majasteetliku Toompeaga särab silmapiiril õhtupäikeses.

Kui lahkume viimaks Kumblilt, lausub nukuruses O. Ö., kes esmakordselt meiega külastab Kumblit ja alaliselt elab ilmalinnades, sügava ohkega: „Paradiislik!“ Sama nukker oli ka meie hirvest sõber, kes meie minnes jolli järgnes meile kaldale ja kauaks jäi üksisilmi vaatama meile järele.

GeWesse.



Kumblil.

Foonil Kräsuli. Metskits, kelle alaline asukoht Aegnal, sooritab vahel ujumisetki Kräsulile ja Kumblile.

## Meremuuseum.\*)

Kapten M. Mei.

Meremuuseumi korraldaja.

Rahvas, kes unustab oma esivanemad, hukkub.

Eestit piiravad kolmest küljest meri oma lahtedega ja järved. Ligi 80 prots. Eesti mandri ja saarte piirist kuulub vetepiiri. Seega on mereveed oma tulu ja rikkusega Eestile suurel määral kasutada, niihästi laevanduse kui kalanduse ja merekaubanduse alal. Eesti sadamad on omandanud silmapaistva koha teiste Baltimere sadamate hulgas oma hästi soodsa geograafilise asendiga. Seega peaks Eesti olema eriti huvitatud merest, sest meri on talle üheks tähtsamaks eluüldapidamise allikaks ja elu-sooneks ning ühenduslüliks läbikäimises teiste maade rahvastega.

Mere tähtsus oli selge juba vanadel eest-

lastel, kes siia rannamaadele ja saartele asunud hakkasid kohe merd ja mereteid kasutama, soetades endile laevu ning käies laevadega üle mere naabermaades kaubitsemas või sõdu pidamas. Ja just merel omandasidki meie esivanemad ajalooliste kangelaste nime ning vast mere kaudu levitasid nad oma nime vanadele kultuurmaadele. Tung vabale merele ei ole kustunud nüüdki rahva hinges, see on esivanemailt päritud.

Iga kultuurrahvas püüab jäädvustada kõigil aladel järeltulevaile põlvedele oma esivanemate eluviise, kombeid ja eluüldapidamise avaldusi. Veeteede Valitsusel kui mereasjanduse alal teotseval asutisel oli juba ammu eesmärgiks Meremuuseumi asutamine. Mõni aeg tagasi

\*) Kadunud kol. ltn. Joh. Mey ainetel.

läks korda Veeteede Valitsuse energilisel direktoril hr. ins. Avikul hankida suuremad ruumid Baikovi sillal asuvas laos, mis soodustavad muuseumi arenemist. Meremuuseumi eesmärk ja siht on hoida hävinemise eest igasuguseid laevaehituse, meresõidu ja mereasjanduse alalt

(olguigi, et see on sõjalaeva osa), siis vast võib imetella, missugune mets, õieti sammastik on kasvanud põhjamaadel.

Eesti laevaehituse alalt on Meremuuseumis mitmeid ehitusmudeleid, joonestusi ja päevapiltide kogu, mis kujutavad meie rahva võimeid ja tahet laevanduse alalt vanast ajast senini.

Kuna mehaaniliselt liikuv laev on praeguse aja moodsam meresõidu ja kaubaveo abinõu, siis on Meremuuseumis välja pandud sellelt alalt: mitmesuguseid meresõidu-instrumente ja abinõusid, vanu ja uusi, raadioaparaate, iganevad tüüpi ja uusi, signaalseadiseid, esemeid aurumasinate ja katelde õnnetusist ja muud.

Laevasõidu ja merekaubandusega on väga lähedalt seotud tuletornide ja rannatähistuse ala, mis sama vana on kui mereasjanduse ajalugu. Sellelt alalt on Meremuuseumis ajale vastavalt välja pandud rida aparate, kirjeldusi ja piltide kogusid, mis selgesti kujutavad nende arenemise käiku ja ehitusi. Sadamate alalt on olemas rida ülevõtteid, plaane ja kai mudel, mis kujutavad vanu ja uusi seadiseid, kavatsusi ja ehitusi, mis on tähtsad asjast huvitatuile. Sadamate korrashoiu ja laevasõidu-hoiu suhtes on rida mudeleid jäämurdjaist ja saarte vahel ühendust pidavaist abinõudest vanast ajast ja nüüdsest. Eesti ärkamisaja valulapse „Linda merekaubanduse seltsi“ mälestuseks on Meremuuseumis pilte seltsi asutajast Gustav Eselonist ja Linda majadest Tallinnas ning suurimast purjekast *Linda-Morgenroden*.

Mõndagi on olemas Meremuuseumis meie rannarahva pealu-ülalpidamise allikast — kalapüüniseist ja hülgeküttimise abinõudest, kuid ruumipuudusel pole olnud võimalik mainitud ala tavaliselt laiendada.

Praegu muuseumi väljavaated on avaramaks kujunenud, on lootust saada suuremad ruumid, kus on võimalik kalanduse osakonda täiel määral välja arendada. Mainitud ruumides jätkub veel ruumi suuremale hulgale inimestele kõnesid ja koosolekuid pidada, muuseumi propagandaks ja muuks mereasjanduse edendamiseks.

Üldiselt olgu mainitud, et Meremuuseum on veel loomise ajajärgus, sest algas oma tegevust 1931. a. sügisel. On kavatsus luua lähemal ajal muuseumile seadusekohane põhikiri.

Lõpuks peab nimetama, et Meremuuseumil pole kasutada ühtki riiklikku ega omavalitsuse kapitali ega krediite, vaid kõik, peale ruumide kasutamise, on rajatud meretegelaste ja mereasjandusest huvitatute ning meremeeste lahkele vastutulekule.



Meremuuseumi kogust.

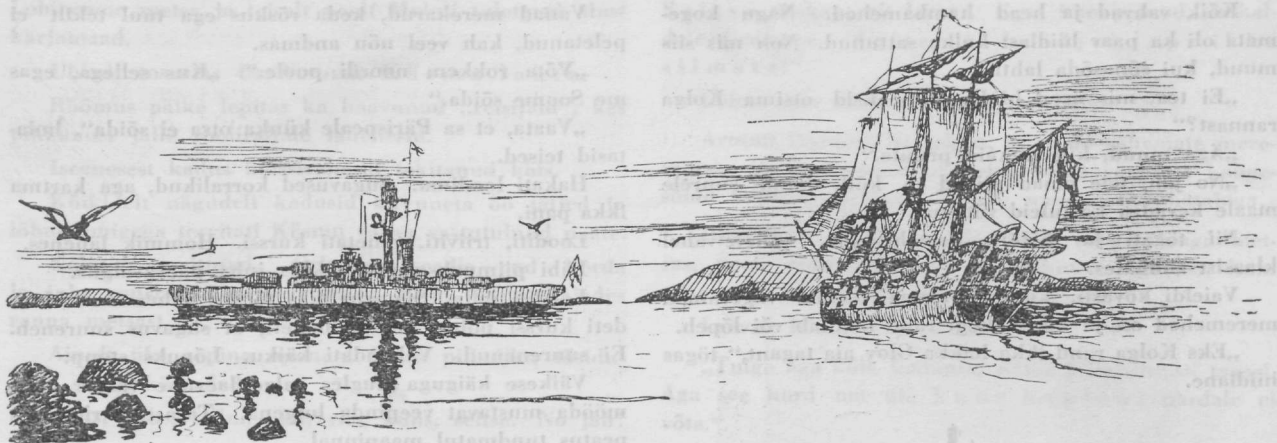
esemeid ja kirjandust ning arhivaale, mil ajalooline tähtsus. Meremuuseumil on suur tähtsus õppevahendite demonstreerijana merekoolide õpilasile ja mereasjandusest huvitatuile ning laevasõidule propaganda tegemises. Vanade ajalooliste esemete kõrval on ka võimalust mööda muretsetud uuema aja esemeid, mistõttu on saavutatud väga õpetlik ja kujutav ülevaade laevanduse arenemise käigust.

Kuna purjelaevade, see on kaugesõidu-purjekate ajajärk on kahjuks möödumas ja tolle aja romantikast on säilinud vanematel meremeestel ainult kauneid mälestusi, siis on Meremuuseum püüdnud eriti purjelaevanduse alale rohkem ruumi anda, sest purjelaev on olnud ja jääb vist ikka meremehe armsamaks õppekoduks, olles pealegi veel nüüdselgi ajal peamiselt rannarahvale tarvitavamaks sõiduriistaks.

Meil on väga häid laevaehituse meistreid ja osavaid puuseppi, kuid kohase puumaterjali leidmine läheb viimasel ajal järjest raskemaks metsade vähenemise tõttu.

Kui vaadata umbes 150 aastat tagasi ehitatud merepõhjust ülestõstetud puulaeva osa





## „Seitsmel hoidjal laps silmata“.

Merejutukeste seeriast „Kaptenite äpardusi“.

H. K—pp.

Olid peale sõja lõppu esimesed rahuaegsed nelipühid.

Tallinna sadamas töötas hulk igasugust mererahvast, enamasti naabrusrandadelt pärit. Laevu oli sõidus vähe. Palju laevu oli Venemaal, muist kaugesõidus, Tallinnas eneses laevu peaaegu polnudki.

Juba tükk aega enne pühi tekkis sadamarahval kavatsus ette võtta mõni kaugem väljasõit merd mööda.

Otsustati sõita K ä s m u k ü l l a. Kavatseti viibida seal kaks püha, ja käsmulastele tasuta tülitamise eest kaubeldi kaasa mereväe orkester kapellmeister Kulli juhatusel.

Nii koguneski siis kenake hulk sadamarahvast ja nende daame nelipühi-laupäeva õhtuks elevaatori juurde sillale, et lõbusõitu alata.

Paljudele oli üllatuseks imelik laevuke, mis silla ääres asus.

See oli Narva jõelt ületoodud jõecaurik *Ust-Narovsk*.

Viru liinil senini sõitnud *Bornholm* oli rekvisitsiooni alt vabastatud ja omanikele tagasi antud. Merepõhjast tõstetud „vigane part“ — *Kungla* ja tema õde „valge kass“ — *Endla* olid veel ehitusel ja alles tükk aega hiljem kujunesid neist laevad.

Nii ei leidnud siis sõidu korraldajad paremat kui *Ust-Narovsk*.

*Ust-Narovsk* oli kenake jõelaev, mis senini oli ühendust pidanud Narva-Jõesuu ja Narva linna vahel.

Hädaga oli temale teine kinnine tekk peale ehitatud ja nõnda muudetud merelaevaks. Ta oli rannas nii mõnegi sõidu teinud ning vaikselt ilmaga võis teda tunnistada peaaegu merekõlvuliseks.

Laev oli nelipühi kohaselt rikkalikult ilustatud kaskedega. Orkester mürtsutas marssi, mispärast palju ei arutatud, vaid asuti laevale, kaasa võttes tublisti reisu-moona.

Saatjate hõisetel ja muusika saatel lahkuti sadamast.

Reidil juba asuti isuäratavate võileibade hävitamisele, meelitatud pudeli „sulisevaga“.

Ega merel sõjaaegne keeluseadus enam maksnud. Ja keelatud märjukest leidis laevas üsna ohtrasti.

Kui esimene nälg oli kustutatud ja rõõmuõli sisse võetud, asuti kaassõitjatega tutvunema ja laeva lähemalt uurima. Tuttavaid oli palju, laev väike, sellepärast tunti end varsti ühise perena.

Löödi lahti laud, katsuti orkestri saatel tantsugi lüüa, aga ruumi oli vähe ja kapten käratas kurjalt: „Ega mul siin mõni „dancing palace“ pole, näete tekk hädatekina kokkulöödud, homme metsa all ruumi küll, kepselge siis nii, et kaljud kõiguvad!“ Lepiti siis lauluga.

Vanemad mehed kogunesid roolirattale lähemale ja arutasid omavahel. — „Kust selline komet-laev õige välja toodi?“

„Külap vist „sõjasaak — soomus!“ Kuramu sügavalt ta õige istub?“ — „Noh, oma poolteist jalga ikka küll!“

„Tead, siis oleks pidanud ju rattadki alla panema, oleks võinud otse üle neemede kihutada.“

„No ärge tõgage kedagi, laev nagu laev ja veab veel oma sada inimest kah.“

Oli siin koos terve Käsmu eliit.

Kõik vahvad ja head hambamehed. Nagu kogemata oli ka paar hiidlast hulka sattunud. Noh mis siis muud, kui sõnasõda lahti.

„Ei tea, mis need hiidlased peaksid otsima Kolga rannast?“

„Äga muud, kui rikkaid pruute.“

„No jah, teie omad piigad ju kõik läind suurele maale kevadisi kartuleid võtma.“

Nii tõgati ja lõõbiti heatahtlikult, vahete-vahel klaasist rüübrates.

Vaieldi kõvasti, kumma ranna mehed vägevamad meremehed on ja kus kellegi rand hakkab või lõpeb.

„Eks Kolga rand ikka hakka Gloy aia tagant,“ tõgas hiidlane.



Oli siin koos terve Käsmu elüit.

„Vale! Gloy aia ostis ära Linqvist. Ta ise vägev kolklane, eks nüüd ole siis Gloy aed kah Kolga rannas“, vaidles vastu väike kolklane alumist mokka viltu vedades ja üht silma pilgutades.

Nii kestis sõnasõda ja laul, kuni hiline aeg ja rõõmuõli sundisid mugavamaid kohti otsima. Ees oli veel pikk sõit. Kes kuidas sai kohendas end tukkuma, mõni hakkajam sai pikutamagi.

Orkester vaikis. Mänguriistad pandi kõrvale.

Varsti võttis organiseerimata norskamine võimust nõrgalt organiseeritud laulu üle.

Rõõmsalt tossutas noble *Ust-Narovsk* mööda Aegnast, Pranglist, oli vist juba mööda Jumindastki, kui ilmus päevakorralt kutsumata külaline, meremehe kurjem vaenlane ka ilusa ilmaga — udu.

Ja veel paks udu.

Tõmbus rõskeks. Mere poolt tõusis tuul. Tekil hakkas ehamugav.

Kapteni nägu tõmbus tõsiseks.

Laev oli tal küll ammu tuntud, aga kõrge pealeehitis ja tekile püstitatud noor kasemets olid soodsad tuulepüüdjad ja triivisid nagu purjedega madalalt istuvat jõelaevakasti ranna poole.

Võttis kapten küll tagavara-rumbisid merepoole, aga kus sa paksus udus täpselt arvestad. Muud kui muretse!

Vanad merekarud, keda rõskus ega tuul tekilt ei peletanud, kah veel nõu andmas.

„Võta rohkem noordi poole.“ „Kus sellega, egas me Soome sõida.“

„Vaata, et sa Päriseale künka otsa ei sõida“, hoiatasid teised.

Hakati loodima. Sügavused korralikud, aga kartma ikka pani.

Looditi, triiviti, vahetati kurssi. Hommik lähenes.

Läbi piimpaksu udu tekkis juba päevavalgus.

Looditi jälle. Sügavus läks järsku vähemaks. Muudeti kurssi põhja poole, loodeti, et sügavus suureneb. Ei suurenenud. Vähendati käiku. Lõpuks stopp.

Väikese käiguga liugles valge laevuke valges udus mööda mustavat veepinda luigena. Tasaselt krigisedes peatus tundmatul maapinnal.

Olimegi põhjas kinni.

„See on Pärisea neeme ots!“ — „Mis Pärisea, see on kindlasti Mohni!“

„Ei ole. See on Pärisea, näe näha ju läbi udu kaks mäнди ja nende vahel heinaküün.“

„Pole küüni ühtigi. See on suur kivi Mohni vesti kaldal.“

„Noh kas mina siis Ekholmi ei tunne, ma tuhanded korrad siin sõitnud.“

„Või kas mina pole sõitnud? Ma tunnen siin iga kivi.“

„Kui tundsid, eks siis juhtinud laeva vett mööda, miks sa siis kivi otsa sõitsid.“

„Eks ma ütelnud, pange laevale rattad alla, nüüd oleks kohe edasi kihutanud. Kas Pärisea või Mohni, teisel pool ikkagi kord Käsmu laht,“ lõõpis veel keegi naljahammas.

„Härrad kaptenid, palun mind mitte segada,“ kärkis viimaks laevakapten.

„Pootsman, tõmmake kõis põiki üle teki ja ärge laske reisi ja id rooliratta juurde,“ lisas ta juba päris vihaselt. „Või reisijad!“

Vanu merekarusid kapteneid ja tüürimehi, sõitnud kõiki meresid ja juhtinud igasuguseid laevu, hullemini küll haavata ei võinud, kui nimetades neid oma koduküla all laeval „reisijateks“.

Tõmbusidki tagasi.

„Kõik reisijad ahtrisse“, kõlas komando. „Katsume võõri lahti kangutada. Tagasikäik!“

Ja näe läkski. Sama pehmelt, kui liivale olime istunud, sama kergelt saime lahti.

Võeti ette keeruline arvestus, sõideti tagasi, siis lahtise mere poole ja mõne aja pärast otse lõunasse maa poole.

Manööverdati nii tükk aega. Ja vaata imet, just sel momendil, kui ahtris asuvate arvustajate „reisijate“ arvates järgnema pidi raginaga sissesõit Mohni majakasse — lahkus udu.

Nii äkki, kui ta öösel tekkis, niisama äkitselt ta hommikul lahkus.

Päike, juba keskhommiku kõrgusel, ujutas rõõmsalt üle särava valgusega rohelisi kaldaid. Ühelt poolt

Lobineeme metsa ja teiselt poolt Mohni tuletorni alust karjamaad.

Uhkelt tossutas *Ust-Narovsk* Käs mu lahte.

Rõõmus päike lepitab ka haavunud „reisijaid“, kes pikkamisi jälle roofirattale lähenesid.

Iseenesest kadus klassivahepid tekitanud köis.

Kõikidelt nägudelt kadusid ka uneta öö jäljed ja lõbus muigega tervitati Käs mu rahva vastutulnud paate.

Kõlasid tervitused. Orkester seadis end korda ja juba mürtsusid vahvad marsi helid, vastu kajades ranna metsast.

Ainult üks sapine oponent luges pühaliku tõsidusega, sõrmi kõverdades:

„Üks, kaks, kolm, neli, viis, kuus, seitse. No jah!

Seitse täiskaptenit laevas. Egas ime põlnud, et kaldale jooksi. Seitsmel hoidjal laps ikka silmata!“

Lõbus naer rökkas üle orkestri helide.

Arutati lähemalt ja selgus, et peale vähemate mere-meeste ja tüürimeeste oli tekil seitse vanemat kauge-sõidu kaptenit, eesotsas Käs mu merekooli juhatajaga.

Õnnelikult saabuti maale, käidi rongikäiguga metsas, peeti pidu seltsimajas ja lõbutseti igaviisi, kuni teise püha õhtul jälle laevale koguneti.

Laevalt hõikas kapten lõbusalt:

„Tulge aga kõik kadunud pojad jälle ilusasti tagasi. Aga see kord ma üle kuue kapteni pardale ei võta.“

## Kaitseväe teenistusest lahkusid pootsm. Johan Vesterbuš ja motorist allohvits. Toomas Tünder.

1. nov. möödunud aastal lahkus tegelikust kaitseväeteenistusest teenistusvanuse tõttu mootorpaadi nr. 11 juht pootsman Johan Vesterbuš.

Pootsman Johan Vesterbuš sündis 28. mail 1868. aastal Läänemaal, Rikholdi vallas. Peale vallakooli lõpetamist hakkas varakult meremeheks. 1890. a. astus ajateenijana Vene sõjaväkke ja paigutati kaardiväkke, ratsaväe kūrassiiride polku. Peale haigestumist viidi omal palvel üle Piirivalve laevastikku, sõitis mitmel Piirivalve laeval ja mootorpaadil pootsmanina ja juhina, lõpetades vahepeal 1912. aastal Paldiski merekooli juures kipparite kursused. Ilmasõja ajal oli juhiks mootorpaadil *Spitham*. 1919. aasta maikuu astus vabatahtlikuna Eesti mereväkke. Määrati Traalerite divisjoni traalerile nr. 3 pootsmaniks ja hiljem juhiks. Edaspidi teenis samal laeval Rannavalve osakonna ali, siis määrati a. l. *Sakala* pootsmaniks. 1923. a. paigutati Haapsallu M/P nr. 11 juhiks, kus püsis kuni teenistusest vabanemiseni.

Pootsman J. Vesterbuš'ile on annetatud Eesti Vabadussõja mälestusmärk ja vene ajal kiiduväärt teenistuse eest hõbeauraha, sama ka merehädaliste päästmise eest. Pootsman J. Vesterbuš on päästnud 26 inimest uppumissurmast.

Oma mitmeaastase teenistusaja vältel täitis pootsman J. Vesterbuš suure kohusetunde ja hoole tõttu oma kohuseid eeskujulikult, olles kõigiti lugupeetud oma ülemuste ja kaasteeni-

jate poolt. Merejõudude Staabi ülem oma käskkirjaga avaldas pootsman J. Vesterbuš'ile tema lahkumisel tegelikust kaitseväeteenistu-



Pootsman J. Vesterbuš.

sest tänu ja kiitust tehtud töö eest, soovides õnne ja edu edaspidiseks tööks.

Sama õnne ja edu res. pootsman J. Vesterbuš'ile kaasteenijail!



Vanem allohvitser T. Tünder.

1. nov. läinud aastal lahkus tegevteenistusest teenistusvanuse tõttu mootorpaadi nr. 12 motorist vanem allohvitser T o o m a s T ü n d e r.

V.a.o. T o o m a s T ü n d e r sündis 1. dets. 1869. a. Virumaal, Kalvi vallas. 1890. a. võeti ajateenijana Vene mereväkke. Teenis ajateenijana mitmel Vene laeval kütjana ja motoristina,

kusjuures tänu oma suurele hoolele ja püüdlikkusele kõrgendati 1893. a. allohvitseriks. Sundaja lõpuaastail viibis Vene laevastikuga Vaikses ookeanis ja vabanes teenistusest 1897. a. Vladivostokis.

Jõudes kodumaale, asus ametisse Narva jõel sõitvaile auru- ja mootorpaatidele. Ilmasõja ajal töötas Vene mereväe mootorpaadil *Ugur* motoristina. Vabadussõja alates võeti mainitud paat 4-da jalaväe rügemendi käsutusse *Mango* nime all, side pidamiseks Kulgu ja Vasknarva vahel. V.a.o. T o o m a s T ü n d e r tegi Vabadussõja kaasa motoristina *Mangol*.

Vabadussõja lõppedes määrati v.a.o. T o o m a s T ü n d e r motoristiks mootorpaadile nr. 12, missugusel kohal püsis kuni tegelikust kaitseväeteenistusest vabastamiseni.

V.a.o. T. T ü n d r i l e on annetatud Eesti Vabadussõja mälestusmärk ja vene ajal hõbeauraha P. Stanislause lindiga.

Kogu pika teenistusaaja vältel on v.a.o. T. T ü n d e r end suure hoole ja agarusega pühendanud oma tööle ja täiel määral ära teeninud ülemuse ja kaasteenijate rahulolu ja lugupidamise. Tema tegelikust kaitseväeteenistusest lahkumise puhul avaldas Merejõudude Staabi ülem tublile töömehele tänu ja kiitust tehtud töö eest ja soovis temale edu ja õnne edaspidises elus.

Sama sooviga ühtuvad res. v.a.o. T. T ü n d r i kaasteenijad.

## Assistentidele mehaanikudiplomid.

Avaldatakse mõttevahetuse korras.  
Toimetus.

Vanasti tunti kaubalaevastikus nn. „*donkeyman*’i“ ametit. See kuulus harilikult vanimale kütjaist, kes oskas käsitseda õlikannu, oskas keerutada ventiile ja ka mõne pumba käima lasta.

Umbes samad kohused olid ka kaubalaevades assistentidel. Assistentikoha vabanemisel võeti lihtsalt üks vanemaid, kogenenumaid kütjaid masinaruumi ning mehaanik nimetas selle a s s i s t e n d i k s.

Assistentidel edasiliikumise võimalust ei olnud, kuid laevast lahkudes said nad vastava tunnistuse, ning hiljem nad enam labidaga ei tegutsenud.

Praegu on meil Eestis kaubalaevades ka

assistentid, kuid need nõuavad endile suuri õigusi.

Alguses nõudsid nad endile kutseõigusi. Neile korraldati mõnekuised kursused ja vastavad katsed ning kuigi katsed sooritati vaevaliselt, omandati siiski vastav tunnistus.

Hiljem nad hankisid endile juhtkonda kuuluvuse õigused ja lõpuks võimaldatagu neile m e h a a n i k u d i p l o m!

Selle saavutamiseks nad lubavad ka veidi õppida. 5½-kuise kursuse kestusel loodetakse kõik mehaaniku ala vigurid selgeks õppida, tuhnides seda asjandust igal õhtul mõni tund.

Minu arvates on assistentidele juba kül-

lalt vastu tuldu d. Mehaanikudiplomi soovijail tuleks lihtsalt astuda mehaanikute kooli ja viimase juures sooritada vastavad katsed. Sellega saavutatakse ettevalmistamise alal teatud ühtlus ja talitatakse ka endiste mehaanikute suhtes õiglaselt.

Lühiajalised kursused on ikkagi hädaabinõud, mis alaväärivad mehaanikute peret, rikastades seda vaid väheste teoreetiliste teadmistega meestega.

J. Kangur,  
a/l. Caroline.

## Sõjasadama pootsman A. Kolk †

8. novembril möödunud aastal said täis Sõjasadama pootsmanile Andrei Kolgale määratud eluaastad.

Külmad merelained sulgesid meremehe silmad. Sama mere lained, mis uhuvad tema koduküla rannikut.

Pootsman Andrei Kolk sündis 2. märtsil 1887. a. Muhumaal kalamehe pojana. Teenistusse astus Vene sõjaväkke miinilaevale *Turkmenets-Stavropolski* 1. jaanuaril 1909. a. aja-teenijana ja 1. jaan. 1914. a. üleajateenijana. Võttis osa maailmasõjast nimetatud laeval. Eesti kaitseväkke astus 15. nov. 1918. a. Teenis Tallinna vahitornis signalistina kuni 22. veebruarini 1919. a. Vahepeal viibis teenistuses kaubalaevastikus. Uuesti astus kaitseväkke teenistusse üleajateenija vanem-allohvitsserina 1. juulil 1927. a. Kõrgendati pootsmaniks 21. detsembril 1933. a.

Pootsman Kolga surmaga kaotas Sõjasadam ühe oma tüsedamaid allohvitsere. Otsekohene ja aus oma ülemate vastu, heatahtlik ja õiglane oma alluvatele ja kaasteenijaile — niisugusena tundis teda Sõjasadam ja niisugusena tundsid teda kõik teised merevæes.

Olgu talle kerge kodumaa muld, mille kaitsjate ridadesse ta kuulus!



Pootsman A. Kolk.

## Ülevaade Tallinna Jahtklubi 1934. a. suvisest tegevusest.

Suvine hooaeg 1934. a. TJK kestis 17. maist kuni 29. septembrini. Selle hooaja tegevuses on olnud edu kõikidel aladel. Nii on klubi suviruumes läbi viidud põhjalik ümberehitus; purjejahtidest on juurde tulnud *Rauna*, 55 m<sup>2</sup> purjepinnaga, „Hai“ klassi jaht *Hai*, Yawl taglasega, 120 m<sup>2</sup> purjepinnaga *Kajak* ja vanuseklassis *Crawl*; puhtsportlikul alal, nii meresõitude kui ka võistluste alal on samuti ületatud eelmiste aastate tasapind.

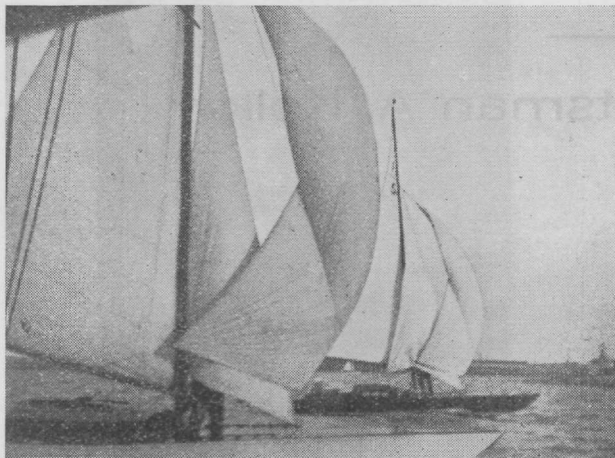
Meresõite on sooritatud kokku 14 jahil ligi 9000 miili, s. o. 3000 miili rohkem kui eelmisel aastal. Kõige kaugemal on käinud A. Peet jahil *Helga*, külastades Läti, Leedu, Poola, Taani ja Rootsi sadamaid, mille

eest talle annetati „Mara-Pokal“ (kaitstes seda teiskordselt). Kõige rohkem on merd sõitnud, võttes arvesse purjepinna suurust, H. Roman jahil *Hai*, mille eest annetati „Tornado-Pokal“. Jaht *Hai* on 1934. aastal Tallinnas Kiil'i paaditehases ehitatud.

Rahvusvahelistel võistlustel TJK jahtidest teist aastat kõige paremat aega on näidanud jaht *Lilo-Reet*, omanik ja juht Fr. Tofer, mille eest omandas jäädavalt „Piir'i“ rändauhinna. *Lilo-Reet* on osa võtnud üldse 15 Eestis ja Soomes korraldatud rahvusvahelisest võidusõidust, ühest klubidevahelisest ja ühest ülemaalisest võidusõidust. Neis võistlustes on tema saanud:

2 rändauhinda, 1 üldauhinna (Kuressaare linna), 6 esimese ja 4 teise klassi auhinda.

Teiseks jahiks rahvusvahelistest võistlustest osavõtu poolest on „Hai“ klassi jaht *Haivive*, mis osa võtnud samapaljudest võistlustest kui *Lilo-Reet*, kusjuures



Purjete sümfoonia. Foto Ge Wesse.  
Võidusõit Tall. lahel „Haivive“ ja „Thea“.

saanud 1 rändauhinna, 4 esimese ja 1 neljanda klassi auhinna.

Rahvusvahelistest võistlustest on osa võtnud veel jahid *Veli*, omanik E. Anderson, *Thea*, omanik R. Tavast, *Capella*, omanik E. Muttikas, *Attair*,

omanik pr. Lauba, kes saanud 10 esimese ja 1 viienda klassi auhinda.

Omavahelisi võistlusi on peetud: korralisi 4 ja erakorralisi 3. Korraliste võistluste punktide auhinna „Tavasti“ karika sai jaht *Rauna*, omanik P. Öpik. Rändauhindu said jahid: *Veli*, omanik E. Anderson, *Thea*, *Rauna*, *Haivive*. Peale selle tulid kohale veel jahid: *Lilo-Reet*, *Thea*, *Boy-Roy*, *Rauna*, *Attair*, *Haivive* ja *Vivia*. Soome SPS ja TJK vahelise võidusõidu rändauhinna, mida kaitsenud kolm aastat järgimööda soome jaht *Lokki*, võitis käesoleval aastal TJK *Lilo-Reet*.

Ülemaalisel öisel võidusõidul rändauhinna võitis Saaremaa Merispordi Seltsi jaht *Zerlina*. TJK rändauhinna „Väina-karika“, mille võistlused peeti Haapsalus, võitis Eestimaa Meri-Jahtklubi jaht *Blenda*, omanik Chr. Rotermann.

Hooaja jooksul korraldati ka jahi juhtidele treeningvõistlused, millest osa võttis 14 jahti. Üldvõitjaks tuli hra V. Laanekorv, teisele kohale tuli hra Avik, kolmandale hra H. Anto ja neljandale kohale hra P. Öpik.

Tallinna lahele on tehtud väljasõite käesoleval aastal 450 korda (eelmisel aastal 375).

Välisjahid on klubi külasthanud 14 korda.

Läinud aasta lõpuks olid klubid registreerinud: 28 purjejahti ja 10 mootorpaati. Käesoleval aastal on juurde tulnud ostu teel 1 6 R kajuti klassi jaht ja 1 vanuse-klassi jaht. Ehitusel on 2 olümpia jollet ja 2 Wing-tüüpi jahti. M. P.

## Lühiteateid purjespordi alalt.

Purjespordi võistluspäevadeks Olümpiaadil 1936. a. on määratud 4.—15. augustini ja võistlusi peetakse Kiili lahes.

\*

Norra 6 R klassi jaht „White Lady“, mis tuli läinud aastal võitjaks maadevahelisel „kuld pokaali“ ja „Coupe internationale“ võidusõidul, on Taani ära müüdüd. Jaht võtab käesoleval aastal osa võidusõitudest Prantsusmaal Taani kuninga juhtimisel.

\*

Rootsi purjetajate kool on tellinud ühe uue õppejahi. Jaht mahutab peale juhi ja meeskonna 26 õpilast. Jaht ehitatakse tammest. Pikkus 25 m, laius 5,8 m, süvis 3,5 m, vee väljasurve 107 tonni, purjepind 300 m<sup>2</sup>, jahil on sisemine ballast ja 10-tonnise raudkiil. Tuleb tähendada, et jahil ei ole abimootorit küll aga on mootorpaat, mida saab kasutada pukseerimiseks.

\*

Stokholmis on ehitusel kaks 15 m<sup>2</sup> ühtlustüüpi jääpurjekat. Tõuke nende ehitamiseks andsid Tallinna

EMJK hra G. Gahlnbäck'i võidukad esinemised läinud aastal võistlustel Stokholmis — moodsal jääpurjekal.

\*

Uus võidusõit üle Atlandi.

Ameerika „Cruising Club of America“ ja Kuninglik Norra Purjeklubi (KNS) kavatses korraldada 1935. a. võidusõidu üle Atlandi. Start oleks juuni algul Newportis, finiš oleks Oslo, kusjuures võidusõidutee mööduks põhja poolt Šotimaad.

\*

Prantslased kavatses korraldada Soome ja Prantsusmaa vahelisi võistlusi 5 R klassi jahtidele.

\*

Rootsi Purjeliitu kuulub 58 jahtklubi. Nendes on registreeritud teiste hulgas 56 R klassi jahti, nendest 34 6 R klassi jahti; skääriristlejaid on 421 — nendest 130 30 m<sup>2</sup>.

\*

„Merenduses“ nr. 5 töömeeste teate, et soomlased kavatses vanuse-klassi jahtide võidusõidu ajaparanduse valemite muuta, nii et sellesse tuleks arvestamisele ka

jahi laius. Katsestatmisele on võetud praegu järgmine valem: võidusõidu väärtus  $R = \frac{(4\sqrt{h} + \frac{1}{2}P + \sqrt{A})^2}{3}$  senise valemi  $\frac{(P + \sqrt{A})^2}{9}$  asemele. Kusjuures:  $h =$  laius,  $P =$  pikkus,  $A =$  purjepind.

Nagu sellest nähtub, ei mängi uues valemis nii mõjuvat osa jahi pikkus, sest siin ta on ainult pooles suuruses, selle vastu aga on mõju jahi laiusel, mida senini üldse arvesse ei võetud.

\*

## Lühiteateid laevanduse alalt.

### Prahihinnad.

Möödunud aasta alul oli märgata prahihindade paranemist, mis mõjus laevandusele elustavalt. Aasta lõpuks muutus seisukord jälle endiseks, isegi pisut halvemaks. Võib kindlalt ütelda, et praeguse piiratud prahituru juures ei võigi paremaid väljavaateid olla. Sest niipea, kui hindades on vähematki paranemist märgata, pannakse kohe seisev tonnaaz käiku ja pakumine ületab nõudmise. Selle loomulik tagajärg on prahihindade langus.

Möödunud detsembri prahihinnad olid 18,16% madalamad kui 1933. a. detsembris.

Et saada võrdlevat pilti, toome allpool mõned Balti mere prahihinnad detsembri lõpul, jaanuaris ja veebruaril alul.

- 1.000 stand. Gefle — London, 29 s., dets.
- 950 „ Hörnessand — London, 30 s., dets.
- 1.100 sülda propse Kotka — Cardiff, 34 s., dets.
- 800 „ „ Viiburi — Chent, 31 s., dets.
- 4.000 tonni süsi Stettin — Istanbul, Derinje 12 s., jaan.
- 700 stand. Kotka — Grimsby, 30 s. 9 d., jaan.
- 700 „ Kotka — London, £ 600 f. i. o., jaan.
- 6.000 tonni süsi Danzig — Algier, 8 s. 9 d., jaan.
- 600 sülda propse Vindavi — Bo'ness, 27 s. 6 d., jaan.
- 1.500 tonni süsi Tyne — Liibavi, 5 s. E d., veebr.
- 1.600 „ „ Tyne — Karlshamn, 5 s. veebr.
- 1.700 „ „ Tyne — Helsingborg, 4 s. 3 d., veebr.

Soome Purje Liidu nimestikus on rahvusvahelisi „R“ klassi jahte 40, nendest 6 R — 33 tk., põhjamaa 22 m<sup>2</sup> klassi jahte 50, valööri paate 24, „Hai“ klassi jahte 23. Ehitusel on kaks 6 R ja 8 „Hai“ klassi jahti.

Soome Purje Liit jättis vanuse-klassi määrad muutusetu. Täiendati küll aga „Hai“ klassi jahtide purjede mõõtmise ja valmistamise määrust. Lubati ka „Hai“ jahtide ehitusel tarvitada tamme ja purjesid ömmelda seal maal, kus see klass rahvusesinduse poolt tunnustatud, või kus on Soome Liidu poolt tunnustatud organisatsioon „Hai“ klassi paatide klassifitseerimiseks ja mõõtmiseks. M. P.

### Osteti laevu.

Hiljuti saabus Tallinna s/s. *Bolivia* uue nimega *Eos*, mille omanikkudeks Eesti konsul Rootsis ja Mitt ning teised. Andmed laeva kohta on järgmised: 2430 dw-tonni, süvis 18'2", ehitatud 1890. a., klass x 100 A. I. Survey 1932, metsa laadib 675 stand. 1 dekk, 2 ruumi, 4 luuki: 20'x14', 2/22'x14', 20'x14'. Kolme-paisumise masinad keskel, 2 katelt, kiirus 9 sõlme 12 tn., 5 vintsi, elektrivalgustus. Mõõdud 260'x36'2"x16'8".

Teine laev, mis hiljuti osteti välismaalt, on endise nimega s/s. *Normandiet*, uue nimega *Maria*, mille omandas Tiidemann & Co, kapteniks on Pruun.

Andmed laeva kohta on järgmised: 1484 br.-reg.-tn., süvis 15', ehitatud 1909. a., 1 tekk, 2 ruumi, 4 luuki, kolmepaisumisega masinad keskel 150 N.H.J.

### Laev Eesti lipu all.

Hiljuti toodi Eesti lipu alla inglise laev *Aberdeen Coast*, uue nimega *Ray*, mille omanikeks s/s Efesar Lim., kapten E. Jakobson.

Andmed laeva kohta on järgmised: 1013 br.-reg.-tonni, süvis 15'7", ehitatud 1903. a., klassi + 100 A. I, survey 1933. a., 1 tekk, 2 ruumi, 4 luuki, kolmepaisumisega masinad keskel, 177 N.H.J., kiirus 10 sõlme, mõõdud 226'x33'1"x13'9". A. J.

## Ametlik osa.

### Kaitseministri käsukiri nr. 21.

Tallinnas, 28. jaanuaril 1935. aastal.

(Varustusvalitsus).

Kaitseministri käsukirja nr. 346 — 1925. a. lisa avaldatud mereväe ohvitseride ja kaitseväe ametnikkude vormikandmise juhtnõrde täiendamiseks luban ajutiselt, kuni üldiste vormikandmise määruste maksmapanekuni, mereväe ohvitseridele ja kaitseväe ametnikkudele õhtuti pärast kella 19.00 kanda esitiskuue ja

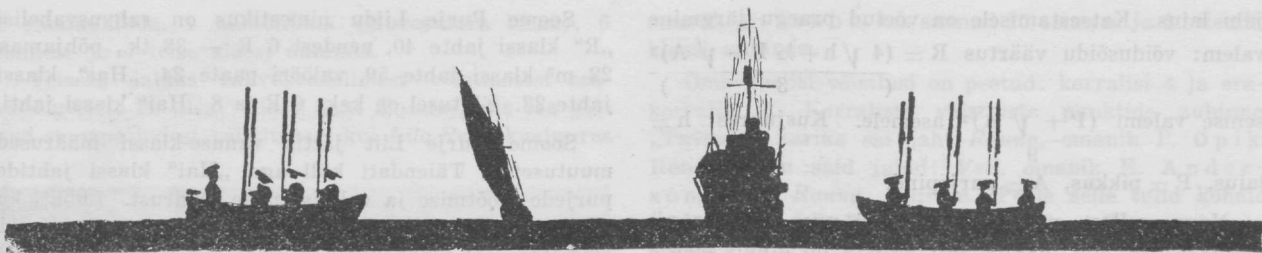
mustade pükste asemel minu käsukirja 1934. a. nr. 214 lisa „Mereväe vormikirjelduse muudatus ja täiendus“, II osa 1. peatükk §§ 1—5 tähendatud vormiesemeid.

Vanemohvitserid võivad lühikese õhtukuue asemel kanda pikka õhtukuue.

Õhtukuubedel kantakse au- ja mälestusmärkide miniatüüre.

P. Lill

Kindral-majoor, Kaitseminister.



## Teateid sõjalaevastike täiendusist.

### Itaalia.

Kahe tellitud 35.000 tn lahinguristleja kohta teatakse, et nende pearelvastuseks saavat 38 sm suurtükid ja et nende projekteeritud kiirus on 28 sõlme. Triestis tellitud laevale ehitab kere San Marco tehas, masinad annab Sant'Andrea vabrik, mis kuulub ka Cantieri Riuniti dell' Adriatico tehasele; soomus tuleb Terni, artilleeria Vickers-Terni tehasealt Spezias, laskemoon Ansaldo. (Marina Italiana, mai 1934).

Kaks *Condottieri*-tüüpi ristlejat lasti hiljuti vette, nimelt 2. 8. 1934. a. *Montecuccoli* Ansaldo juures Sestri-Ponentes ja 9. 9. *Muzio Attendolo* Triestis. Seda tüüpi sõsarlaevade (1930. a. eelarve) veeväljasurve on 5857 tn; nad on vahetüübiks 1927—1929. a. eelarvega lubatud 5000 tn ristlejate ja hiljemate üksuste, *Principi di Savoia* (7000 tn) vahel. Projekteeritud kiirus on kõigil 37 sõlme, samuti on pearelvastuseks kõi-

gil kaheksa 15,2 sm suurtükki. Vahe on arvatavasti järjest parandatud uppumatuses.

Marina Italiana m.a. juuli-väljaande teatel on ka neljas destroyer *Maestrale*-tüübist nimega *Liebecco* juba 4. 7. arvates vees (ehitustehas: Chantieri del Tirreno, Riva Trigoso). Nagu tema sõsarlaev *Scirocco*, ehitatakse ka ülalnimetatud laev lõpule Genuas. Nende laevade veeväljasurve on ilma kütteineta 1400 kuni 1450 tn, täie varustusega 1800 tn. Kuuldavasti (Engineer, 5. 1. 1934. a.) on nendel destroyeritel vaid üks korsten.

Väiksemaid torpedopaadest, ümmarguselt 600 tn, on Marina Italiana andmeil peale *Astore* ja *Spica* veel kaks ehitusel Cantieri Navali Riuniti tehastes Anconas; nende nimed on *Climene* ja *Centauro*.

'A-laev *Galileo Ferraris* (kuulub *Archimedes*-klassi, 880 tn pealvee) lasti 10. 8. Tarentis vette. (Ajalehist).

—i—

## Eesti meremees

joob ainult

O.-ü.

# «Bliebernicht'i»

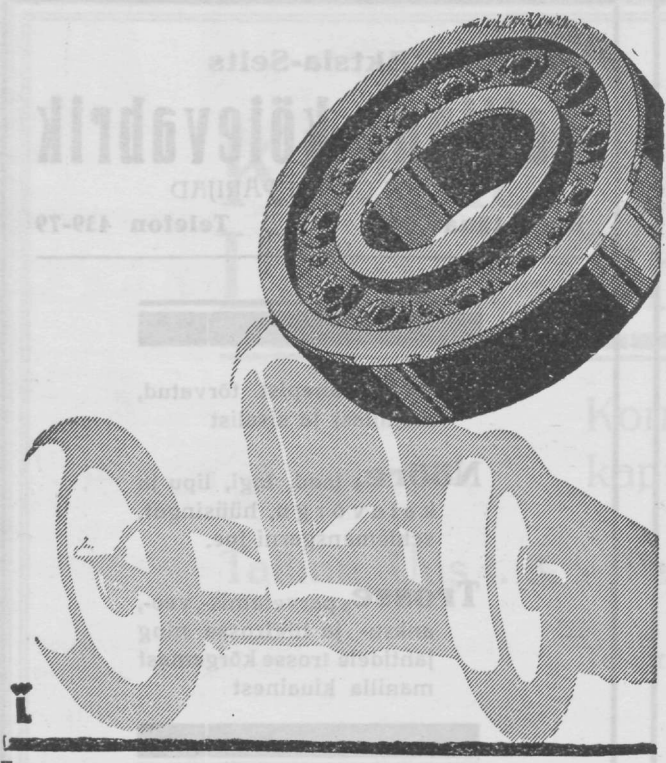
õlut.

Tallinna ladu ja limonaaditööstus „AHTO“

Klaasingi nr. 11

Tel. 314-95; 456-17.





# ROOTSI SKF

**kuullaagrite**

peaesindus

## Linke & Martinson

Tallinn,

Vene tn. 11. Telef.: 432-86, 432-58

## Tallinn, Suur Tartu mnt. 74—1

Telefon 304-32

**Üliriiete** tellimiste vastuvõtt meeste-, naiste-  
üliriiete, mantlite ja palitute peale.

**Vormiriiete** valmistamine kaitseliitlastele,  
kaitseväelastele ja eriti soodsatel tingimustel  
mereväe-ohvitseridele ja üleajateenijatele.

Töö tehakse oma töökojas  
**korralikult ja odavalt**  
vilunud asjatundjate juhatusel

Soovikorral täidan tellimised oma materjalist  
telliija valiku järgi

**JÄRELMAKS VÕIMALDATUD**

## Albert Kuuler

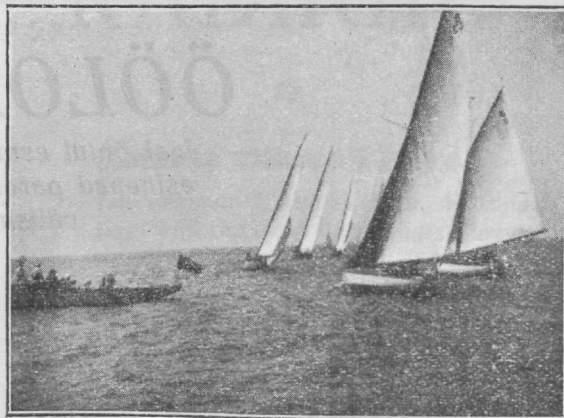
Austusega omanik

PAADITÖÖSTUR ja EHITUSMEISTER

## I. KIIL

TALLINN, MIINISADAMAS — TELEFON 439-03

PAATIDE, MOOTORPAATIDE, SÜSTADE jne.  
EHITAMINE NING PURJEKATE  
REMONTEERIMINE



Täielik remont vilunud tööjõudude poolt

Laos igasuguseid ehitusmaterjale  
Töö headuse eest vastutus



## VÄÄRTMETALLASJADE & MÄRKIDE TEHAS ROMAN TAVAST

Tallinn, V. Roosikrantsi 6. Kõnetraat 452-79.

Meie uuemaks täienduslaks on

**KROONIMINE**  
**NIKELDAMINE** ja  
**VASETAMINE**

suuremõõdulistes moodsates seadeldistes.

Aktsia-Selts

## Tallinna köievabrik

JOHN GARRI PÄRIJAD

Kopli tänav 33

Telefon 439-79

**Köisi**, kanepist tõrvatud,  
manillast ja sisalist

**Nööre**, lood, logi, lipu ja  
kalavõrgu, hüüsingut,  
schiemansgarni jne.

**Trosse**, parvetamis-, veo-,  
ankru- ja liiktrosse ning  
jahtidele trosse kõrgemast  
manilla kiuainest

# RESTORAN „ASTORIA”

HARJU 19

TEL. 437-00

## ÖÖLOKAALIS

*igal õhtul esmajärguline kabaree,  
esinevad paremad kodumaa ja  
välismaa artistid*

### Mängib Victor Compe orkester

*Algus kell 9 õht.*

*Lõpp kell 6 homm.*

# Käsmu Laeva-Omanikud

Korrespondent-reeder  
kapit. O. TIEDEMANN.

Tallinn, Uus t. 3. Telef. 450-82, 450-56.

Telegrammid: „MERIMEES“.

KUMMITEMPLITE TÖÖSTUS

## „PERFEKT“

Omanik E. Blaufeldt



TALLINN, Nunne tän. 8,  
tel. 437-16

Väljaspool Tallinnat tellimised  
saadab firma omal kulul kätte

Mitmesuguseid

**tulekustutajate tüüpe,**

ka erilisi tulekustutajaid laevade jaoks  
BENZIN TYPE

## „RADIKAL“.



**Kõikide riikide lippe,**

rahvusvahelisi signaallippe, tellimise  
järgi kõiksuguseid lippe siidist, laeva-  
lipuriidest jne.

pakub oma laost

## N. Schilling & Co

TALLINN, Pikk tänav nr. 27  
(sissekäik Hobuse tän. 2).  
Telefon 437-29.

ERITI VASTUPIDAVAD

**KATLARESTE**

VALMISTAB

**AIVAZ**

TALLINN, SOO 27

**Balti Päästeselts**  
**Eesti Rannasõidu Liin**

Tallinnas,

Viktooria sild nr. 3

Telefon nr. 306-85

**Aurik „Grenen”**

peab talvel ühendust tarviduse järgi Tallinna-Kärda-Kihelkonna vahel

**TALLINNA**  
**MAJAMANIKKUDE PANK**

HARJU TÄN. 29

Telef. 443-67 ja 427-49

**Hoiusummad ja laenud**

**Linnamaksude**  
**vastuvõtmine**