

SP, 6988

M E R E N D U S

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmub kuus korda aastas

<p>Vastutav toimetaja K. Linneberg, vanem-leitnant</p> <p>Tel. ametis: Arsenal 4-51-a</p> <p>kodune: Mereväe 67</p>	<p>Väljaandja: Mereväe Ohvitseride Liitkogu</p> <p>Toimetus ja tallitus: Merejõudude Staap Soo 28. Tel. Arsenal 4-52</p> <hr/> <p>Tellimishind: aastas kr. 3.—; 1/2 aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s. Välismaale: aastas kr. 4.—; 1/2 aastas kr. 2.—; üksiknumber 70 s.</p>	<p>Tegev toimetaja Joh. Ivalo, leitnant</p> <p>Tel. ametis: Arsenal 4-73</p> <p>Majandusasjaajaja B. Männik kv. ametnik</p> <p>Tel. ametis: Arsenal 4-52</p>
--	--	--

NR. 6

19. DETSEMBRIL 1936

IV AASTAKÄIK

SISU: Lugupeetud kaastöölisile, lugejaile ja kuulutajaile! Kapt.-lt. E. Miido — Miinisõda Vabadussõjas. V.-lt. K. A. Linneberg — Miin Maailmasõjas. Mereväe kadettide kooli I lend 15 aastat ohvitseridena. Lt. E. Saar — Märkelid passiv-miiniveeskjait. Lt. J. Ivalo — A-laevade vastuabinõud, nende areng ja kasutamine. V.-lt. N. Valge — Allvee-pell-kaumõõtja. Instr. A. Arnemann — Uued MTP-d Briti mereväes. Iv. — Signalseerimise süsteem laevadele udus sõitmiseks. Raadiotelegraafi kasutamine Maailmasõjas merestrategiliselt seisukohalt. Mereväeohvitseride ettevalmistamine Saksa laevastikus. Saksa torpeedopaatide „V-99“ ja „V-100“ sissetung Riia lahte. Kapten J. Luks — Olleaade allveelaevastiku Sihtkapitall tegevusest. Pootsman J. Vasko — Mereväe Oljajateenijate Liitkogu 10-aastane. Laevanduse arendamisest ja krediidist. Purjespordist. SMS vaadatuna kaugelt kiikrist. Lühiteateid sõjalaevastikest Lühiteateid laevandusest. Lühiteateid purjespordist.

Toodud artiklites avaldatud vaated ja väited ei tarvitse igakord ühtuda ametiasutiste või toimetuse seisukohtadega.

Mereväe 18. aastapäevaks soovib „Merendus“ Merejõudude juhatajale, üksuste ülemale ja kõigile mereväes teenivaile parimat õnne ja edu, püsivat tahet ja raudgemata jõudu eriti uuel tegevusaastal, millal merevägi täieneb täiesti uute relvadega ning ühtlasi uute ülesannetega ja ajakohaste võimalustega kodumaa ranniku kaitsmiseks.

Kõrge moraal, kindel distsipliin, eeskujulik väljaõpe, sõbralik koostöö teiste relvaliikidega ja head suhted naabritega jäägu lipukirjaks mereväele ka tulevikus.

Lugupeetud kaastöölisile, lugejaile ja kuulutajaile!

Meie ühine ettevõte, meie ajakiri „Merendus“ saab käeoleva numbriga neljaaastaseks. Võib julgesti väita, et „Merendusel“ on olnud eriline õnn tähistada oma sünnipäeva üheaegselt mereväega, kelle ringidest tema vast hiljuti loomusunnil pidi võrsuma; sest üldises pühadetujus langeb kindlasti väike osake õnnesoovidest ja tunnustusist, mis harilikult määratud isale, ka tema noorele võsukesele; ja ühtlasi andestatakse kergemini sellele võsukesele tema juhuslikud eksimused.

Teiselt poolt võib aga ka väita, et see noor ajakiri on siiski suutnud ennast maksma panna ja räägib õige asjatundlikult kaasa meie merenduslike ja merekaitse küsimuste valgustamisel.

Seda tänu meie väsimatuile kaastöölisile, kellede seni väärikalt tasumata vaeva toimetus siinkohal erilise lugupidamisega alla kriipsutab.

Ühtlasi avaldab toimetus oma otsest tänu neile rohkearvulisile lugejaile, kes oma tellimistega meid on mees pidanud ja loodab, et viimaste arv senist püsivat juurdekasvu ka tulevikus üles näitab.

Ja lõpuks, kuid mitte viimastena, palub toimetus võtta vastu tema erilise tänuavalduse neil kodu- ja välismaa firmadel, kes kuulutajaina meid nii järjekindlalt ja heatahtlikult on suuresti toetanud; vaid nende abil oleme suutnud meie ajakirja ka väliselt parandada.

Lootes, et senine poolehoid ja koostöö meie ühiste eesmärkide saavutamisel mitte ainult ei püsi, vaid järjest kasvab, soovib toimetus kõigile kaastöölisile, lugejaile ja kuulutajaile palju õnne, edu ja jõudu eelolevaks uueks ja — „Merenduse“ — aastaks!

TOIMETUS.

Miinisõda Vabadussõjas.

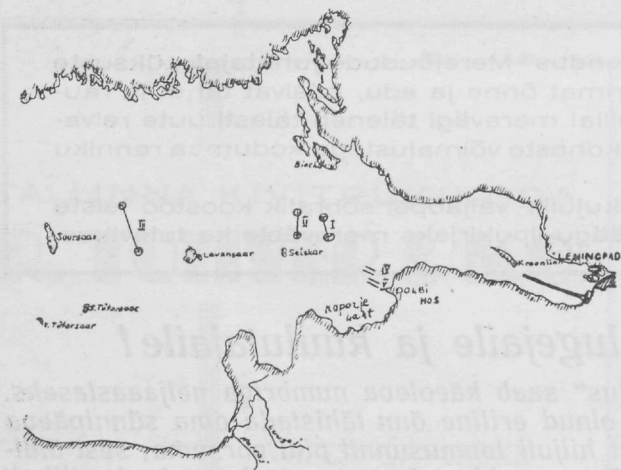
Kapten-leitnant E. Miido.

Enne kui puudutada miinisõja tähtsust ja kirjeldust V a b a d u s s õ j a s, tutvume tolleaegsete oludega, mis tingisid miinisõja.

Merd ja maad mööda meie maale tungiva vaenlase pidurdamine ja tagasitõrjumine tingis miinisõja aktiivse osa, kuna Ilmasõja kestel sõdivate riikide poolt Balti meres ning ühtlasi meie rannavetes veestud miinid nõudsid tarvilike veealade puhastamist.

Üldiselt 1918. aasta detsembrikuu on meile selleks kilomeetripistik, millest loeme oma laevastiku ja mereväe olemasolu. Tol ajal, sõjamürina saatel, astuti mitmed julged sammud puht meresõja tegevuse organiseerimises ja läbiviimises, mida tuleb praegu veel imestada.

Üks niisugustest tegevustest on miinisõda, millest seni on mindud mööda vaikides. Tol ajal olid miinisõjaks kõik eeldused olemas: asjatundjad inimesed, enam-vähem tarvitamiskõlblikud ujuvad abinõud, miinid ja ka vastane. Oli vaja luua vaid organisatsioon ja jõud tarviduse korral rakendada tegevusse.



Joon. 1.

Võimalusi selleks oli ning miinisõda edendas väärikat osa V a b a d u s s õ j a üldises käigus. Aktiivne miinisõda algas jaanuaris 1919. aastal, kui maarindel pandi seisma vaenlase sissetung ja asuti vastu-peatungile. Detsembris organiseeritud laevastik moodustas meie maarinde vasaktiiva kaitse vastase merejõudude vastu ja aitas kaasa vastase maajõudude tagasitõrjumisel. Kui vaenlane oli juba K u n d a s t välja löödud ja taganes ida poole, ning meil oli ettevalmistusel N a r v a vallutamise operatsioon, siis 12.—14. jaanuari päeval

m.r. „Lennuk“ käis veeskmas miine vastase laevastiku vastu.

Miinide veeskmise koht oli *Seiskarist* NO suunas. Veesti 50 tõkkemiini. Tõkke suund 160°—340°, süvisega 8 jalga. Koht joonisel nr. 1 tõke I.

Mõni päev peale esimese aktiivse tegevuse miinidega, kui ühtlasi N a r v a vallutamise operatsiooni ettevalmistused jõudsid lõpule ja laevastik dessandiga liikus K u n d a s t ida poole M e r i k ü l a s s e, teeb m/r. *Lennuk* teise aktiivse veeskmise. See miinitõke veestakse jälle *Seiskari* saarest NO suunas vastase sõiduteele.

Veeskmine toimus 17. jaanuaril 1919. a.; veestakse 50 miini, tõkke suund N — S ja süvis 8 jalga veepinnast. (joon. nr. 1, tõke II).

Nimetatud tõkked I ja II täitsid oma ülesannet kuni septembrikuuni 1919. a., millal inglased tõkked välja traalisid, kuna need takistasid inglise laevade liikumist selles rajoonis.

Siin peab märkima, et samadel päevadel, s.o. 17.—19. jaanuaril 1919, millal meredesant ühes laevastikuga vallutab N a r v a, pannakse alus Tallinnas passiivse miinisõja organisatsioonile „Traalerite divisjonile.“ Sellest allpool passiivse miinisõja ülevaates.

Talvel külma ja jääolude tõttu miinisõda vaibub kuni maikuuni. Maikuu algul 1919. a. sõjalised operatsioonid maarindel nihkusid N a r v a jõe joonest ida poole. Ühtlasi oli ettevalmistusel suurem dessantoperatsioon L u u g a lahte, ühes sellega ka I n g e r i m a a vallutamine ja vabastamine.

Enne edasitungi ida poole meie miiniristlejad *Lennuk* ja *Vambola* veesevad miinid K õ r g e s a a r e ja L a v a n s a a r e vahele laevasõidu teele.

Veeskmine toimub 5.—6. mai vahel 1919. a.; veestakse 202 tõkkemiini; tõkke suund 160°—340°, süvisega 8 jalga veepinnast (joon. nr. 1 tõke III).

Siis aktiivne miinisõda vaibub kuni sügiseni. Vahepeal sündmused vahelduvad: vallutatakse I n g e r i m a a ja K r a s n a j a G o r k a kindlus, sama kindlus antakse tagasi, laevastik on sõdinud R i i a all langesvääriga ja vallutanud sealsed kindlustused B o l d e r a s; käes on varsti sügis, millal hakatakse valmistama ette teist korda, ida rindel, operatsiooni K r a s n a j a - G o r k a kindluse vallutamiseks.

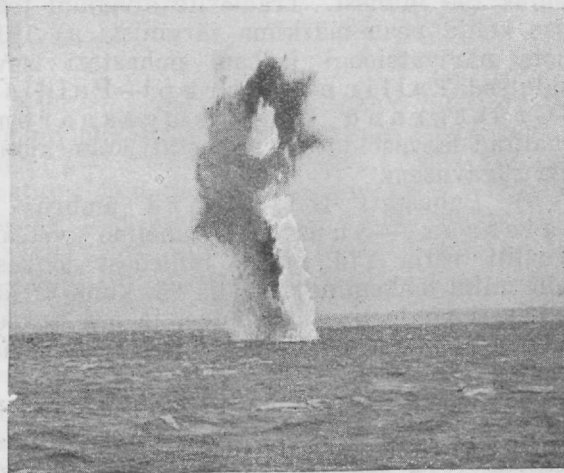
Oktoobri keskel maarinne on nihutatud ida poole, läbi Peipia, Sista-Palkina, Kernovo ja Kališi, kus päris Krasnaja Gorka väravate ees leides tugeva vastupanu jäädakse paigale.

Samal ajal, maarinde vasaktiiva ja oma kindlustuse tagamiseks veeskis laevastik kaks väikest miinitõket Koporje lahe idarannas, Dolgi-Nosi maaninast WNW suunas. Tõkete suund umbes sama WNW, üks tõketest kuue ja teine kümne jala süvisega veepinnast (joon. nr. 1 tõkked IV ja V). Need tõkked täitsid suure ülesande, takistades vastase tegevust meile ohtlikul ajal selles rajoonis; ühel pimedal ööl oktoobri lõpul 1919. a., vastane saatis välja neli destroyerit miinidega ja ülesandega mineerida see veteala, kus tegutsesid käimasoleva operatsiooni jooksul meie ja inglise laevad. See ettevõtte neil ei õnnestunud, sest vastase tee oli juba mineeritud. Kolm vastase destroyerit ühes oma miinilaadungiga sattusid meie miinide otsa ja vajusid põhja mõne minuti jooksul, kuna üks pääsis tervelt tagasi Kroonlinna. Seda kinnitavad ka venelased, kelle andmetel hukkusid Koporje lahes 21. 10. 1919. a. öösi kolm miiniristlejat *Konstantin*, *Gavriil* ja *Svoboda* „inglaste poolt veestud“ miinidel.

Inimestest pääsesid ainult mõned üksikud ühelt laevalt, kuna teised kaks vajusid mere sügavusse niivõrd kiirelt, et kellelgi polnud

See osa miinisõjast oli meile ka väga suure tähtsusega, kuna kõik meie mereteed, nagu eelpool märgitud, olid mineeritud lääne poole Tallinnast Ilmasõja kestel Saksa ja Vene laevastiku poolt. Nüüd, Vabadussõja puhkedes, oli tarvilik meie mereteid läände teha vabaks miinidest.

See oli suur ülesanne ja eriti tähtis riigikaitse seisukohast, sest et neid mereteid mööda vedasime omale läänest sõjavarustist ja saime ka sõjalist abi Briti laevastiku näol.



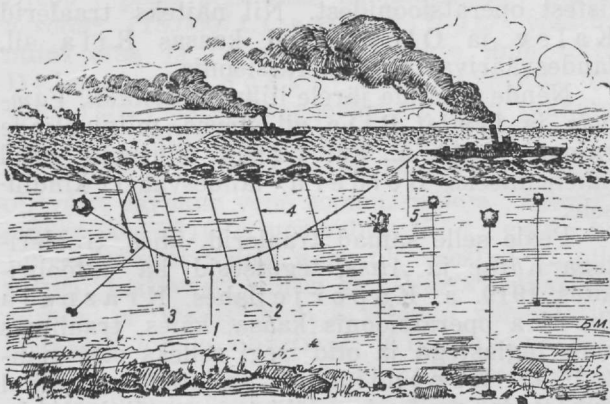
Tõkkemiini plahvatus.

Üldiselt Traalerite divisjon oli meil ka esimene eriülesannetega laevade koondis, kuna teisele meie koondisele pandi alus umbes kümme kuud hiljem. Meie nimetasime seda „Läänemere laevastiku divisjoniks.“

Traalerite divisjoni organiseerijaks oli kaptenleitnant *Jekimov*. Traalimise töödega, käskkirjade alusel, alati 19. jaanuaril 1919. a. Tol ajal nimetati seda ettevõtet traalimise ekspeditsiooniks, millesse kuulusid neli traalerit — *Käthe*, *Alise*, *Edith* ja *Uno*. See ekspeditsioon puhastas Paldiski lahe sissesõidu tee esimesena, et võimaldada sõjavarustuslaevadel sissepääsu jäävabasse sadamasse. Traalerite tegevus lõpeb külmade tõttu. Traalerite divisjoniks hakati seda ekspeditsiooni nimetama 11. veebruarist 1919. aastal.

Kui kevadel meri jääkattest vabanes, algas traalerite tegevus uuesti. Selleks ajaks on divisjoni koosseis nii laevade kui ka inimeste arvult tublisti suurenenud.

Divisjoni koosseisu kuulusid 1919. aasta jooksul järgmised laevad:



Traalerid traalimistöödel.

pääsimine võimalik, sest ka laeva omad miinid lõhkesid laeval. Pääsenud jõudsid paadiga randa meie rinde seljataha, kus nad vangistati. Vastase kavatsustest ja ööpimeduses olnud plahvatustest saadi teateid vangidelt. Selle lühikese kirjeldusega lõpeb aktiivne miinisõda Vabadussõjas. Vaatleme nüüd Traalerite divisjoni loomist, kelle tegevusse kuulub kogu passiivne miinisõda.

tarvilik Traalerite divisjon likvideeriti 1921. aasta jaanuaris ja kustutati kõik laevad merejõudude nimestikust.

Peagi aga nähti, et astunud samm riigikaitse seisukohalt polnud küllalt põhjendatud ja meil soetati uuesti laevad, mis tegelevad traalimise ja veeskmise ülesannetega praegugi.

Vabadussõjaaegne Traalerite divisjon oli rajatud õigele alusele, nagu

eriülesannetega tegelev koondis, missuguseid tunnustatakse veel käesoleval ajal igas laevastikus. Ta täitis täiesti rahuldavalt oma ülesandeid, sellele vaatamata, et divisjoni kuuluvad laevad olid oma tehnilistelt võimetelt üksteisest suuresti erinevad.

Kogu divisjon omandas suure praktika tegelikus olukorras, milliseid kogemusi ka praegu viimistleme ja tulevikus edukalt kasutame.

Miin Maailmasõjas. *)

Vanem-leitnant K. A. Linneberg.

Veel a-laevade veeskmisoperatsioonidest Maailmasõjas.

Üldpildi saamiseks tuletan meelde juba eelpoolmainitud ja „Merendus“ nr. 5 — 1935. a. üksikasjaliselt kirjeldatud saksa a-laevade veeskmisoperatsioone Ameerika rannikul 1918. a., mis oma ootamatuse tõttu olid eriti tulemusrikkad.

Üldse käis Ameerika rannas kuus saksa a-laeva; kuid üks, nimelt *U-140*, oli miinideta ja viimane, *U-152*, kutsuti tagasi enne, kui ta oma miinid jõudis veesta; seega veeksid neli a-laeva kokku 69 miini ja nende läbi hukkus üldse 5 kaubalaeva kokku 23.900 br. reg.-t. veeväljasurvega ja Ameerika soomusristleja „*San Diego*“; peale selle läks ka lahingulaev „*Minnesota*“ (18.000 t.) a-laevalt *U-117* veestud miini otsa ja pääsis vaid vaikse ilma tõttu Delaware'i dokki. Laeva vigastus oli väga ränk; paremas poordis oli 9 m pikkune auk, mis ulatus 5 kuni 16 kaareni.

Huvitav on märkida, et mainitud vigastus oli väga sarnane vene soomusristleja „*Rjurik*“ omaga, kes 1916. a. novembris Kõrgesaares juures samuti Saksa a-laevalt veestud miinile sattus; teatavasti suutis ka „*Rjurik*“ ennast ise päästa ja jõudis kuni 6 sõlmeni vähendatud kiirusega lõpuks õnnelikult Kroonlinna.

Kirjeldatud juhtumid näitavad ühelt poolt, et isegi 200 kg lõhkelauguga miin pole võimeline üksi suurt sõjalaeva hävitama, kuna kaubalaevad harilikult ühest miinist juba hukuvad; teiselt poolt on nad kõik väga kujukad näited a-laevade aktiiv-miinisõjast ja selle tulemustest; „*Rjuriku*“ juhtumil pealegi ei tohi unustada, et Soome laht ja Balti meri olid ju venelaste poolt väga tihedalt mineeritud; vene oma andmetel veesti siin üldse 38.473 miini.

Kuid nii eelpositsioon oma 7662 miiniga Soome lahe suudmes ega keskpositsioon Naissaare — Porkkala vahel (10931 miini) ei suutnud takistada saksa a-laevade sissepääsu Soome lahe idaossa, nagu näitab juhus „*Rjurikuga*“; nad tulid isegi päeval tõkete alt läbi „suletud rajoonidesse“ ja häirisid oma ilmumisega venelasi alalõpmata.

Viimaks 1917. a. veeksid venelased terve rea sügavtõkkeid 9, 19 ja 27,5 m sügavusega eriti a-laevade vastu, kokku 1784 miini, peamiselt Tallinna juurdepääsu teedele.

Venelased ise Balti meres a-laevadelt miine ei veesknud, kuna nad ei omanud vastavaid a-laevu; 1915. a. tehti küll katset saata a-laev „*Akula*“ Danzigi alla miine veeskma. Selleks oli „*Akula*“ tekil torni ümber paigutatud mõned miinid ja juurde ehitatud ka seadis, millega võis pealveeolekus miine veesta.

Esimene „*Akula*“ väljasõit lõppes tema hukkamisega Saksa merelennuki poolt.

Mustas meres aga algasid juba 1908. a. esimese vene miiniveeskja, a-laeva „*Krab*“ ehitustööd, milleks ühtlasi olid kavatsatud ka uue tüübilised miinid 115-kg laenguga. Tööd venisid väga pikale ja alles 1915. a. tuli „*Krab*“ rivvi ning teostas samal aastal kaks ja järgmisel ühe operatsiooni, veestes kokku kolmel korral 130 miini. Selle tõttu on ka vene a-laevadelt veestud miinide üldarv päris väike võrreldes isegi Mustas meres veestud miinide üldarvuga, mis tõusis sõja kestel 13.000 miinini.

Sakslased algasid veeskmist a-laevadelt alles 1915. a. lõpus ja kõige viimastena tegid seda inglased.

Kui nüüd vaadelda Maailmasõjas üldse veestud miinide arvu, siis saame järgmise pildi:

*) Algus vaata „Merendus“ nr. nr. 4 ja 5.

Sõdiv laevastik	Veestud miinide arv		Suhe ‰
	Üldine, nendest a-laevalt		
Inglise	ca. 80.000	1.500	1,8
Ameerika	57.571	—	0,0
Vene	51.317	130	0,25
Saksa	45 000	11 000	24,4
Prantsuse	6.000	—	0,0
Austria-Ungari	3 000	—	0,0
Itaalia	2 000	—	0,0
Türgi	800	—	0,0
Taani	1.200	—	0,0
Kokku	246.888	13.630	—

Siit nähtub veel kord, milline vahe oli Maailmasõjas üksikute riikide miinitaktikas, olenevdes vastaste lahkuminevatest seisukohtadest ja ülesannetest.

Kokkuvõtteid ja järeldusi.

A. Maailmasõja alul omasid hästi väljakujunenud miinitüüpe vaid Venemaa ja Saksa maa. Miinide laengute kaal ei tõusnud üle 115 kg ja varsti selgus, et selline laeng pole küllaldane. Sõjaajal juba hakati laengut suurendama ja eelpoolmainitud U-117 kasutas juba 200-kg laenguga miine. Samuti kasutasid inglased juba sõjaajal 145-kg laenguga miine, kuna praegused miinid on enamikus kuni 300-kg-lise laenguga.

Sõja alul veesti miine vaid pealveelaevadelt, kuid juba 1915. a. alates tehti seda ka a-laevadelt, kusjuures esirinnas osutusid sakslased, kes ligi ¼ oma miinidest on veesknud a-laevadelt.

B. Üldiselt näitas miinide kasutamine massilist iseloomu, kusjuures välja kujunesid kolm miinide kasutamise viisi:

1. kaitserajoonide loomine, s. o. artilleeriaga kaitstud miinide positsioonid oma vetes — eeskätt venelaste peamine taktika;

2. üksikute miinide ja miinigruppide veeskmine vaenlase vetes ja mere ühendusteedel — see oli sakslaste tähtsaim ülesanne; ja

3. suure tihedusega miiniväljade veeskmine vaenlase vetes — inglaste eelistatuim meetod.

Igal neist on oma hüved ja pahed: esimene ja kolmas nõuavad väga palju miine ja eeldavad vähemalt osalist meredevalitsemist, kusjuures esimene on pealegi puhtal kujul pas-

siivne tegevus; loodud takistused on aga siiski raskelt ületatavad.

Teine viis, kui aktiivne tegevus, on tihti menukam, kuid eeldab suurearvulist a-laevade olemasolu; miinide kulu on seejuures aga väiksem. Miinide kõrvaldamine nõuab omakorda väga suurt ja kulukat organisatsiooni.

Tulevikusõjas kindlasti kasutatakse jällegi kõike kolme viisi.

C. Miin osutus Maailmasõjas väga tõhusaks relvaks mitte ainult sõjalaevade vastu üldse, vaid eriti a-laevade vastu, rääkimata kaubalaevastikust, kus miinide läbi hukkus üldse 586 laeva kokku üle miljoni tonni veeväljasurvega.

Kahjuks ei ole kõikide statistikute andmed täpselt kooskõlas üksteisega, kuid kõikides arvestustes seisab miinidele langev kaotuste protsent pea alati esirinnas ja seda ületab vaid üksikutel juhtudel torpedo.

Eelpool nägime juba kord, et ümmarguselt 1/5 kõigist Maailmasõjas hukkunud a-laevadest langes miinide ohvriks (vt. tabel lk. 144).

Allpool näeme eraldi Saksa a-laevade hukkamise põhjusi Maailmasõjas:

Aastad	Miinid	Sügavuspommid	Torpedo (a-laevalt)	Artilleeria	Ramm	A-laevade löksud	Õhujõud	Võrgud	Traalid	Õnnetusjuht. ja avariid	Ala andnud	Teadmata põhjusil	Kokku
1914	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	5
1915	3	—	3	2	5	3	—	—	1	1	—	1	19
1916	6	2	2	3	—	2	—	2	2	1	1	1	22
1917	14	12	8	5	3	5	6	3	1	2	—	4	63
1918	18	24	6	6	5	2	—	1	1	1	—	5	69
Kokku :	44	38	19	16	15	12	6	6	5	5	1	11	178

Siin tõuseb miinide läbi hukkunud a-laevade protsent 24,7-le, s. o. ligi ¼ kogu arvust.

Edasi tooksin veel võrdlustabeli üksikute relvaliikide efektiivsuse kohta Maailmasõjas:

Hukkunud sõjalaevade arv	Hukkamise põhjus					
	Artilleeria	Torpedo	Miin	Rammimine	Sügav. pomm	Õhujõud
Kaotuste ‰‰						
78 lahingulaevast ja rist-lejast	31	46	23	—	—	—
120 destroierist	22	19	57	2	—	—
170 a-laevast	14	15	27	14	17	13

Siin näemegi, et miini ületab vaid üks kord torpeedo temale langeva kaotuste protsendiga, mis on ka arusaadav selle liigi laevade juures: maailmasõjaaegse miini väike laeng ei suutnud võistelda juba tol ajal suurtes laevades hästi arenenud uppumatuse säilitamise abinõudega, kuna torpeedo nendest ikkagi tihtipeale jagu sai.

Toodud tabelis on hukkunud a-laevade arv ilmselt võetud liiga väiksena, kuid see ei muuda siiski kaotuste % % relatiivset suurust; seega jääb miin ka siin esirinda.

Lõpuks peab veel mainima, et miinidel hukkunud traalerite, vahi- ja abilaevade üldarv tõuseb 220-le.

Need arvud, olgugi igakord mitte päris täpsed, näitavad eeskätt seda, et lahingu-

tegevuse pearaskus oli Maailmasõjas langenud kergetele jõududele, kus tähtsamate relvadena kasutati miini ja torpeedot; samas suunas areneb kindlasti sõjalaevastikkude tegevus ka tulevikusõjas, kuigi suured lahingulaevad suure laevastiku selgroona edasi püsivad. Ja nimelt selgroona, kuna kõik igapäevased tööd ja askeeldused jäävad selle suure organismi väiksemate, väledamate ja seetõttu ka osavamate liikmete, seega nn. „kergete jõudude“ täita.

Seda enam, et just nende kergete jõudude tähtsamaks relvaks on ja jääb peale surmatoova torpeedo veel kõikjal salakavalalt veepinna all varitsev kohutavalt võimas miin.

(Järgneb.)

Kindlustage oma elu ja varandus

IEIKA[®]

suurimas kodumaa kindlustusseltsis

15 aasta jooksul surma läbi lahkunud kaasvõitlejad

noorem-leitnant **RUDOLF VIITMANN**
 noorem-leitnant **KARL HABERMANN**
 leitnant **ALBERT JÜRISSE**

jäädvad meile alati meelde.

Detsembris, 1936. a.

Mereväe Kadettide Kooli I lend.

Mereväe kadettide kooli I lend 15 aastat ohvitseridena.

21. detsembril 1921. a. oli Mereväe ajaloo s päris erakordselt rõõmurikas, sest mereväe kolmanda aastapäeva pidulikkust suurendas esmakordne suursündmus: kadettide ülendamine tollaegses Mereväe Kadettide Koolis.

Nöörsirges rivis seisis tuliutes ohvitseri mundrites kaheksateist noormeest kooli saalis

ja ootasid põksuva südamega toda otsustavat hetke, mis järsku lõpetas ühe tähtsa etapi nende eluteel.

Ja ta tuli, see hetk. Pärast tavalisi tervitusi, kõnesid ja õnnitlusi kõlab veidi ebaharilik käsklus: „Riivitult, härrad ohvitserid!“ ja nüüd võis igauks temale kätte antud käskkirja veel kord ise lugeda. See kõlas nõnda:

KÄSK VABARIIGI SÕJAVÄGEDELE.

Nr. 1406.

Tallinnas, 20. detsembril 1921. a.

(Ohvitseride kohta.)

Allpool järgnevad mereväe kadetid, kes Mereväe Kadettide Kooli rahuagekse kursuse lõpetanud, ülendatakse noorem-leitnantideks ja määratakse teenistusse allpool tähendatud väeosadesse:

Nr. Nr.	Auašte	Perekonna- ja eesnimi	Keskm. nr.		Keskmine vanuse nr.	Väeosa nimetus
			Üleüldistes õppeainetes	Eriala õppeainetes		
a) Vanusega 9. oktoobrist 1920. a.						
1.	Veltveebel	Schmiedehelm, Ferdinand	10.43	11.00	10.02	Mereväe Kadettide kooli
2.	K. v. al. ohv.	Orberg, Adolf	9.86	11.00	10.24	Hüdrograafia osakonda
3.	K. n. al. ohv.	Linneberg II, Bruno	11.07	11.71	11.29	Läänemere laevastiku divisj.
4.	„	Lukas, Albert	11.21	11.43	11.29	L. l. div. (m/r. „Vambola“)
5.	„	Sandbank, Johannes	11.14	11.43	11.24	Mereväe Kadettide kooli
6.	„	Linneberg I, Kurt	11.07	11.43	11.19	L. l. div. (s/l. „Lembit“)
7.	Kadett	Pontak, Alfred	10.14	11.14	10.48	L. l. div. (s/l. „Mardus“)
b) Vanusega 17. detsembrist 1921. a.						
8.	Kadett	Jürisson, Albert	10.14	10.71	10.33	L. l. div. (s/l. „Meeme“)
9.	„	Treumund, Arved	9.93	10.57	10.14	L. l. div. (m/r. „Lennuk“)
10.	„	Veizenberg, Johannes	10.00	10.29	10.10	L. l. div. (s/l. „Meeme“)
11.	„	Valge, Nikolai	9.86	10.14	9.95	Rannav. Ujuv. Abin. Osak. (s/l. „Laene“)
12.	„	Roden, Johannes	9.57	10.43	9.86	Merekindlustesse
13.	„	Vares, August	9.71	10.14	9.86	Rannav. Ujuv. Abin. osakonda
14.	„	Habermann, Karl	9.71	9.71	9.71	Mereväe Ekipashi
15.	„	Baum, Georg	9.36	9.71	9.43	Rannav. Ujuv. Abin. osakonda
16.	„	Viitmann, Rudolf	9.36	9.13	9.29	Mereväe Ekipashi
17.	„	Prees, Kurt	9.14	9.43	9.24	„
18.	„	Martin, Samuel	9.14	9.43	9.24	Merekindlustesse

Allus: Vabariigi Valitsuse otsus 20. detsembrist 1921. a.

Sõjaminister, Kindralstaabi Kindral-Major Soots.



Mereväekadellide I lend sõjaaegseis-mundreis.

Kuigi käsu sisu ammugi teada oli ja samuti keskmised numbrid keeruliste arvestuste ja agentuurandmete varal „täpselt“ selgitatud, oli siiski päris mõnus kõike must valgel lõplikul kujul veel kord kontrollida. Ja teatud fatalismiga mõtlesid endamisi, et siin ei saa nüüd enam midagi muuta. Võib olla tekkis ka mõnes südames väike etteheide endale, et „oleks ehk võinud veel pigistada ja...“, kuid pikaks norutamiseks polnud tõesti aega.

Ees oli päev täis sündmusi, ees oli terve uus elu uues mundris, ees oli sada võimalust oma koolis kogutud teadmiste ja ka äsjalõppenud Vabadussõja s hangitud kogemuste tööle rakendamiseks tegelikus teenistuses ohvitserina.

Kahju oli lahkuda armsaks saanud kooli ruumidest tema tuhandete väikeste ja suurte mälestustega, kurb oli minna lahku nii sõjas ja laevades kui ka koolis kokkukasvanud kaasvõitlejaist — kuid algas uus elu.

Uus elu tõi endaga kaasa terve rea uusi ülesandeid, uusi muresid ja ka uusi rõõmusid. Kuid I lend oli juba Meredessant-pataljonis ja hiljem s/l. „Lembit“ käinud läbi tulest ja verest, õigem öelda sõjast ja veest; ta ei kokkunud tagasi nüüdse rahuaegse tege-liku teenistuse raskustest ja näitas, et väärib õigusega „Pitka poegade“ hüüdnime.

Vabadussõja lõppedes oli teenistusest lahkunud palju ohvitseri ja sattusid koolipin- gist tulnud noorem-leitnandid suures enamikus kohe õige vastutusriikastele kohtadele.

Oli see nüüd õnn, mis saatis neid noormehi sõja ajal nii mitmelgi dessantretkel ja muu- del ohtlikel ettevõtetel, või olid nad tõesti nii tublid, — kuid aastad vaheldusriikast teenistust ja vahelduvat edu on möödunud ja I lend omas kaaluvas enamuses on järjekindlalt edasi rühkinud ja ka edasi jõudnud.

Vaid kaks nende 18-ne hulgast eelistasid siirduda eraellu, kuna kolmel tõmbas halasta- matu surm jämeda kriipsu läbi lootusriikka tu- leviku. Ülejäänud 13 ohvitseri on igaüks omale valinud eriala ja pea kõik on korduvalt käi- nud välismaal end täiendamas nendel erialadel; ning lõpuks õnnestus kahel pääseda naaber- riigi Kõrgema Sõjakooli mereväe osakonda, kus nad just praegu viibivad. Lisaks peab veel mainima, et I lend andis ka meie uutele mere- väe üksustele noored juhid: pärast sellekohast ettevalmistust ja praktikat on kaks I lennu ohvitseri juba määratud hiljuti vettelastud uute a-laevade komandörideks.

Muide võiks veel märkida lennu eraelu kohta, et kõik on juba kauemat aega abielus ja omavad kokku 15 last, kusjuures nendest on 9 poissi ja 6 tütar; sellele soliidusele vaata- mata on kõik veel üpris elurõõmsad, noored



Mereväe Kadettide kooli I lend koosviibimisel 10-aastasena 21. detsembril 1931. a.

Keskel tollaegne Merejõudude Juhataja kontr-admiral H. Salza, temast paremal omaaegne kooliülem kapten-major J. Masik

ohvitserid, kelledest ükski veel pole ületanud vanem-leitnandi aukraadi.

Arusaamised üksteisest, ühised sõja- ja koolimälestused ning tihe koostöö igapäevaste teenistuskohuste täitmisel on teguriteks, mis senini on liitnud I lennu üksmeelseks pereks nii omavahel kui ka kõikide ülemate ning vanemate ohvitseridega.

Siinkohal peab veel eriti alla kriipsutama seda sõbralikkust ja heatahtlikkust, mida need vanemad on üles näidanud I lennu vastu kõigi nende pikkade aastate jooksul.

15 aastat teenistust pole küll veel mingi juubel, kuid ta väärib siiski märkimist juba selletõttu, et siin võiks teha teatud kokkuvõtte meie noore Vabariigi noorest mereväest esimestena iseseisvalt kasvatatud juhtide kohta.

Tahaks loota, et see hinne rahuldaks kõiki kogu mereväes ja et I lend veel kaua raugemata jõuga ja püha innuga jätkaks meie laevastiku ja sellega ka kodumaa rannakaitse ülesehitamise tööd.

Selleks õnne ja edu!

Targasti teeb see, kes oma

jõulukingi

nagu teatrikiikrid, mikroskoobid, prillid, habemenoad ja käärid ostab

August Amos'e kauplustest

Pärnu mnt. 10, Krediid Panga majas

Osakonnad: Tallinnas, Pärnu mnt. 11
 „ Viru tän. 21
 Tartus, Aleksandri tän. 6
 Narvas, Joala tän. 26
 Rakveres, Pikk tän. 26

GEORG STUDE

ASUTATUD 1864.



TALLINNAS, PIKK 16

TELEFON 442-76

Märkmeid passiiv-miiniveeskjaist.

(Vene andmetel.)

Leitn. E. Saar.

Kaasaegsed pealvee miiniveeskjad kõikides laevastikkudes kuuluvad kahte liiki: passiiv- ja aktiivveeskjad. Missugusesse liiki miiniveeskja kuulub, see oleneb peaausjalikult tema kiirusest, mis lubab või, ümberpöörduvalt, ei luba talle lühikese aja jooksul jõuda vaenlase rannikuni või hoiduda vaenlase ristlejate ning hävitajate jälitamisest.

Passiivsed miiniveeskjad omakorda on kahesugused — miiniväljade veeskjad ja teised, mis kõvendavad ning uuendavad endi poolt väljapandud miinivälju. Passiivsed miiniveeskjad on spetsiaalselt selleks ehitatud või ümber ehitatud teistest laevadest, isegi kaubalaevadest.

Passiivmiiniveeskjate elemente.

Kiirus. Arvatakse, et kiirus mainitud laevade juures ei mängi suurt osa. Sääraste mõtte pooldajad tuginevad sellele, et passiivveeskjate ülesandeks on veeskmisoperatsioonid oma baaside ligiduses, mis on teostatavad pimeduse katte all peaaegu igasuguse kiirusega. Teiseks on vaenlase kohtamine oma baaside ligiduses vähe usutav ning ei kujuta endast suurt hädaohtu. Need väited ei ole aga täiesti õiged, kuna sõja algpäevil passiivveeskjate töökoormatus suureneb tunduvalt, missugusel perioodil kiiruse puudus annab end valusalt tunda. Kiiruse puudust võib kompenseerida vaid pealevõetavate miinide arvu suurendamisega. Kui aga miiniveeskja kiirus ei võimalda jõuda öö jooksul positsioonile ja tagasi, siis ei aita ka pealevõetavate miinide arvu suurendamine.

Arvestades neid asjaolusid peab passiivveeskjate kiiruse määramisel arvestama vaid konkreetset olukorda, missuguses tal tuleb sõja ajal teostada veeskmisoperatsioone. Peamiselt tuleb arvestada järgmisi asjaolusid: **K a u g u s t** baasist miiniväljani ja **ö ö k e s t u s t**. Kui aga miiniveeskja peab öö jooksul mitu veeskmist sooritama maksimaalse arvu miinidega, siis peab arvestama ka miinide pealelaadimise aega.

Kiiruse arvestamiseks kasutatakse järgmist valemit:

$$T = n \frac{2l}{v} + nt - t,$$

kus T on minimaalne öö kestus antud kohas, l — kaugus miilides veeskja asukohast miini-

väljani; v — miiniveeskja kiirus sõlmedes; t — aeg tundides, mille jooksul miiniveeskja võtab peale täie laadungi miine; n — veeskjaste arv öö jooksul.

Valemi lihtsustamiseks oletame, et veeskja asukoht ühtub miinide hoiukohaga. Samuti jätame arvestamata aja, mis kulub miinide veeskmiseks, kuna viimane on kaunis väike võrreldes teiste valemi suurustega. Lihtsustatuna valem oleks n jaoks järgmine:

$$n = \frac{T + t}{\frac{2l}{v} + t}.$$

Võttes öö kestuseks $T = 2$ tundi, kauguse baasist $l = 20$ miili, võime seada kokku tabeli, kus v ja t on antud. Tabel näitab, mitu korda öö jooksul vastava kiirusega veeskja jõuab teostada veeskmist, oletades, et esimese retke jaoks oli miiniveeskjal täislaadung miine peale võetud.

$v \backslash t$	1	2	3	4	5	6	7	8
12	0	0	0	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0	0	0	0
16	0	0	0	0	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0	0	0	0
20	1	1	1	1	1	1	1	1

Tabelist 1 näeme, et kiirus, mis meid rahuldaks antud juhul, peaks võrduma 20 sõlmega. Väheema kiirusega miiniveeskja ei suudaks sooritada veeskmist pimedas, vaid peaks osa operatsioonist teostama valgel ajal. Veeskmisoperatsioon päeval valgel oleks aga omakorda kergesti avastatav vaenlase poolt. Eriti vilets oleks 6-sõlmelise kiirusega veeskja, kuna juba tema minek positsioonile võtaks rohkem aega, kui seda on öö pikkus.

Juhul, kui öö pikkus oleks 6 tundi, võiks juba 8-sõlmelise kiirusega veeskja teostada selle vältel 1 veeskmisoperatsiooni, nagu see selgub tabelist nr. 2.

Tabel 2.

v \ t	1	2	3	4	5	6	7	8
6	0	0	0	0	0	0	0	0
8	1	1	1	1	1	1	1	1
10	1	1	1	1	1	1	1	1
12	1	1	1	1	1	1	1	1
14	1	1	1	1	1	1	1	1
16	2	1	1	1	1	1	1	1
18	2	1	1	1	1	1	1	1
20	2	2	1	1	1	1	1	1

Veeskja kiiruse tõstmine 2 sõlme võrra omab olulist tähtsust vaid suve lõpul, sügisel ja talvekuudel, kui ööd on pikemad, siis 12-sõlmeline kiirus lubab miiniveeskjal käia positsioonil oma täit laadungit veeskmas kaks korda (tab. 3) ja isegi 3 korda (tab. 4).

Tabel 3.

v \ t	1	2	3	4	5	6	7	8
10	1	1	1	1	1	1	1	1
12	2	1	1	1	1	1	1	1
14	2	1	1	1	1	1	2	1
16	2	2	2	1	1	1	1	1
18	2	2	2	1	1	1	1	1
20	3	2	2	2	1	1	1	1

T = 8 tundi.

Tabel 4.

v \ t	1	2	3	4	5	6	7	8
6	1	1	1	1	1	1	1	1
8	2	2	2	2	1	1	1	1
10	3	2	2	2	2	2	1	1
12	3	3	2	2	2	2	2	1
14	3	3	2	2	2	2	2	2
16	4	3	3	2	2	2	2	2
18	4	3	3	2	2	2	2	2
20	5	4	3	3	2	2	2	2

T = 14 tundi.

Veeskja kiirus 16 sõlme võimaldab talle sooritada kaks veeskmit (tab. 2), kui miinide pealevõtmine ei võta rohkem aega kui 1 tund. 20-sõlmeline kiirus, lubab ka siis 2 veeskmit teha, kui teiskordne miinide pealevõtmine kestab 2 tundi.

Nagu selgub käsitelust, ei tohi passiivmiiniveeskja kiirus olla mingil tingimusel alla 8 sõlme. Suured miiniveeskjad, millede miinilaadung on suur, samuti ka nende pealelaadimise aeg, alluvad, nagu seda näeme edaspidi — samale seadusele. Vaid vähestel juhtudel on suurtel miiniveeskjatel kasulik omada 12-sõlmelist kiirust, siis kui miinide pealelaadimise aeg on 6—7 tundi. Suurem kiirus aga vähematel miiniveeskjail, millede laadungi pealevõtmise aeg ei ületa 1—2 tundi, osutub kasulikuks.

Pealevõetavate miinide arv.

Passiivveeskja miinilaadungi suurus oleneb kõigepealt tema tonnaazist. Kuid liiga suur

Parim abinõu metalli
puhastamiseks on

SIDOL

ja põranda poonimiseks

SIGELLA

A/S. SIDOL COMPANY, Tallinn, Soo t. 29 Tel. 441-00

miinilaadung ühel veeskjal ei ole kuigi ots-
tarbekas.

Käsitledes veeskjate kiirust, meie ei arves-
tanud aega, mis kulub miinide veeskmiseks.
See on ka täiesti otstarbetu, kui on tegemist
väikese veeskja kui ka miinilaadungiga.

Suure arvu miinide veeskmisel osutub see
aeg aga küllalt suureks, nagu näeme tabelist 5.

Tabel 5.

L	miinide arv	v	6	8	10	12	14	16	18	20
2	120		20	16	12	10	9	8	7	6
4	240		40	32	24	20	17	15	13	12
6	360	1—00	48	36	30	26	23	20	18	
8	480	1—20	1—04	48	40	34	30	27	24	
10	600	1—40	1—20	1—00	50	43	38	33	30	
12	720	2—00	1—36	1—12	1—00	51	45	40	36	
14	840	2—20	1—52	1—24	1—10	1—00	53	47	42	
16	960	2—40	2—08	1—36	1—20	1—09	1—00	53	48	

Aeg: tunnid — minutid.

Miinide arvu ja miiniveeskja kiiruse järele
on välja arvestatud veeskmise aeg selles tabe-
lis. Vasakpoolne rida L tähendab miinide rea
pikkust miilides. L arvestamise aluseks on
võetud, et miinid on asetatud 30,5-meetrilise
vahega (30,5 m praegusaja lahingulaeva laius).

Vaatame nüüd, kuidas mõjub veeskmise
kiirus kogu operatsiooni läbiviimisele.

Võttes $T = 6$ ja $l = 20$ (nagu eelmiste näi-
dete juures) ja kasutades valemit

$$T \geq n \frac{2l}{v} + nt - t + \tau n,$$

(kus τ on veeskmise aeg), võime välja arves-
tada tabeli. Lihtsustamise eesmärgil oletame,
et öö jooksul on tarvis teha ainult üks veesk-
mine täie laadungi miinidega, teisiti, et $t = 0$
ja $n = 1$; kusjuures laadung on juba laevas
enne positsioonile minekut. Siis eelmine valem
kujuneks lihtsamaks.

$$6 \geq \frac{40}{v} + \tau; \tau = \frac{L}{v};$$

$$6 \geq \frac{40 + L}{v};$$

L on veestud miinide rea pikkus miilides.

Muutes v 6—20 piires ja L 2—16 m, saame
tabeli 6.

Tabel 6.

v \ L	2	4	6	8	10	12	14	16
6	0	0	0	0	0	0	0	0
8	1	1	1	1	0	0	0	0
10	1	1	1	1	1	1	1	1
12	1	1	1	1	1	1	1	1
14	—	1	1	1	1	1	1	1
16	—	—	—	—	1	1	1	1
18	—	—	—	—	—	—	—	1

Tulemusi kokku võttes selgub tabelist 2 ja
6, et veeskja, mille miinilaadung ületab 480
miini, vajab miinimum 10-sõlme-
list kiirust.

Need on lihtsad kaalutlused veeskjate kii-
ruse ja laadungi suhtes, mis ei arvesta küll
kõiki asjaolusid, kuid mis võimaldavad meile
leida esialgseid andmeid veeskjate taktikaliste
elementide väljaarvestamiseks. Mõnes olukor-
ras näiteks tuleks miiniveeskjal nii kaugel
veeskmas käia, et oleks soovitatav suurendada
pealevõetavate miinide arvu. Kaalutlused aga
näitavad, et on siiski kasulikum suurendada
veeskjate arvu ja nende kiirust.

Tekile asetatud miine võib veeskja veesta
igasuguse kiirusega ja vaheaegadega. On tal
aga ka keldrites miine, siis peavad viimaste
tekile andmise abinõud nii hästi töötama, et
veeskmise kiirus selle tagajärjel ei väheneks.

Tegevusraadius.

Erilisi nõudeid passiivmiiniveeskjate tege-
vusraadiuse suhtes ei ole, kuna nad on mõeldud
peaasjalikult oma ranna läheduses tegutsemi-
seks.

Relvastis.

Oma ranna läheduses tegutsevad miiniveesk-
jad ei vaja tugevat artilleeriarelvastist, kuna
nende julgeoleku tagab peaasjalikult oma lae-
vastik ja merekindlused. Samuti võtab oma alla
suur artilleeriarelvastis palju ruumi tekil, mis
vähendab pealevõetavate miinide arvu. Ka ta-
kistavad suurtükkide käsitsemist tekil olevad
miinid. Lõpuks veeskmisoperatsioonilt oma
kaldale lähenedes tunneb veeskja end ikka jul-
gemini ning vajab artilleeriat ikka vähem ja
vähem. Kõik need asjaolud ei tohi aga põhjus-
tada veeskjail artilleeriarelvastise täielikku
puudumist.

Normaalselt peaks veeskja relvastis koosnema kahest või kolmest 3" või 4" poolautomaat-suurtükist. Seda märgivad ka rootslased, kellede laevastik alles hiljuti täienes moodsate veeskjatega à 380 t, artilleriaga kolm 3" õk-suurtükki.

Süvis.

Miinivälja veeskmisel ei ole veeskja süvis nii olulise tähtsusega, kui hiljem selle kõvendamisel ja uuendamisel.

Juhul, kui on tegemist miinivälja kõvendamisega, mis veestud suuremate laevade vastu (lahingulaevad, ristlajad), millede süvis on harilikult 4 kuni 5 m, ei tohi kõvendamiseks ja täiendamiseks kasutatavate veeskjate süvis ületada 4—5 meetrit (5 on veestud miinide süvise täpsus).

veeskjail. Harilikult kiiruse suurendamine mõjutab teisi veeskja elemente, näit. veeväljasurve, pealevõetavate miinide arvu ning esialgset nõutavat väikest süvist.

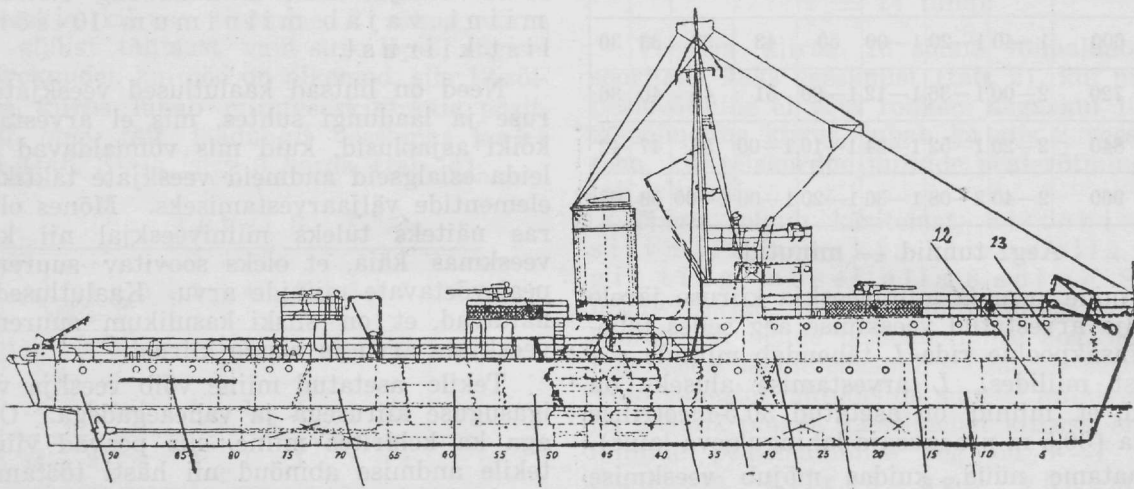
Pealevõetavate miinide arv.

Kui tahetakse alal hoida väikest süvist 0,6—1,2 m, siis ei või pealevõetav miinilaadung väikesil veeskjail olla suur. Pealegi kasutatakse neid vaid miiniväljade täiendamiseks ja kõvendamiseks.

Tegevusraadius ja relvastis.

Vaated suurte passiivmiiniveeskjate kohta jäävad maksvaks ka väikese süvisega miiniveeskjate kohta.

S ü v i s. Veeskjail, millel on nõutav väike süvis, tuleb seda vähendada teiste elementide arvel. Itaallastel on ehitatud „Brondolo“-tüüpi



Rootsi traaler — veeskja.

Veeväljasurve 380 t., relvastis — 2 75 m/m suurtükki, 1 õk-automaat, kiirus 17,5 s., koosseis 37 meest.

Loomulikult tuleb miinivälja kõvendamisel või täiendamisel arvestada ka laine kõrgust.

Väiksema süvisega laevade vastu väljapanud miinivälja täiendamisel ja kõvendamisel peab kasutama ka väikese süvisega miiniveeskjaid.

Tähendab, et kõiki veeskmise ülesandeid täita, peab laevastik omama ka väikese süvisega passiivmiiniveeskjaid.

Väikese süvisega passiivmiiniveeskja elemente.

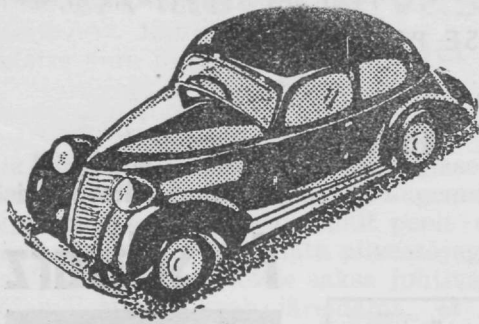
Kiirus.

Teatud raskustega põrkame kokku, kui meie nõuame väikese süvisega miiniveeskjalt suurt kiirust. Eelpool selgus, et veeskja kiiruse suurendamisel 10—14 sõlmeni ei ole suurt tähtsust. Kui juba suurendada seda, siis vähemalt 16 sõlmeni või 17 s., nagu see esineb rootsi 60-t.

miiniveeskjaid süvisega 0,7 m, kusjuures miinilaadung on 60 miini.

Kokku võttes neid mõningaid kaalutlusi passiivmiiniveeskjaist ning arvestades seda, et meie oludes tuleb veeskjaid kasutada ka traalereina, peaksid meie traaler-veeskjad arendama kiirust 16 või 17,5 s, nagu see esineb rootsi 380 t. ja 60 t. juures.

Meie traaler-veeskjate artillerialelvastis peaks koosnema 2—3 kolmetollilisest poolautomaat-õk-suurtükist ja mõnest õk-automaadist, mis võimaldaksid tarbe korral edukalt tegutseda ka vastase a-laevade vastu.



FORD V-8

oma sõidukindluse, ökonoomsuse ja elegantsusega on aidanud auto-asjandust tõsta tema praegusele tasemele.



TUTVUGE

1937. a. uudistüübiga ja soodsate maksutingimustega.

A.-S. ESTAKLAND

Tallinn, Sadama 11. Telefon 427-65.

Meilt ostes hoiate kokku!

Kõik leiavad meie suurlaost kõiki tarvisminevaid

**joonistustarbeid,
kirjutusmaterjale
ja paberikaupu.**

Võtame vastu tellimisi välismaa raamatutele, ajakirjadele ja lehtedele.

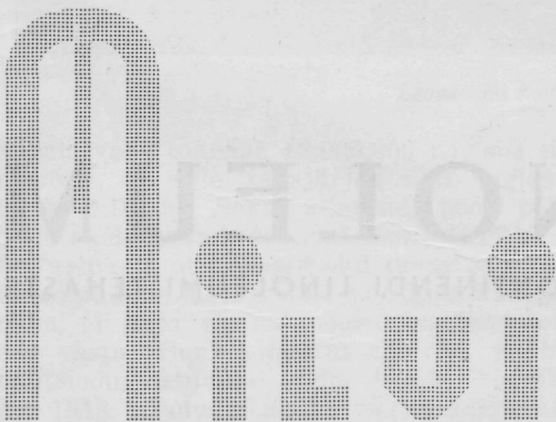
Teenimine kiire, vastutulelik ja
a u s a m e e l n e.

K-Ü.

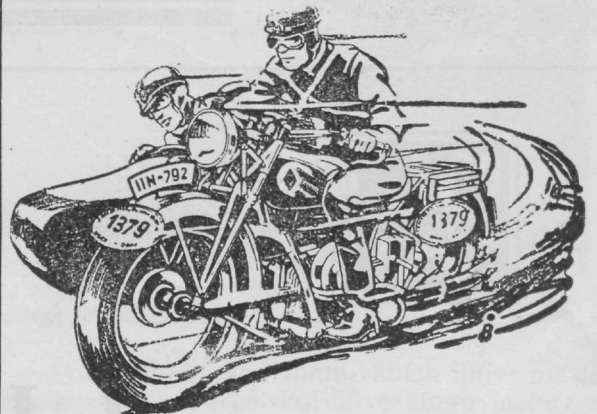
„RAHVAÜLIKOOI“

Harju tän. 48, oma majas tel. 444-39, 444-37
Pärnu mnt. 10, panga majas, tel. 446-67, 446-66

Ületamatuks häduselt ja hinnalt
jäab



HAMBAPASTA



VICTORIA

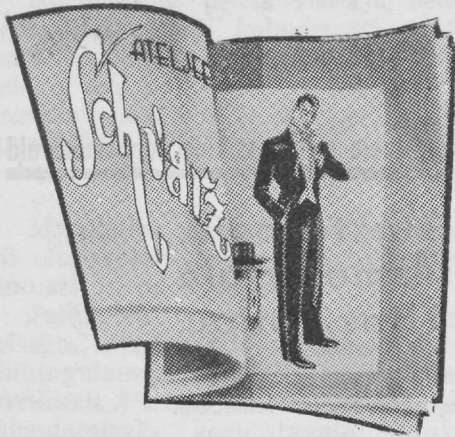
MOOTOR- ja JALGRATTAD
ON E HITATUD PÕHIMÕTTEL:

„KÕIK KVALITEEDI TAIENDUSEKS!“

ESINDAJA:

A.-S. ESTAKLAND

TALLINN, VANA VIRU 6/8, TELEFON 470-17



AINULT TELLIMISE PEALE.

Suurim valik

inglise, kodumaa uudiseid.

Eriala:
Frakk-smoking

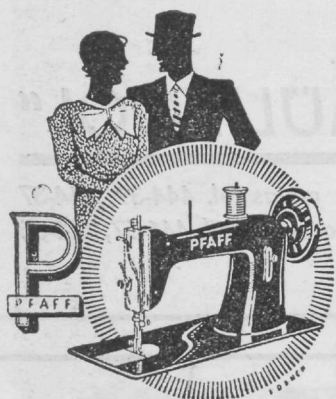
Mereväe vorm

SOODSAD MAKSUTINGIMUSED!

Tuntud rätsepaäri

F-a Schwarz

Kullassepa tänav nr. 9.
Telefon 443-03.



ÕMBLUSMASINAID
JALGRATAID JA OSI
MOOTORJALGRATAID
RAADIOAPARAATE

Müüb soodsa järelmaksuga

Kr. Saar & Ko

Tallinn, Viru 3; Tartu, Raekoja 2



LINOLEUM

EUROOPA KONTINENDI LINOLEUMI TEHASTE

ESINDAJA

Tallinna Manufaktuur Kaubanduse A/S.

TALLINN, KINGA TÄNAV NR. 6/8.

A-laevade vastuabinõud, nende areng ja kasutamine.

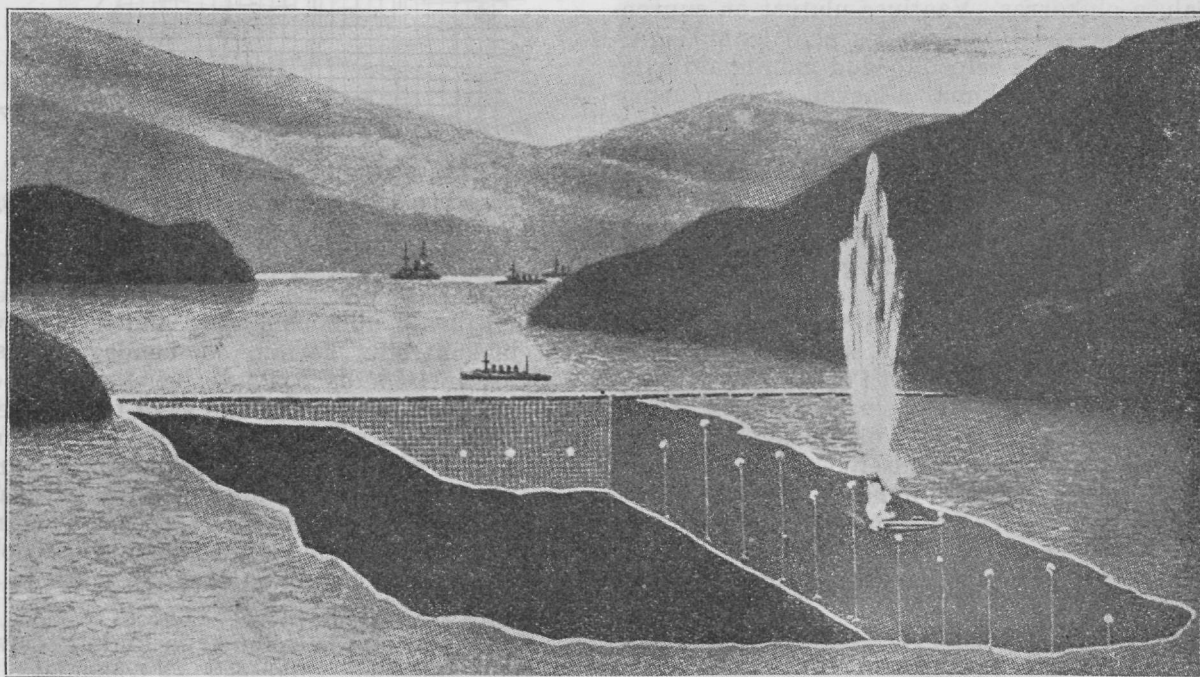
Leitnant J. Ivalo.

Möödunud sõjas otsustasid inglased sundida Saksamaad rahu tegemisele kaugemaa blokaadiga merelt. Sakslased omalt poolt otsustasid hävitada inglasi piiramata allveesõjaga. Admiral Tirpitz ja teiste saksa juhtivate meeste sõjamälestusist peab järeldama, et sakslased olid kindlasti veendunud inglaste kapituleerumises piiramata allveesõja tagajärjel. Ja tõesti, kui uurida nüüd juba avaldatud andmeid piiramatu allveesõja kohta (põhjalastud

Pärast sõda jäi a-laevade ehitus seisma, kuna oli tarvis teha kogunenud materjalide põhjal vastavaid järeldusi. Tänapäeval näib juba, et kõik riigid on tulnud ses suhtes enam-vähem ühisele otsusele, kuna kõik ehitavad a-laevu.

Tänapäeva a-laev.

Tänapäeva a-laev läheb maailmasõjaegsest tunduvalt lahku; nimelt:



Laevastiku kaitse võrkudega ja miinidega.

kaubalaevade tonnaaž 13.000.000 t.), siis peab märkima, et selle tagajärjed olid inglastele küllalt ohtlikud. Saksa a-laevade poolt põhjalastud kaubalaevade tonnaaž tõusis 1917. a. niivõrd suuresti, et inglased olid sunnitud reorganiseerima oma laevaehitust ja võtma kõik jõud kokku, et leida vastuabinõusid vastase a-laevade vastu. Suur pingutus sel alal ja USA koalitsiooni astumine andis lõpuks tagajärgi ning 1918. a. suveks jõudis võitlus saksa a-laevade vastu teise faasi. Hiljutine kapituleerumise kartus oli inglaste poolt likvideeritud ning a-laevade vastuabinõud arendatud maksimumini. Sõda lõppes igatahes paljude arvamisega, et a-laev oli võidetud.

1) on lahendatud enam-vähem ühise masina küsimus nii pealvee- kui allveekäigu jaoks.

2) A-laevade tegevusraadius, opereerimise kestus ja pealveekäik on tunduvalt suurenenud. Ühine masin peab võimaldama kindlasti suuremat allvee kiirust, kuigi kõik andmed selle kohta hoitakse salajas.

Operatiivsest küljest vaadates on a-laevade ülesanded suurenenud kohalikkude rajoonide kaitsest ülesandeile ookeanides.

3) Sukeldumiskiirust ja sukeldumissüvivist on suurendatud, samuti a-laevade allvee viibimise aega, ning tunduvalt parandatud a-laevade manööverdamise omadusi.

Torpeedotamine on võimalik periskoopi tõstmata, kuna sügavuse reguleerimine ning a-laeva hoidmine teatud sügavusel on tehtud vastavate seadeldiste abil väga kergeks. Kõik need uuendused omavad suurt tähtsust a-laeva seisukohalt tegutsemisel tänapäeva kiirete ja muutlikkude kurssidega liikuvate märkide vastu.

4) Torpedo on jäänud endiselt a-laeva pearlvaks, kuid tema omadusi on samuti suuresti parandatud. Torpedo laengut on suurendatud 300—400 kg, samuti torpedo laskeulatust ja kiirust.

Artilleria a-laevadel suudab kindlustada taganemist ja sukeldumist, kui on tegemist vastase kergete vahilaevadega.

5) Sideabinõud on paranenud nii allvee kui pealvee olukorras. Vaatluse ulatust on suurendatud a-laevadel, varustades neid lennukiga.

Kokku võttes eelpooltoodud mõningaid asjaolusid peab märkima a-laevade lahinguomaduste täienemist ajavahemikul 1918.—1936. a. ning kui puuduksid paralleelselt arenevad vastuabinõud, peaksid tänapäeva a-laevad sõjas jõudma lahendada neile määratud ülesandeid suurema eduga kui möödunud sõjas.

Väljudes sellest seisukohast omavad tänapäeva a-laevade vastuabinõud laevastiku ja rannakaitisel suurt tähtsust igas riigis.

Ülesannete kohaselt võiks a-laevade vastuabinõusid jaotada järgmiselt:

- 1) Abinõud, mis takistavad a-laevade tungimist teatud rajooni.
- 2) Abinõud a-laevade avastamiseks.
- 3) Abinõud a-laevade hävitamiseks.
- 4) Abinõud ja võtted, mis takistavad a-laevade atake.

Boonid, võrgud ja miinid.

Abinõud, mis takistavad a-laevade tungimist teatud rajooni, on boonid, võrgud ja miinid.

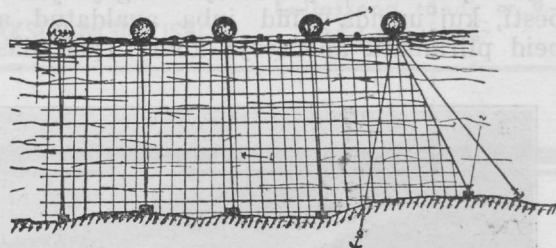
Boonid.

Sõjasadamad, laevastiku baasid ja reidid, kus sõjalaevad ankrus seisavad, on esimesi rünnakuobjekte vastase a-laevadele, seepärast tuleb neid eriti kaitsta. Boonid osutuvad võrdlemisi tõhusaks takistuseks a-laevadele, võimaldades samal ajal oma laevadele vaba väljapääsu läbi nn. booni väravate.

Boon kujutab endast raskustega või ankrutega varustatud teras- või raudvõrku, mis hoitakse vertikaalselt meres raudpoiudega. Boon

ulatub harilikult veepinnalt põhjani. Tarvise korral valmistatakse boon ka teatud jämedusega palkidest, mis on omavahel seotud terasperlinitega. Selline boon on samuti varustatud raskustega ning iga kaabli järele ka raudpoiuga. — Oma laevade väljumiseks booni tagant varustatakse viimane väravatega, millele ehitus sarnaneb booni ehitusega. Väravad avatakse tarvise korral puksiiride abil. Booni värav varustatakse tingimata raskustega ankru asemel.

Allpool kaks booni joonist.

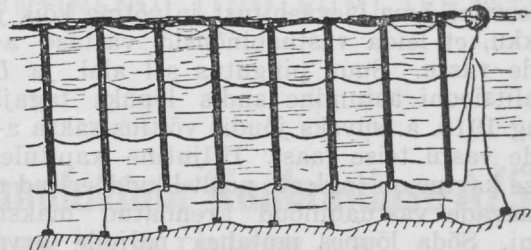


Boon a-laevade vastu

- 1) võrgusilm 3,6 × 3,6 m.
- 2) võrguraskus 25—50 kg.
- 3) võrgupoi kandejõuga 755 kg.

Üldiselt nõuab boonide korrashoid merel palju ujuvaid abinõusid ning alalist järelevaivat ja kontrolli. Tormid ja nendega kaasikäiv suur lainetus ajavad tihti boonid segi, millede korraldamine on siis väga tülikas, aegaviitev ja pingutav töö. Ka ei luba suured mere sügavused kasutada boone edukalt, seepärast leiavad viimased kasutamist peaaesjalikult sadamate ja baaside läheduses. (Muuseum Tallinna reid on ka üks neid, kuhu sügavuste poolest võivad sõjaajal vabalt a-laevad periskoobi all tungida.)

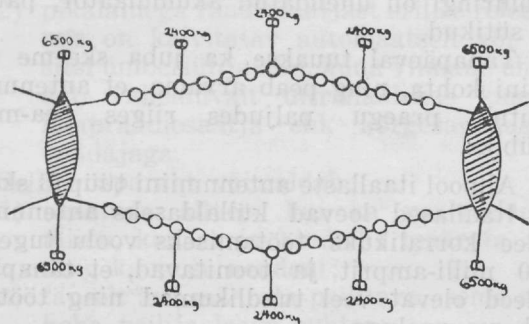
Osutub booni ja selle taga ankruliseisvate laevade vahemaa väikeseks — vähemaks kui tänapäeva torpeedoulatus, tuleb arvestada, et vastase a-laevad atakeerivad torpeedodega läbi booni. Kuna booni võrgusilmad on suured (3 × 4 m), on see täiesti võimalik. Seepärast varustatakse sel juhul ankru kohad veel nn. torpeedovastase booniga.



Boon a-laevade vastu.

Torpeedovastane boon kujutab endast kaht rida võrke, mis on kinnitatud harilikult praamide vahele tõmmatud perlinite külge. Võrkude suurus on 183×9 m; silmadega, mille läbimõõt on vähem kui torpeedo kaliiber.

Et tänapäeva torpeedod on varustatud võrgunoaga, siis võivad torpeedod läbida küll ühest võrkude reast, kuna jäävad kinni teise võrkude ritta.

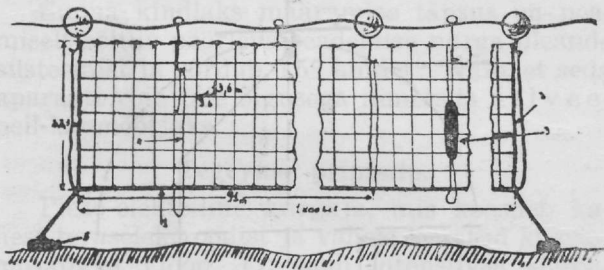


Torpeedovastane boon.

Torpeedovastane boon, nagu seda näitab võrkude süvis üheksa meetrit, kaitseb vaid torpeedode vastu, mis ei jookse sügavamalt kui 9 m.

Võrgud.

Teatud rajoonide või väinade sulgemiseks vastase a-laevadele kasutatakse sõjaajal erilisi terasvõrke. Iga võrk on 183 m või 1 kaabel pikk ning koosneb kahest võrgu ribast $91 \text{ m} \times 22 \text{ m}$ või, suuremate mere sügavuste jaoks, $91 \text{ m} \times 47,5 \text{ m}$. Võrk on kootud 9,5 mm terasvaierist, silmadega 3,6 m, varustatud seli-



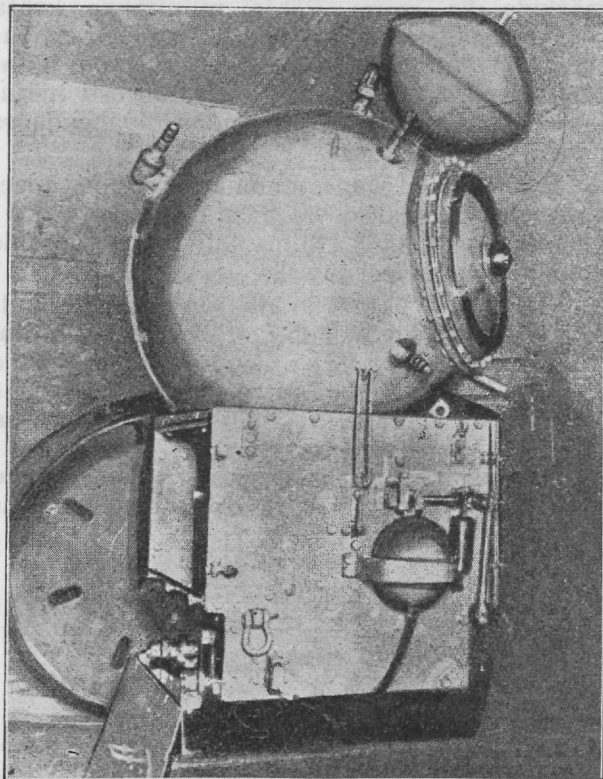
Võrk a-laevade vastu.

- 1) võrguselis. 2) vertikaal. 3) võrgupadrün 35 kg meliniiti. 4) padrüni otsad. 5) võrgu raskus (1600 kg)

sega, mille külge ujuvuse otstarbeks kinnitatakse klaaskerad.

Kahe võrgu ribale moodustab nagu raami 1 kaabli pikkune manillatross ja 3 vertikaali (manil.-tross). Selle raami külge kinnitatakse võrgulina selliselt, et kui surve võrgulinale osutub suuremaks kui 64 kg, siis vabaneb võrgu-

lina selle küljest. Selis ehk võrgu raam kinnitatakse kahele ankrule. Võrgulinad on mõlemad varustatud kahe võrgupadrüniga, mis töötavad tõmbe peale. Padrunite üks ots on kinnitatud selise külge, teine ots aga võrgulina külge. Juhul kui a-laev satub võrku ja kisub võrgu lina kaasa, liibuvad padrünid ühes võrgulina vastu parrast, kus nad plahvatavad tõmbe mõjul.



Vickers-Armstrongs tüübiline antennmiin.

Võrkude merre asetamiseks kasutatakse spetsiaal-võrgupanijaid laevu või laevu, mis seks otstarbeks sisse seatud ja varustatud vastavate poomidega ning ahtriplatvormiga. Võrkude sissepanemise kiirus on vaid 1—3 sõlme vaikse ilmaga.

Miinid.

Üldiselt on teada, et Saksa a-laevu hukkus möödunud sõjas kõige rohkem miinide läbi (24% hukkunud saksa a-laevadest), seepärast arvestades seda, et tänapäeva a-laevad oma konstruktsioonilt ei ole palju paremini kaitsitud kaasaegsete miinilaengute allvee plahvatuste eest, tuleb miine ka praegu lugeda tähtsamaiks a-laevade vastuabinõudeks. Et see nii on, seda näitavad katsed, mis selle eesmärgiga

on tehtud ja ka miinide hulk, mis leidis kasutamist möödunud sõjas a-laevade vastu.

1918. a. katsed näitasid, et 66 kg laengu plahvatus a-laeva pardas mõjus hävitavalt. Hiljemad katsed andsid koguni samu tagajärgi palju vähemate laengutega.

Miinide hulga kohta võib märkida, et kõige rohkem kasutati neid a-laevade vastu inglaste ja ameeriklaste poolt. Kanalis üksi hukkus miinide läbi lühikese ajaga 9 a-laeva. Sama võib märkida ka suure Põhja miinitõkke kohta — Inglismaa ja Norra vahel — millega ei jõutud küll valmis sõja lõpuks (70 000 miini 120 000 asemel), ent mis siiski suuresti mõjutas saksa a-laevade komandöre, vähendades nende ettevõtlikkust.

Parimaks ja õnnestunumaks miiniks a-laevade vastu loetakse välismaa laevastikes antennmiini, mis võimaldab suurt miinide kokkuhoidu mineerimisel.

Näib, et pärast sõda on peasjalikult töötatud inglise-ameerika antennmiini täiendamise alal (The submarine and its Antidotes Journ. of R. U. S. I. June 1929), kuid andmed kirjanduses selle kohta on äärmiselt piiratud.

Ameerika mere departemang avaldas omal ajal töös The Northern Barrage'is

vaid, et Suure Põhja miinitõkke antennmiinide antenni pikkus oli 21 m, varustatud ujukiga.

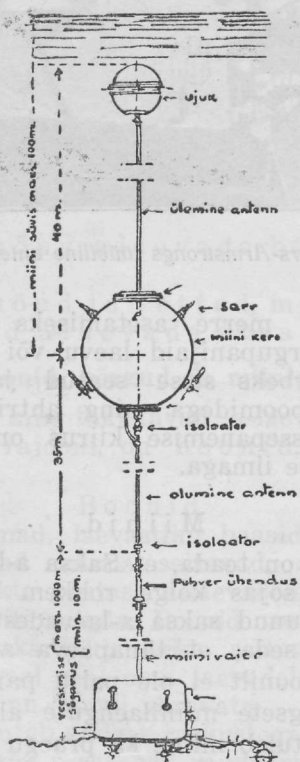
Teises ameeriklaste töös The Yankee Mining Squadron toodi juba antennmiini pilt ja mõningaid põhiandmeid. Antennmiini idee selgus vaid 1929. a. (Brassey, Naval and Shipping Annual, 1929). Selgus, et kui a-laeva kere puudutab miini isoleerimata vaskantenni merevees, tekib elektrivool, mis ühendab releed vooluringi. Releed vooluringi on ühendatud akumulaator, patarei ja sütikud.

Tänapäeval tuuakse ka juba skeeme selle miini kohta, ning peab arvama, et antennmiini osutub praegu paljudes riiges pea-miinitüübiks.

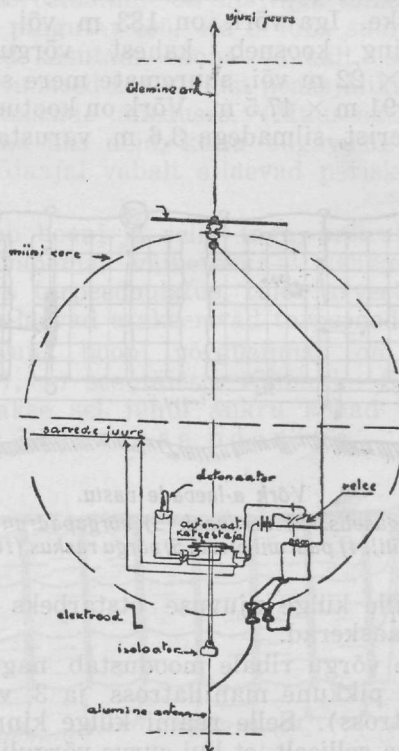
Allpool itaallaste antennmiini tüüp B skeem.

Itaallased loevad küllaldaseks antennmiini releed korralikuks töötamiseks voolu tugevuse 250 milli-amprit ja toonitavad, et tänapäeva releed olevat veel tundlikumad ning töötavat vähema vooluga.

Katsetamisel on selgunud, et laevapõhja värv ei takista antennmiini seadeldiste töötamist, kuna pärast vähese aja viibimist merevees see muutuvat küllalt heaks voolu juhiks. Analoogiliselt ka rooste ja vesitaimed kerel ning antennil ei mõjuta seadeldiste töötamist.



Itaallaste antennmiini tüüp B.



Itaallaste antennmiini releed ja juhestik skemaatilisel.

Allvee-peil-kaumõõtja.

Vanem-leitnant N. Valge.

Allpool kirjeldatav allvee-peil-kaumõõtja kujutab enesest kombineeritud seadeldist kaugusemõõtmiseks ja omavahelise side pidamiseks. Ta koosneb järgmistest osadest:

- 1) häälekambrist pöörleva seadeldisega, mis võimaldab suunamist ringiliselt 360° ;
- 2) pikalainega raadiosaatjast erilise releega, mis on käivitav automaatselt või käsitsi ümberlülija abil, kuna viimane ühendab vahelduvalt ultrahäälelise kambri lampraadiosaatja ehk kõrgesageduskõvendajaga.

Selline aparaat võimaldab:

- 1) avastada allvee- kui ka pealveelaevu, miine, kallast ja kindlaks määrata sihi ning kauguse nendeni;
- 2) täpselt ära määrata peilitava eseme asukohta peilija laeva suhtes;
- 3) omavahelist allvee telegraafilist sidet kahe ja enam laeva vahel ja oma asukohta määramist teiste suhtes.

Esemete avastamine, koha ning seisangu äramääramine ultraheli meetodil on võimalik 1000 kuni 2000 m ulatuses, kaja meetodil kahe-külgsel side puhul 5000 kuni 6000 m.

Kronograafi või mingi muu seadeldisega kauguste mõõtmisel tekkinud üldine viga koosneb hääle liikumis-kiiruse suuruse määramisel tekkinud veast ning kuulaja individuaalveast. Esimene viga võrdub 1% kaugusest, teine — 50 m, kuid töötades kaja meetodil omavahelisel koha kindlaks määramisel teine viga suureneb 100 m.

Suuna kindlaks määramise täpsus on peamiselt sõltuv pöörleva seadeldise nurga üleande süsteemist ja võrdub $0,5^\circ$ kuni 1° . Näib, et seda aparaati võib täie õigusega nimetada allvee-peil-kaumõõtjaks.

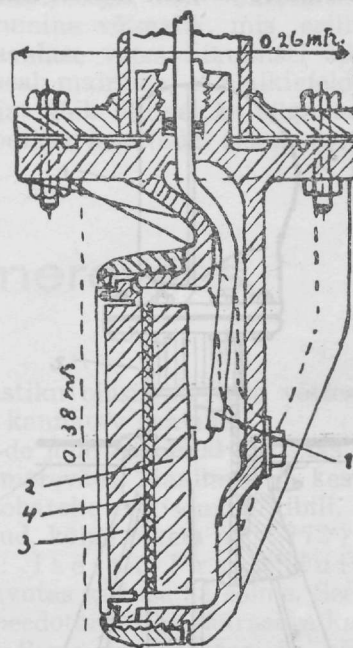
Tegevuse printsiip.

Piezo-elektriline kiirgaja, mis koosneb kahest teraselektroodist ja vahele liimitud kvartsmosaigist (joon. 1), saab intensiivse võnkumise kõrgepinge voolust. Võnkumise sagedust ei ole normaalselt kõrvaga kuulda. Kiirgaja

Itaallaste antennmiinid olevat mittetraalivad. Miinid ei plahvatavat aga vees, kui nende traalimisel traali juhitakse tugev elektrivool.

Väliskirjanduses juhitakse tähelepanu viimistletud Vickers-Armstrong'si tüübilisele antennmiinile, milles on kõrvaldatud paljud varemate antennmiinide puudused.

välispinna võnked kanduvad vette, milles tekiavad vee osakeste tihenemised ja harvenemised pikuti laine kujul. Selline laine kandub edasi väga kitsa nurga all kiirusega 1500 m sekun-



Joon. 1.

1 — kõrgepinge kaabel, 2, 3 — elektroodid, 4 — kvarts-mosaik-plaat.

dis. Lainete vastuvõtmine sünnib samasugusel teel: kvartsplaadil, vee osakeste tihenemise ja harvenemise mõjutusel, genereerub elektromotoorne jõud, mis peale kõvendamist võetakse vastu telefonis. Teadete edasiandmine kui ka vastuvõtmine võimaldab kiirust 60—80 tähte minutis.

Töötamise printsiip.

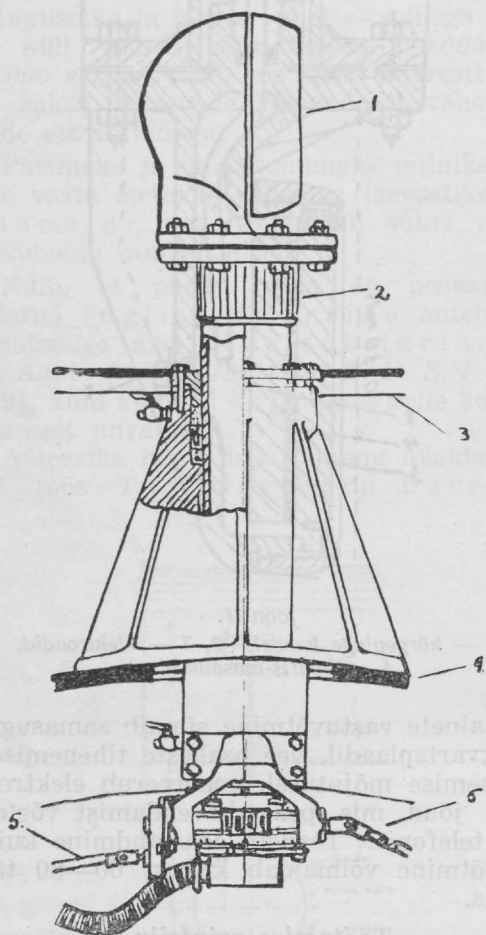
Häälekamber, mida võib asetada a-laeva teki kui ka põhja külge, saadab välja signaalaine vihutaoliselt, mille laius ei ületa 10° . Laine, põrgates teatud esemest tagasi, võetakse vastu vastuvõtjas, milleks osutub sama hääle-

Võib kindlasti öelda, et tänapäeva miinid osutuvad tunduvalt paremaiks sõjaaegseist, kuna a-laevad on jäänud endiselt võrdlemisi kaitsetuks nende vastu.

(Järgneb)

kamber. Viimane lülitatakse automaatselt, peale tõuke (impulsi) üleandmist lampgeneraatorist kõvendajale. Kajana vastuvõetud signaal kõvendatakse kõvendajaga ja fikseeritakse ajamõõtjaga. Signaalide saatmise ja kaja saabumise ajavahemik võimaldabki kauguse määramist.

Esemete peilimist teostatakse enamasti kogu aparadi keeramise abil nii käsitsi kui ka mootoriga.



Joon. 2.

- 1 — häälekamber, 2 — pöördeseade,
3 — a-laeva tekk, 4 — a-laeva surve kere,
5 — pöördeseadete käepided.

Allvee peil-kaumõõtja koosneb peamiselt viiest osast: pöördeseadeldisest, kõrgesageduse generaatorist, kõvendajast, releest ja kronograafist.

Pöördeseadeldis võimaldab tema külge kinnitatud häälekambrit suunata ümber ringi 360°. Viimane asub väljaspool laeva, sellega ka veejoa surve all, ja omab tugevat konstruktsiooni ning tugevat kinnitusviisi.

Peale selle pöördeseadeldise chitus on väga

täpne, võimaldades häälekambrit suunata täpsusega 0,5° kuni 1°. Seadeldise juhtimine on võimalik nii elektromootoriga kui ka käsitsi.

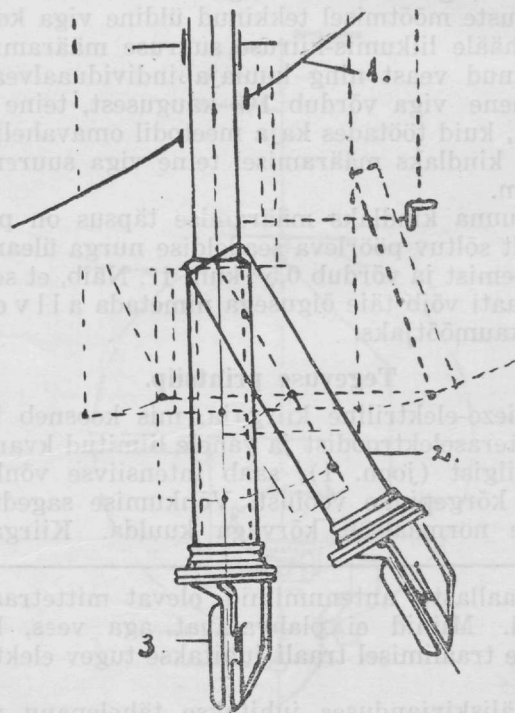
Pealvee laevadel asetseb seadeldis laevapõhja keskmises osas. A-laevades asetatakse pöördeseadeldis nii laeva põhja alla kui ka tekile, kusjuures pealmine pöördeseadeldis on võimalikult laeva vööri poole nihutatud, selleks, et vähendada miinimumini teki ehitistest olenevat summutatud sektorit. Pealmine pöördeseadeldis on oma vähese kaalu ning ruumi kokkuhoiu mõttes eelistatav (joon. 2).

Kuid sellise asetuse juures on töötamine võimalik ainult sukeldunud seisukorras. Alumise pöörde-seadeldisega võib töötada nii pealvee olekus kui ka sukeldunult, kuna a-laeva merepõhjal lamades seda kasutada ei saa.

Pealmise seadeldise üldine kaal on 700 kuni 800 kg, alumise — 1700 kuni 2000 kg.

Kõrgesageduse generaator kujutab enesest pikalaine raadiosaatjat, mis on määratud häälekambri toitmiseks kõrgesageduse vooluga.

Releega ühendatakse ümberlüüja abil häälekamber signaali andmisel lampsaatjaga, kaja kuulamiseks aga kõvendajaga. Veealuste esemete avastamisel lülitab rele lühikeseks ajaks sisse saatejaama ja ühendab viimase häälekambriga. Selle järele lülitatakse saatja



Joon. 3.

- 1 — laevakere, 2, 3 — horisontaalselt pöörlev häälekamber.

välja ning häälekamber ühendatakse kõvendajaga kaja kuulamiseks.

Kõvendajana kasutatakse pikalaine raadiovastuvõtjat.

Kronograafi tarvitatakse signaali väljasaatmise momendi ning teatud esemest tagasipõrganud ja kuulatud kaja saabumise momendi ajavahemiku mõõtmiseks. Ta kujutab enesest väga täpset käsi-kronograafi, mille skaala on jaotatud meetritesse.

Peil-kaumõõtja kasutamine. Suuri paremusi vastase torpeedotamiseks annab see aparaat a-laevadele, kuna võimaldab

torpeedotamist periskooopi tõstmata, orienteerudes vastase suhtes vaid ultrahääle seadeldisega. Viimase asjaolu tõttu a-laev võib atakeerimisel viibida sügavamal, olles seega enam kaitstud.

Pealvee-laevu soodustab see seadeldis tunduvalt a-laevade vastu tegutsemisel.

Ka laevastiku koondisel, varustatud allveepil-kaumõõtjatega, on omavaheline täpne orienteerumine võimalik, mis erilist tähtsust omab vaenlase vetes liikumisel öösi ja udus. Lõpuks peab mainima, et ülalkirjeldatud allveekaumõõtjat võib ühtlasi ka sügavuste mõõtmiseks (loodiks) kasutada (joon. 3).

Uued MTP-d Briti mereväes.

Instr. A. Arneemann.

1936. a. Briti mereväe eelarves oli ette nähtud £ 139.847 kuue mootor-torpeedopaadi (MTP) ehituseks. Arvati, et ehitatakse „ranna mootorpaadid“, millistega tutvuneti Ilmasõja kestel. Hiljuti selgus aga, et need esitavad täitsa uut tüüpi. Üldine huvi uue tüübi vastu kerkis esile alles peale kuninga külaskäiku ühele niisugusele paadile Portsmouth'is 1936. a. suvel. Olgugi, et nende paatide kirjeldused on ilmunud ajakirjanduses, on siiski nende peomadused jäänud salajaseks.

Maailmasõja-aegsed CMB-d olid konstrueeritud J. I. Thornykroft'i ja Co. Ltd. poolt ning ehitatud kolmes pikkuses: 40', 55' ja 70' — kiirusega 33 kuni 42 sõlme. Väiksuse tõttu need paadid näitasid nimetamisväärt merekõlblikkust ja suurt kiirust ainult vagusas vees. Nende paatide kirjeldused ja kangelasteod Zeebrugge, Ostende ja Kronlinna sadamas on selle ajakirja veergudel juba käsitlemist leidnud. Peale Maailmasõda ehitati vähe CMB-sid ja nad kadusid peaaegu täielikult Briti mereväe koosseisust. Teiste riikide mereväed aga võtsid omaks selle tüübi ja 1919. aastast saadik Thornykroft'i firma on ehitanud palju neid välisriikide tellimisel. Edu on olnud kiiruses, kuid veel rohkem — mereomadustes, nagu hiljuti ühele Aasia riigile valmistatud paatide katsetel ilmnis. Täie varustusega: 2 torpeedot, sügavuspommid, kuulipildujad, maksimum kütteõli tagavara jne. see tüüp saavutas 48 sõlme Admiraliteedi poolt mõõdetud miilil. Hiljem üks paat Thamsel't Portsmouth'i sõidul sattus NO tormi ja rajusse ning kattis lainetusele vaatamata selle vahemaa 30-sõlmelise keskmise kiirusega. Tagasisõidul oli keskmiseks kiiruseks 33 sõlme,

mis ilmastiku olusid arvesse võttes on küllalt kriitikat kannatav saavutis.

MTP-de jõud on olnud tähtsaks teguriks ka Itaalia mereväes. Maailmasõja kestel nimetati neid Motobarche Antisommergibili. Hulk tüüpe oli esitatud, kõige pikem neist (72') varustatud 1900 HJ. Isotta-Fraschini mootorvõimega saavutas kiiruse 33 sõlme. See tüüp omas kaks torpeedotoru. Ühe säärasega kapten (nüüd admiral) Rizzo torpeedotas ja uputas suure Austria lahingulaeva „Scent Istven“ Aadria meres 1918. Briti ametliku ajakirja „Return of Fleets“ andmeil on Itaalias praegu 43 MTP-d 12- kuni 30-tonnilisi ja 24- kuni 40-sõlmelise kiirusega. Kuuldused, et viimased paadid on saavutanud 60 sõlme, ei ole veel ametlikku kinnitust leidnud.

Prantsuse kärbitud mereväe ülesehituse eelarves esineb 9 MTP-d, mis 19 tn juures, 2 torpeedoga varustatult arendavad 46-sõlmelist kiirust. „Return of Fleets“ ei nimeta Saksa MTP üksusi, mida viimaste andmete järgi oli 15. Need üksused esitavad 50-tonnilisi merekõlblikke paate 40- ja rohkem sõlmelise kiirusega ja on varustatud kahe torpeedotoruga ees tekil. On teada, et palju teisi MTP-sid, loomulikult täiendatud, on praegu ehitusel.

6 MTP-d, mis astusid Briti mereväe teenistusse, on konstrueeritud ja ehitatud „British Power Boat Company“ poolt Southamptonis. Kujult ja konstruktsioonilt nad erinevad täiesti Thornykroft'i tüübist. Umbes 66' pikkuse juures on nad varustatud 3 propelleri ja 3 — ca 500 HJ mootoriga. 40 sõlme on nendega kergelt kätte saadud, kuid märkimisväärseim omadus neil paadel on merekõlblikkus, isegi suure kiiruse juures. Asja-

tundjad tõendavad, et nende navigatsioonilised omadused on palju paremad originaalseist torpeedopaatidest, mis on palju suuremad. Oma suure kiiruse, suure tegevusraadiuse ja heade mereomaduste tõttu nad lubavad kaunis väärrikat osa etendada mereväe taktikas, sest nende kiire valmistus ja odav hind, mis kõigub umbes £ 23.000, eeldab nende levimist just väiksemis riiges. Olles varustatud torpeedode asemel sügavuspommidega ja mitmete õhukaitse-kuulipildujatega, võiksid nad näidata väga efektselt allveelaevade vastast tööd.

Praegu need kuus paati on H. M. S. „Vernon'i“ järelevalvel Portsmouth'is just torpeedo-teenistuse katsetamisel. Fakt, et nad on klassitatud kui „mootortorpeedo-paadid“, mitte kui „ranna mootorpaadid“ (CMB) on tähelepanuväärne. See võib tähendada, et Admiraliteedi seisukohalt nende paatide aktiivsus ei piirdu mitte üksnes rannaga, vaid võib laieneda ka suurele merele. Harilikult CMB kolmemehelise koosseisu asemel on nende koosseis 2 ohvitseri ja 6 allohvitseri. Elu-

ruumide komfort on peaaegu võrdne väikeste allveelaevadega. Kokkupandavad — õhuga täidetavad koid ja padjad on kasutatavad päästeabinõudena. Meeskonna eluruum, ühes ka kombineeritud vaatluspost, asub vöörpiigis, samuti ka toidukelder. Ohvitserid, kes nendega kursis, räägivad neist soojalt, märkides just nende mereomadusi tugevas lainetuses. Nad peavad veel terve rea iseloomustavaid katseid sooritama, mille tagajärjel Admiraliteet annab kindla kava selle tüübi väljaarendamiseks. Juba on otsustatud ehitada neid mõningate täiendustega ja suurema tonnaažiga. Vääriv märkimist, et olles varustatud torpeedodega see tüüp võtab osa eriülesandeid moderndestroierilt, mille hind on £ 300.000 ümber. Kuna säärase hinna juures moderndestroierid on liiga kallid suuremal arvul ehitamiseks ja uus tüüp MTP-sid on küllalt võimas destroierite osa ülesandeiks, siis kindlasti need kuus paati osutuvad pioneerideks Briti kui ka väikeste mere-riikide vastavais divisjones.

HÖBE JA ALPAKKA
Taru tarbed

MÄRGIGA „MUNK“

№ 100

№ 200

J. KODE TALLINN
PIKK 27

B. Sabsay & Ko

TALLINN



Inglise babbiiit „Tardem“,
viilid „Öberg“, masinarih-
mad, tihendused, teras-
trossid, klingeriit „Poenix-
site“, valge ja punane vask
lattides, torudes, plekkides

j.n.e.

"Rauanit"
Tallinnas

A/s.

S

Soovitame sportlastele
oma vabriku saadusist:

- SPORDIÜLIKONDI
- VÕIMLEMISSÄRKE
- JALGPALLISÄRKE
- POOLOSÄRKE
- UJUMISKOSTÜÜME

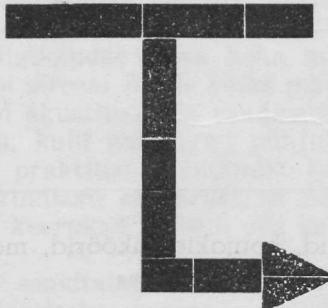
ja hooajaks oma
rikkalikust valikust:

- MANTLIRIET
- KLEIDIRIET
- VOODRIRIET jne.

T/Ü. «MAJAJA»

EHITUSMATERJALIDE JA MAJATARVETE

KAUPIIUS



ESTONIA IPST. 25

TELEFON 461-39



VANA
MEREKARU
PEAB LUGU
SAKU
ÕLLEST

Kohvik Feischner

Tallinn, Harju 45

TELEFONID:

tellimised 445-00

šveitser 479-00

kõnekapp 436-58

E. Wildtag

Pühadeks kodumaa ja välisveinid, konjakid, liköörid, maiustused

Koloniaal-kaubad rikkalikus valikus

Telefon 451-67

Tallinn

Valli tän. 4.

Signaliseerimise süsteem laevadele udus sõitmiseks.

Meie aja viimistletud navigeerimise abinõud, uuemad võtted ja abinõud ohtlikkude rajoonide tähistamiseks, uued võtted laeva koha määramiseks merel ja mitmekülgne edu mererajoonide uurimise alal on suuresti kergendanud kaasaegset laevajuhtimist ning tunduvalt tõstnud laeva tee kui ka koha määramise täpsust. Vaatamata nimetatud saavutistele on laevade kokkupõrgete ärahoidmiseks udus tehtud võrdlemisi vähe. Rahvusvahelised määrused, mis käsitlevad laevade kokkupõrkeid merel, on jäänud kõlasignaali alal udus muutmata 1894. aastast kuni tänapäevani. Ei tarvitse seepärast sugugi imestada, et tänapäeva laevanduse kasvamisega avariid ja udus kokkupõrganud hukkunud laevade arv kasvab iga aastaga. Allpool toodud tabel kujutab seda kaunis ilmekalt, kus on toodud kaubalaevade kokkupõrgete arv udus 1919.—1929. a. jooksul.

	Auru- ja mootorlaevad					Kokku 10 a. jooksul
	1919. aast.	1925. aast.	1926. aast.	1927. aast.	1928. aast.	
Hukkumisi	38	46	45	52	48	463
Avariisid	931	2081	2675	2675	2967	20 663
Kokku 21 126 laeva						
	Purjekad					
Hukkumisi	37	22	16	12	16	275
Avariisid	266	179	181	187	183	2 447

Tabelist selgub, et 10 aasta jooksul 1919. a. kuni 1929. a. kokkupõrkamise tagajärjel hukkus 738 kaubalaeva, kuna vigastada sai 23.110. Seega kokkupõrgete tagajärjel udus kannatada saanud auru- ja mootorlaevade arv on tõusnud umbes kolmekordseks, mis moodustab ligikaudu 10% selletaoliste laevade üldarvust.

Kokkupõrgete oht udus väheneks aga kindlasti, kui peale ligikaudse laeva koha määramise tema vile või sireeni järele võiks määrata ka ta kursi. Uued akustilised ja raadioabinõud võimaldavad seda, kuid mõningail põhjusil ei ole need leidnud praktilist kasutamist kaubalaevades. Osalt kindlasti seepärast, et nad on võrdlemisi kallid, keerukad ja võib olla ka ebakindlad.

Viimasel ajal soovitatakse udus sõitmisel laeva kursi teatamiseks kasutada harilikku laevavilet või sireeni. Süsteem seisab nimelt selles, et harilikud udusignaalid laevavilega või sireeniga antakse täiesti kindlate ajavahe-

mikkude järele ühe kuni kahe minuti vältel, olenevalt sõitva laeva kursist. Seega süsteem on ka kooskõlas maksvate „Laevade kokkupõrgete ärahoidmise reeglitega.“

Udus sõitvalt laevalt antava kahe järgneva signaali ajavahemik määratakse harilikku sekundimõõtjaga, mis võimaldab määrata signaali andva laeva kursi järgmisest vahekorrast:

$$\text{Kurss} = (n - 60) \cdot 6,$$

kus n tähendab kahe järgneva signaali vahelist ajavahemikku sekundeis.

Ümberpöörduvalt järgnevate signaalide vaheline ajavahemik, olenevalt laeva kursist, leitakse valemist:

$$n = \frac{k}{6} + 60,$$

kus k — laeva kurss kraadides.

Kahe signaali vahelise ajavahemiku sekundeis ja sellele vastava kursi võime kergesti leida, kui sekundimõõtja varustame kraadidega. Siis märgib seismapandud sekundimõõtja näitaja otseselt laeva kursi kraadides.

Allpool laeva kursid vastavalt kahe järgneva signaali vahelisele ajavahemikule.

Aeg sek.	Kurss kraadides.	Aeg sek.	Kurss kraadides.
60—120	0—360		
61	6	90	180
65	30	95	210
70	60	100	240
75	90	105	270
80	120	110	300
85	150	115	330

Kui kahe järgneva signaali ajavahemikku suudetakse määrata 2 sek. täpsusega, siis saadakse laeva kurss 12 kraadi täpsusega, mis on küllaldane udus sõitmiseks.

Signaale selle süsteemi kohaselt võib anda ka automaatseadeldisega. Sel puhul spetsiaalelektrimootor paneb käima vastava mehhanismi, mis lülitab sisse ja välja elektrikontakti ning ühes sellega ka laevavile või sireeni signaali andmiseks. Seadeldise välisküljel on kontrollnäitaja, mis liigudes töötamisel numbrilaul (jaotatud 360°) märgib signaalide ajavahemiku täpsust vastavalt kursile. Elektrimootor on varustatud tuuride reguleerimise abinõuga, mis kindlustab viimasele konstantse pöörlemise.

Käsitletud süsteem võimaldab koos teiste sideabinõudega (raadio- ja hüdroakustilised abinõud) määrata ka kaugust signaali andva laevani ning on tuntud üldiselt James-süsteemina.

Iv.

Raadiotelegraafi kasutamine Maailmasõjas merestrategiliselt seisukohalt.

(Järg.)

Allpool püüan näiteiga illustreerida ja põhjendada artikli esimest osa.

„Goeben“ ja „Breslau“.

Lahinguristleja „Goeben“ ja kergeristleja „Breslau“ poolt edasiantud raadiosignaali tugevus võimaldas inglastel 04. 08. 1914. a. määrata nende laevade asukohta. Nimelt sõitsid „Goeben“ ja „Breslau“ Messinasse ja hakkasid kivisütt peale võtma. Saksa admiral, kellele oli tegevusvabadus antud, otsustas Konstantinoopolisse sõita ning lahkus Messinast 6. augustil. Teatavasti õnnestus sakslastel Messina väinast vabalt lahkuda, sest inglased olid hüpnotiseeritud mõttega, et sakslased kavatsevad sõita lääne poole. Igaks juhuks sulgesid nemad ka Otranto väina. Vaid kergeristlejal „Gloucester“, kellele oli ülesandeks tehtud Messina järele lõuna poolt valvata, õnnestus sakslasi lahkumisel avastada ning neid jälgida. Järgnedes varjuna sakslastele teatas „Gloucester“ pidevalt raadio teel peajõududele sakslaste asukohta.

Sakslased ei teinud midagi, et seda takistada ning inglased tegid kindlaks, et sakslaste kurss viib Aadria merre, arvatavasti Pola'sse.

Järsku aga pöördusid sakslased tugevasti paremale ning võtsid kursi Egeuse merre. Ühtlasi hakkasid nad „Gloucester'i“ raadioteadaannete edasiandmist niivõrd tugevasti segama, et sellel täiesti võimatuks osutus õigeaegselt nii tähtsat kursi muutust peajõududele teatada. Siin näeme ühte neist vähestest juhtudest, kus vaenlase raadioside segamine on kasulik, ilma et see oma raadio kasutamist mingil viisil kahjustaks.

Saksa Ida-Aasia laevastik.

Peale sõja algust olid inglaste esimesteks operatsioonideks saksa telegraafikaablite vallutamine ja hävitamine. Loomulikult püüti hävitada ka kõik raadiojaamad. Nende operatsioonide läbiviimisel puutume esimest korda kokku teadliku ning ühtlasi ka tegelikult läbiviidud raadiovaikuse pidamisega. Japil saarel asuval suurel saksa raadiojaamal oli eriti suur tähtsus sidepidamisel Ida-Aasia ning Austraalia vetes asuvate ristlejatega. Operatsiooni kestel, mille sihiks oli nimetatud raadiojaama hävitamine, kutsuti inglise admiral Jerram korduvalt raadio teel ühe teise inglise admiraliga poolt välja, kuid ta ei vastanud, sest operatsioon nõudis täielikku raadiovaikust.

Sõja esimesil nädalail oli ainsaks tundemär-

giks, et admiral krahv Spee Austraalia vetest oma laevadega eemaldub, ikka nõrgemaks ja nõrgemaks jäävate saksa raadiogramme vastuvõtmine Austraalia raadiojaamade poolt. Saksa laevastiku üleminekust Ameerika poole said inglased teada ka vaid kinnipüütud raadiogramme kaudu. Näiteks dešifreeriti Suva raadiojaama poolt 04.10. soomusristleja „Scharnhorst'i“ raadiogramm, mis kõlas: „Scharnhorst“ teel Marquesas- ja Lihavõtte saarte vahel.“ Teine raadioteleogramm, mis ühe teise raadiojaama poolt kinni püüti, oli edasi antud šifreerimatult ning kõlas: „Tähelepanu! „Austraalia“ ning kõik suured inglise laevad on Rabaul'ist ostkursiga lahkunud. Jaapani laevastik on läheduses. Täna on inglased raadioside Rabaul'iga sisse seadnud. Tähelepanu!“ Nende raadiogramme põhjal, mis mitmesuguste kaalutluste põhjal täiesti õiged olid, saadeti ka Inglise ristlejad Ameerika poole Saksa laevastikku jälgima. Olgu veel mainitud, et La Plata raadiojaama poolt Lõuna-Ameerikas 1914. a. novembri lõpul ning detsembri alul päevast päeva kinni püüti Saksa lahinguristlejate „Seydlitz“, „Von der Tann“ ja „Moltke“ kutse signaale, mis edasi anti neutraalse Montevideo raadiojaama poolt. Nimetatud asjaolu põhjal hakkasid liikuma jutud, et sakslased kavatsevad nimetatud lahinguristlejaid välja saata. Lahinguristlejad pidid kahjustama vaenlase kaubandust Atlantiookeanil, Spee laevastikku varustama laskemoonaga ning lõpuks Speed aitama kodumaale läbimurdmisel. Olgugi, et inglastel olid kindlad andmed nende kolme lahinguristleja viibimisest Põhjamerele, aitasid need jutud kindlasti kaasa inglaste lahinguristlejate väljasaatmiseks krahv Spee laevastiku likvideerimiseks. Asjaolu, mis kiirendas krahv Spee laevastiku hävitamist ning sakslastel ei olnud enam tarvidust lahinguristlejaid ookeani välja saata, mis inglaste kaubandust tunduvalt oleks halvanud. Kaubanduse kaitse oleks omakorda tunduvalt nõrgestanud Grand Fleet'i.

Saksa ristlejad.

Saksa ristlejad kui ka abiristlejad, mis olid määratud peamiselt vaenlase kaubanduse hävitamiseks, harjusid üldiselt väga kiirelt pidama täielikku raadiovaikust, et raadiosignaali edastamine end mitte reeta juhuslikult läheduses viibivale vaenlasele. Et see neil alati ei õnnestunud, see on loomulik. Mitmes kohas, saksa kui ka ing-

lise Maaõõtasõtta puutuvas kirjanduses näib, nagu oleks inglise kui ka üksikud saksa ristlejad olnud varustatud seadeldistega, millede abil vähemalt umbkaudu oli võimalik määrata laeva suunda, millelt raadiosignaale edasi anti. Seda kinnitab juhus „Goeben'i“ ja „Breslau“ jälitamisel 1914. a. augustis, kus jälgijad 180° võrra kurssi muutsid, kuna oli selgesti kuulda raadiosignaale andvaid saksa sõelaevu vastavas suunas. Sama juhtus ka saksa kergeristleja „Karlruhe“ jälitamisel. Ka saatis kergeristleja „Emden“ ühe sõelaeva teatud suunda põhjusel, et ühest teisest suunast vastu võeti inglise ristleja raadiosignaale. Kirjeldatud juhtumeid on raske seletada, sest vaevalt olid nimetatud ristlejad, eriti veel saksa omad, varustatud raadiopeilingaatoritega.

Põhjameri.

Põhjameri oli muutunud tähtsaimaks meresõja teatriks. Siin pühitses ka raadiotelegraaf oma suuremaid võite nii strateegilises kui ka taktikalises mõttes. Nagu juba eelpool mainitud, teadsid inglased üldiselt juba ette saksa laevastiku merele minekust. See selgus loomulikult vaenlase raadiogramme dešifreerimisel, mis anti väga ettevaatamatult.

a) Scarborough pommitamine.

1914. aasta detsembris 5 saksa lahinguristlejat, saadetud viiest kergeristlejast ning kolmest torpeedopaatide flotillist, pommitasid inglise idarannikul Scarborough'd ning mitmeid teisi vähemaid kohti. Pommitamine leidis aset 16. detsembri koidikul. Operatsioonist osavõtivate laevade kaitseks sõitis suurem osa Hochseeflotte'st merele.

Pommitamise eelpäeva hommikul sai Beatty Grand Fleet'i juhilt järgmise-sisulise šifreeritud telegrammi: „Saksa laevastik, koosnedes neljast lahinguristlejast (tegelikult oli neid 5), viiest kergeristlejast ja kolmest torpeedopaatide flotillist, on täna koidikul Jade'lt lahkunud, pöördub tagasi kesknädala õõsi...“ Sellele järgnesid täpsed küsud Grand Fleet'i mitmesugustele üksustele, mis puutusid väljasõidu aegadesse, kurssidesse, kiirustesse, kokkusäämise kohtadesse jne. Ühtlasi anti ka mõningad taktikalised juhised. Mõne tunni möödumisel olid kõik määratud laevad juba teel. Öõsel möõdusid vaenulikud laevastikud teineteisest väga lähedalt, ilma et nemad ise seda aimasid. Saksa laevadelt oli nõutud täielist radiovaikust ja arvatavasti nõuti seda ka inglastelt, olgugi et sellel operatsioonil ei antud vastavat erikorraldust.

Saksa kergeristleja „Stralsund“ raadiotelegraafi päevaraamatus leidub 16. detsembril kell 02.45 järgmine sissekanne: „Inglise

saatja 30 miili kaugusel.“ Säärane täpne kauguse määramine on tegelikult vaevalt võimalik, kuid sel juhul võis see täiesti õige olla.

Olgugi kauguse määramisega kuidas on, kuid see sissekanne näitab, et ka inglaste raadio kasutamise distsipliin jättis soovida. Saksa oma ei olnud raadio kasutamise keelu peale vaatamata kindlasti parem. Kella 1 ajal õõsi, mil oli muuseas haruldaselt pime, kaotas saksa destroyer „S 33“ kontakti teiste laevadega ning hakkas raadio abil ristlejat „Stralsund“ välja kutsuma. „Stralsund“ vastas vaid siis, kui väljakutset oli korratud juba neli korda. Kaotades kannatuse ning võimalikult nõrgalt vastates käskis ta „S 33“ pidada vaikust.

Selle vahejuhtumi kohta kirjutab saksa ametlik teos „Nordsee“ III köide: „Nende raadiosignaaledega võis „S 33“ kergesti kogu operatsiooni kahjustada. Et oli arvestatud vaenlast ootamatusega üllatada, siis oli täpne raadio distsipliini pidamine äärmiselt suure tähtsusega. Tuleb tänada asjaolu, et vaenlane „S 33“ korduvaid väljakutseid tähele ei pannud. Vastasel korral oleks saksa sõjajõudude lähenemine teatavaks saanud ning vaenlasele oleks võimalus olnud õigeaegselt tarvitusele võtta vastavaid vastuabinõusid.“

Paar tundi enne 16. detsembri koidikut leidis aset kokkupõrked mõlema poole destroyerite vahel. Nendest kokkupõrgetest informeeriti raadio teel vastavaid juhte.

Sama päeva koidikul tegid inglased kindlaks, et neist NO pool asuvad saksa ristlejad, Beatty pöördub otsekohe sellele kursile ning suurendab kiirust.

Warrender II lahingulaevastiku eskaadriga järgneb vähema kiirusega. Samal ajal pöördub ka admiral Ingenohl Hochseeflotte peajõuga kodu poole. Ingenohl'il on teadmatud tema vastas asuvad jõud, kuid ta on häiritud oma destroyerite ja ristlejate korduvaist teadaandeist, mis kõnelevad kokkupuutumistest vaenlase flotillidega. Ka inglased teavad sama vähe, mis suguste jõududega neil tõepoolest tegemist on, kuid on kindlad, et nad vaenlasest omavad üleolekut, kuna neile on teadmata, et peale lahinguristlejate on väljas veel kogu saksa lahingulaevastik.

Beatty algab just nähtud saksa ristlejaid taga ajama (tegelikult on tema ees pea kogu Hochseeflotte), kui teda ja admiral Warrender'i järsku üllatab äsja kinnipüütud äärmiselt häiriv raadiogramm. Raadio oli edasi antud „Patrol'i“, Hartlepooli flotilli juhtlaeva poolt ning määratud vahilaevale „Jupiter“ Tyne juures ja kõlas: „Patrol'i“ aetakse taga kahe vaenlase lahinguristleja poolt.“ Admiral Warrender pöördub otsekohe, et nimetatud lahinguristlejaile taganemistee ära lõigata, kuid

Beatty kahtleb, sest „*Patrol*“ asus umbes 150 miili lääne pool, kuna vaenlane asus *Beatty* läheduses ida pool ja pealegi oli tegemist vaid juhuslikult kinnipüütud teadaandega.

Mõni minut hiljem saab *Beatty* admirali- teedilt teadaande, milles kõneldakse mitme mereäärse linna pommitamisest saksa laevade poolt, ning seepeale pöördub ta otsekohe lääne poole.

Teatavasti ei õnnestunud inglastel seekord operatsioonist osavõtvaid saksa laevu nende baasidest ära lõigata, olgugi et nemad kokku puutusid saksa kergeristlejate ja destroi- ritega. Et saksa lahinguristlejad inglastele nägematult enda baasidesse võisid minna, on arva- tavasti tingitud asjaolust, et sakslased, kuuldes väga tugevaid ning hulgalisi inglise raadiosig- naale, järeldasid vastase tugevate jõudude lähedust. Et hoiduda nendega kokku puutumast, valis admiral *Hipper* tagasiteel põhjapoolsema kursi, kui seda ootasid inglased.

Operatsiooni ebaõnnestumisest said inglaste jõud teada admiraliteedi raadiogrammi kaudu kell 14.43. Teatati, et sakslaste lahinguristle- jate laevastik ning kerged ristlejad kell 13.15 asusid 12 meremiili väljaspool kõige välimist inglise miinivälja ning liiguvad 23-sõlmelise kiirusega ost-kursiga.

Selle teadaande aluseks ei olnud mingisugu- sed raadiopeilungid, vaid ainult „*Seydlitz*“i“ poolt merejõudude juhatajale kell 13.20 edasi-

antud šifreeritud raadiogramm. Saksa lipu- laeva raadiotelegraafi päevaraamatus on nime- tatud raadiogramm dešifreeritult sisse kantud järgmiselt: „„*Seydlitz*““ kell 13.15 008 B, lisa- arv 5, OTS, 23 m. I. B. d. A.“

Inglise admiraliteedi teadaandest on selgelt näha, et sakslaste šifrid ning ruutkaardid ing- lastele ei olnud saladuseks.

Kell 15.00 saatis admiraliteet uue teada- ande, mis teatas, et saksa lahingulaevastik me- rel olevat. Andmed selleks oli saadud peilin- gaatorjaamadelt.

Järgmisel päeval teatas admiraliteet, et saksa laevastik enda baasidesse on jõudnud. Ka selle teadaande aluseks olid andmed peilin- gaatorjaamadelt.

Värib tähelepanu asjaolu, et täieline raa- diovaikus oli määratud vaid ranna pommitami- seks määratud laevadele, kuna *Hochsee- flotte*’s endas kogu operatsiooni kestel võrd- lemisi ohtralt raadiot kasutati (teadaanded ujuvatest miinidest, läbiotsitud kalalaevadest jne.).

Et aga inglased selle peale vaatamata min- gisuguseid peilinguid ei võtnud ja isegi enne 16. detsembri kella kahte ei märganud, et kogu saksa laevastik merel viibis, see näitab, et ing- laste vastav organisatsioon veel küllalt kindel ei olnud ning palju soovida jättis. Käesolev operatsioon Inglise idaranniku vastu näitab piltlikult raadiotelegraafi kasutamist sõja alul. (Järgneb.)



Tallinn, Pikk 33
Telefon 443-12

MEIE VALMISTAME

kalosse ja botikuid, suve- ja rannakingi, üleni kummist kingi, võimlemiskingi, supelkingi ja spordisaapaid, kummitaldu, kotsakaitseid ja mängupalle, jalgpalli-õhukumme, jalgratta pedaali kumme, vee-, auru-, kõrgsurve-, gaasi-, bensiini-, õli- ja õllevoolikuid ning spiraalvoolikuid kõik- sugu otstarbeks, kummilahust kannudes ja tuubides, toorkummi autorehvide vulkaniseerimiseks ja templite valmistamiseks, sulatiskummi, kumminõõre, piimakannu- ja tihendusrõngaid, pudeli- seibe, radeerkumme, kummikorke, pumbaklappe, puhvreid, transportrihmu, rattarehve, kummi- valtse, tihenduskuumi vaheriidega ja ilma jne. ning kõiksuguseid tehnilisi kummitarbeasju tellimistele.

Mereväeohvitseride ettevalmistamine Saksa laevastikus.

Mereväeohv. korpuse organi-
satsioonist.

Saksa laevastiku ohvitserid jagunevad järgmisesse liikidesse: riviohvitserid; insenermehaanikud (Inj.); sanitaariohvitserid; relvohvitserid (W) ja majandusohv. (V).

Varemate aastatega võrreldes on 1934. a. juurde tulnud relvohvits. eriala.

Insenermehaanikud, relvohv. ja majandusohv. omavad samu aastmeid kui riviohv., vaid eelpooltähendatud järeltähendustega (Inj., W, V.). Ins.-mehaanikuil on kõrgemaks auastmeks viitseedmiral, relvohv. — merev.-kapten (Kapitän zur See), majand.-ohv. — kaptenleitnant (Fregatten Kapitän), kuna sanitaariohv. on kutsenimetused.

Ins.-meh. on vastutavad laevadel mehaanika ala eest, kuna kaldal neid kasutatakse mehaanika ala inspektoreina, mehaanika ala koolide ja asutiste juhatajana ning staapide spetsialistidena.

Relvohvitserid on ette nähtud laevastiku ja koondiste staapides, mere baasides, artilleeria ja torpeedo alade inspekterimiseks ladudes, laboratooriumides, polügoonidel, arsenalides jne.

Nõudeid laevastikku sisse-
astujaile.

Kasvandikkudele esitatakse järgmised nõuded:

1) Saksa kodakondsus. Aaria päritolu ja valmisolek ohverdada end juhi eest.

2) Gümnaasiumi haridus.

3) Igale sakslasele sunduslik ½-a. ettevalmistusteenistus.

4) Vanus 20—21 a., erijuhul 22 a.

5) Kasv mitte alla 1,65 m, hea nägemine ja tunnistus ujumise oskuse kohta.

6) Võõrkeelte tundmine, milledest esmajärgu tähtsusega inglise ja prantsuse keel.

7) Sooviavaldus antakse sisse 1 a. varem, mille jooksul kontrollitakse põhjalikult kandidaadi pabereid ja andmeid vanemate kohta.

Väljaõpe.

Saksa laevastiku kiire suurenemine esitab ka suuri nõudeid koosseisude täiendamise ja suurendamise alal, seepärast on ohvitseride väljaõppe aega vähendatud 4½—3½ a. ja nüüd koguni 2½ a. Kasvandikud saavad nimetuse „aspirant“ (Anwärter).

Allpool riviohv. väljaõppe faase tabelis.

Väljaõppe faase	Väljaõppe aeg	
	1936. a.	Varem
Rivi	Kuud	Kuud
Sõit õppelaeval (purjek); pärast sõitu kadetiks ülendamine	2½	4
Õppesõit õppelaeval välisvetes; pärast eksameid — ülendamine gardemariiniks (van. allohv.)	3	3
Sõjakoolis (½ kuud puhkust juurde arvatud); selle lõpetamisel ohvits. pea-eksamid	7½	17
Erialad mererelvade alal ja maa- väe ala	7	12
Riviteenistus laevastikus. Ülen- damine laev. gardemariiniks (velt- veebel)	4	10
1. X ülendamine leitnandiks	2	8
Kokku	2½	4½

Aspirandid saavad oma esialgse sõjaväelise kui ka füüsilise väljaõppe Stralsundis laevastiku kaadrite diviisi juures. Pärast seda nad saadetakse mootorpurjekaile Gorch Fock või Horst Wessel, millel 3 kuu jooksul võetakse läbi merepraktika ja navigatsioon; 3-kuine merepraktika mereasjanduse alal loetakse Saksa laevastikus algkogemuste saamiseks küllaldaseks.

5½ kuu möödumisel algusest ülendatakse aspirandid mereväe kadettideks ning saadetakse õppelahingulaevale või ristlejale 7½ kuuks välisvetesse. Kadettide jaoks on sel puhul õppelaeval üks vanem juht, 1—2 nooremat juhti ja üks ins.-meh.

Esimese aasta 1. okt. kadetid ülendatakse I j. m. Teise aasta aprilliks lõpeb õppesõit välisvetes.

Teoreetilise kursuse jätkamiseks peavad kadetid sooritama gardemariini eksami. Kirjalikud katsed toimuvad sel puhul juba õppelaeval, kuna suusõnalised gardemariini katsed toimuvad pärast õppesõitu Saksamaal aprilli keskel. Katsed sooritanud ülendatakse gardemariiniks.

Gardemariinidele on ette nähtud 2-nädalane puhkus, mis on ka ainuke 2½ a. jooksul.

Järgneb 6½-kuine kursus Mürwik'is meresõjakoolis. Kool on väga hästi korraldatud, omades rikkalikke mudelite saale, lugemistube, raamatukogusid, spordisaale, mõnusustega elamistube ja ühiskajuteid.

Pea-õppeaineiks on: matemaatika, looduslugu, laevajuhtimine, merepraktika, meretak-

tika, lennuväe taktika, artilleeria, administratsioon, õigusteadus, rahvamajandus ja võõrkeeled.

Loengud on peajasjalikult hommikul, kuna pärastlõunane aeg kasutatakse praktiliselt (sõude- ja purjeõppused, MTP kasutamise harjutusi, võimlemine, vehklemine, ratsasõit, ujumine ja mitmesugused mängud).

Vabal ajal on kasutamiseks purijahid ja tennisväljakud.

Kursuse lõpetamisel gardemariinid sooritavad ohvitseri katsed, mille järele nad läkitatakse eriala koolidesse, kus võetakse läbi artilleeria, torpedo ja miini alad. Samuti ka sideala ja maaväe sõjaasjandus. Osa võtab läbi ka rannakaitse kursuse.

Erialade kursus toimub gruppide vaheldumisi.

Torpedo eriala väljaõpe teostub torpedokoolis Mürwik'is, ning kestab 7 nädalat. Gardemariinid saavad seal peaadmed torpedorelvast ja selle kasutamisest, torpedo taktikast ning võtavad osa torpedolaskeist hävitajailt, mis kuuluvad kooli juurde.

Sideala võetakse läbi samuti Mürwik'is sidekoolis.

Miini-traaliasjandus, lõhketööd ja a-laevade kaitse töötatakse läbi miiniväeskmise koolis Kielis. Õpetus teostub peajasjalikult praktiliselt.

Artilleeria eriala väljaõpe teostub laevaartilleeriakoolis Kiel—Viig'is, kuna rannakaitseartilleeria kursus teostub Wilhelmshafen'is. Kursuse ained on: artilleeria materjalosa, optilised sihteabinõud, tulejuhtimisriistad, lõhkeained, artilleeria taktika ja tulejuhtimine.

Lõpuks järgneb 1-kuune jalaväe kursus Stralsundis, mille eesmärgiks on gardemariinidele kogemuste andmine dessantüksuse juhtimiseks kui ka maaväe organisatsiooni ja relvastisega tutvunemine.

Erialade kursuste lõppedes jaotatakse gardemariinid sõjalaevadele esialgselt allohvitseride kohuste täitmiseks, hiljem veltveeblite. Peale selle nad saavad praktikat sillal laeva juhtimise, vahiteenistuse, navigeerimise ja paatide käsitsemise alal.

Leitnantideks ülendamise eel hinnatakse kandidaat iga mereväe ohvitseri poolt selles laevas, kus ta viimaks teenib.

Pärast ülendamist juba leitnantidena ohvitserid täiendavad end spetsiaalkursustel, et tegutseda laeval artilleeria, torpedo, miini ja raadio eriala spetsialistidena.

Osa noori ohvitseri läkitatakse 2—3 a. lennuväkke vesilennukitele lendurvaatlejaiks.

Insenermehaanikute väljaõpe toimub üldjoontes samas ajavahemikus, kuid spetsiaalkava kohaselt.

Väljaõppe faasid insenermehaanikutele	Väljaõppe aeg	
	1936. a.	Varem
Rivi	2½	4
Tööd töökodades; ülendamine kadetiks	3	3
Õppelaeval välisvetes. Pärast eksameid ülendamine gardemariiniks. Sõjakoolis (½ kuud puhkust juurde arvatud); lõpetamisel ohvitseri katsed	7½	17
Tööd töökodades ja jalaväe väljaõpe	4	12
Riviteenistus laevastikus. Ülendus laevastiku gardemariiniks (veltveebliks)	4	12
1. X kolmandal aastal ülendamine leitnantideks	6	8
Kokku	2½	4½

Teised erialad.

Relvohvitseride ja majandusohv. väljaõpe erineb seega, et õppesõit õppelaeval oma vetes jääb ära. Selle asemel töötavad esimesed töökodades relva alal, teised — oma alal kalda asutis. Üldiseks jääb aga kõigile õppesõit välisvetes ja kursus meresõjakoolis. Relvohvitseride kursus relva alal on pikem — kestab 6 kuud, laevadel 4 kuud; majandusmeestel majandusalal kaldaasutis 4 k., ravis laevadel — 6 kuud.

Lahkuminev on tunduvalt arstide väljaõpe: mereväe osades nad viibivad vaid 2½ kuud ja 3½ õppelaeval, mille järele nad läkitatakse ülikooli. Ülikooli vaheaegadel nad tegelevad sõjaasjandusega laevadel ja kaldal.

Kõigile aspirantidele on õppimine tasuta, välja arvatud arstliku eriala mehed, kes on kohustatud tasuma ülikooli kulud, kokku umbes 6000 s. marka.

Järeldusi.

1) Aspirantideks võetakse vaid kindlaid mehi, peajasjalikult fašistlike organisatsioonide liikmeid.

2) Õppetegevus on äärmiselt intensiivne.

3) 30-kuulisest õppeajast on vaid 7 kuud teoreetiliseks ettevalmistamiseks, kuna umbes 20 kuud on määratud sõitudeks laevadel.

4) Suurt rõhku pannakse kasvandikkude füüsilisele arendamisele.

Iv.



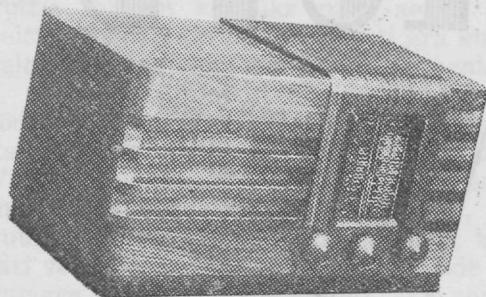
Täiesti ohuta. Tahita. Ilma eelsoojendusest. Ilma pumbata. Ei tekita kahinat. Ei haise ega suitse. Ei nõua parandamist – ja seetõttu tarvitamises kõige odavam. Tutvuda palutakse Heideniaga ainuesindaja juures

M. URBANI & Ko, TALLINN

RATASKAEVU TÄNAV NR. 22.

ESSO-lambipea

sobib igale petrooleumi lambile 15 liinist alates annab valgust vastavalt 100 küünlale ja kulutab petrooleumi tunnis vähem kui 1 sendi eest. Nii odav ja valge pole ükski valgusallikas.



Suur firma võidab oma nime ja suure reklaamiga

OIREIL

võidab ainult oma kõlaga ja kvaliteediga

Hind vahelduvoolule . . . Kr. 198.-

universaal . . . Kr. 215.-

Patareidel („Vanemuine“) . Kr. 195.-

VABRIKU LADU:

Raadio TERE

TALLINN, PIKK TÄN. 3

TELEFON 465-66

ELEKTRISELTS

AEG

TALLINN, RAEKOJA PLATS 4

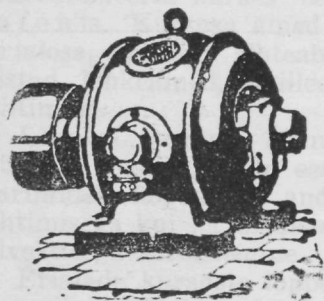
TELEFON 428-15

KINDLUSTAGE
OMA
VARANDUS JA ELU

A/S. EESTI LLOYD'S

ASUT. 1919.

SEST EESTI LLOYD ON SUURE-
MAID JA VANEMAD KINDLUS-
TUSSELTSE NING TÖÖTAB EEST-
LASTE KAPITALIGA JA EEST-
LASTE JUHTIMISEL



Elektrimasinate ja -aparaatide plokeerimine.

Elektri-mootorid
lektri-triikraud
lektri-keedunõud
lektri-armatuurid

Isoleeritud vasktraati

Nikeliin-traati

Kroomnikkel-traati

Mekaniiti ja vilgukivi

Eboniiti – ümarg. ja lapik

Fieber – ümarg. ja lapik

Presspan ja Leatheroid

Puuvilla mähispaelad

Dünamo sõeharjad

Mähiste isoleerlakkijne.

Igasugu elektrimaterjal. Raadio-lambid ja tarbed. Võtame vastu elektri, jõu ja sisseade töid. Elektri-masinate mähkimine kui ka igasuguste aparaatide parandus ja valmistamine.

Elektrotehnika äri ja tööstus

W. IENGIEL

Tallinn Pikk tän. 39. Tel. 444-53.

K. M. NEIPTUN

LAEVADEVARUSTAJA JA MEHAANIKA TÖÖSTUS

(Shipchandler & repairing workshop)

TALLINN, VANA SADAMA TÄN. 11, TELEF. 459-66

Saksa torpeedopaatide „V-99“ ja „V-100“ sissetung Riia lahte.

Saksa andmetel.

16. augustil 1915. a. ühel vaikselt soojal suvepäeval ankurduisid torpeedopaadid „V-99“ ja „V-100“ kell 2 p. l. Riia lahesuus Lüsserordi all, koos teiste kergete jõududega, kelledel oli käsk antud Riia lahte sisse tungida, niipea kui miiniväljadesse oli rajatud läbipääs. Traalerite divisjonid, töötades varahommikust saadik, olid juba õige palju läbi traalinud. Kuna venelased Riia lahte sissekäigu olid sulgenud uskumata suure arvu miinidega, siis läbikäigu puhastamine miinidest võttis rohkem kui üks päev aega. Meil tuli seista üks öö ankrus, mis täiesti ära kulus, kuna eelmise öö saatsime mööda sõidul vaenlase vetes.

Oma ankruplatsilt nägime ähmaselt kaugel töötavate traalerite siluette, mis lahingulaevade kaitse all sooritasid oma rasket ülesannet. Vahetevahel tõendas merest tõusev suitsusammas, et jälle üks miin oli hävitatud. Vahel oli kuulda raskete suurtükkide müminat, kui tõkestati vene destroyeriite, suurtükilaevade ja lahingulaeva „Slaava“ kallaletungi. Nii võisime jälgida sõjavaatemängu kadeduseta, sest lahte sisse pidime tungima igal juhul, kui mitte täna, siis homme või ülehomm.

Seal — veidi peale kella kuut — järgneb juhtlaevalt signaal „V-99“ ja „V-100-le“. Suure pinevusega võetakse teade vastu: „V-99-l“ ja „V-100-l“ veel täna Riia lahte sisse tungida. Meie mõlemad, uued, kiired ja hästi relvastatud torpeedopaadid, pidime esimestena lahte sisse tungima ja vaenlast lööma seal, kus teda kohtame. Kiirelt lahkuti, sest nüüd ei tohtinud ühtegi minutit lasta kaotsi minna. Vaevast on ankur veepinnani tõusnud, kui juba töötavad ka masinad. Parajasti kui meie tahame kursi võtta piki kallast, selgub ebameeldivalt, et peame ühele ristlajale veel parda äärde minema, kus ei teadustata meile midagi muud, kui ainult ülemjuhatus kasku, mida meie niikuinii juba teadsime. Meile soovitakse meie kardetava retke puhul head teed ning asume teele.

Et kalda läheduses on miinidest kindlam,

valime tee kallast mööda. Suurt käiku ei saa meie madala vee tõttu anda. Silmame nii paremas kui vasakus pardas kahtlasi poie. Miinid need igatahes ei ole ja sellepärast ei ole meil aega neile suuremat tähelepanu pöörata. Ühetunnilise sõidu järele NO-kursiga märkame enda ees silmapiiril laeva suitsu. — See on esimene tunnus vaenlasest. „Üks must ujuv ees ees paremal,“ teatab vaatleja. Binoklist vaadates on maa pool näha miini oma ebameeldivate sarvedega. Niisiis oleme miinitõkke ees. Önn, et miin on halvasti veestud ja ujuma jäänud, muidu oleksime aimamatult sellele miinitõkkele sattunud. Läheneb miinile ja möödume temast paremalt, kui märkame jällegi ees paremal, õige kalda lähedal kaht miini. Venelased on veesknud tõkke äärmiselt kalda lähedale, et takistada ka väikese süvisega laevade sissetungi lahte. Kui ligidale kaldale on asetatud miinid? Ja kui lai on tõke? Ent nendele küsimustele ei saa meile keegi vastata. Vaatamata sellele tagasi pöörata ei saa. Igal juhul — läbi peame minema.

Meie sõidame piki tõket nii-maa läheduses, et vindid hakkavad juba liiva üles keerutama, jõuame ka õnnelikult läbi, ilma et oleksime tarvitsenud mõne miiniga lähemalt tutvuneda. Teadustame ka kohe raadioga, et oleme ühe miinitõkke avastanud.

Silmapiiril varem nähtud suitsud on vahepeal lähemale jõudnud. Need on kaks vene destroyeriit, mis suurima rahuga meile lähenevad. Esimest korda mitte harjutusmärklaud, vaid tõeline vastane meie ees. Kõigepealt peame jõudma sügavasse vette, et saavutada vaba liikumist ja suuremat kiirust; miinidele ei mõtle enam keegi. Kõik on lahingukorras ettenähtud kohtadel, kaugusmõõtja mõõdab ja teatab kaugusi. Suurtüki-ohvitser annab oma käsk. Kõik on valmis. Mürske on suurtükkide juurde hulgaliselt kohale toodud. Masina meeskonnale on teadustatud eelolevast lahingust. 6500 m, teatab kaugusmõõtja. „Kas tohin tulistada?!“

GINOVKER'I BISKVIIT

ON TOITEV JA MAITSEV

GINOVKER & C

kõlas suurtüki-ohvitseri tungiv küsimus. Komandör leiab aga selle liiga varajase olevat. Mõlemad vaenlase laevad lähenevad endiselt meile. Nad ootavad kindlasti meie sattumist miinidele ja õhku lendamist ning ei mõtle nähtavasti üldse suurtükilahingule. Meie neile seda heameelt ei valmista. Mis meid aga hämmastab, on see, et nemad samu tunnuseid kannavad nagu meigi. Kuid need ei või olla omad laevad, see peab vaenlane olema. „T o h i n m a n ü d t u l i s t a d a?“ — „V õ i b,“ oli vastus. Samal silmapilgul kostab meie esimene kogupauk. Langud on head. Ja nüüd järgneb kogupauk kogupaugule. Videviku tõttu tabesid ei ole märgata. Vaenlane vastab ka tulega ning tema langud ei ole halvad. Esimene kogulang langeb katanguna, sihiku järele kõrvale kiilvette. Millegi pärast vastane muutus rahutuks ning granaadid hakkavad meist üle lendama; varsti pöörduv vastane ümber ja sõidab suure kiirusega O poole. Meie täiskäiguga temale järele. Ta ei tohi meie käest pääseda. Kaugus väheneb, kuid pimedus jõuab kätte. Taevas on kattunud paksude pilvega. Kaugus 400 m. Seal, on see võimalik, mõlemad laevad pöörduvad ümber ja avavad uuesti tule. Kust järsku see julgus? Kaugemalt tulistab üks kolmas ka kaasa, näha teda pimedas küll ei ole, aga tuli tema suurtükkidest on palju mõjuvam kui destroyerite oma. Meie ümber tõusevad mitmekaliibriliste mürskude pursked. Nähtavasti üks suurtükilaev oli neil abiks. Ka meie vastame oma tulega, kuid on nii pime, et langusid ei ole näha. Ka vene destroyerite granaadid langevad korratult. Ei ole mingit mõtet edasi tulistada. Just kui kokkuraagitult vaikivad suurtükid mõlemal pool. Meie sõidame jälle tagasi tuldu teed, sest vaenlane ei pea teadma, mis meie kavatseme täna öösel. Varsti kaome vaenlase silmist.

Meie ees on miinitõkked, mida läbida öösel on võimatu. Kuidas leida kohta ja teed öösi, mille päeval läbisime?

Praegu oli meil tulevahetus väärrika vaenlasega. Meie ees aga pime öö — soodne torpedeerimiseks ja R i i a l a h t, mis veel kuulus täiesti vaenlasele. Teadmiseaga, et iga vastutulija tuleb hävitada, sõidame R i i a l a h e s edasi.

Sõidame NO poole M u h u v ä i n a suunas. Olgugi, et hoolega vaadatakse ette ja külgedele, ei suuda täna kõige teravam silm kuigi kaugele näha. Sõidame kaetud tuledega. Peame hoidma, et suits ja tuli meid ei reedaks. Vaba vaht on lahingukorras ettenähtud kohtadel ja magab või viidab aega jutlemisega.

Kuid ei märgata midagi. Kell 2400 on vahet. Ikkagi ei ole midagi näha. Venelased on arvatavasti ööseks tagasi tõmbunud. Miks peaksid nad ka öösel lahes sõitma, kuna nad ei oleta vaenlase viibimist oma vetes. Ei ole ikkagi

midagi! Meie sõidame jälle S-kursiga, kuna valge tulekul peame olema eilse läbituleku koha läheduses, sest päevaks jääda keset lahte oleks vaenlase ülekaalu juures meie kindel surm. „K a k s l a e v a v a s a k u l!“ teatavad vasakpoordi vaatlejad üheaegselt. Tekilt on neid ka nähtud ja sillale teatatud. Tõepoolest — kaks destroyerit liigub vastupidise kursiga. Niisiis siiski! Kas tulistada? On liiga hilja, sest nad kaugenevad kiiresti. Meid nad näinud ei ole, kuid meie käest ei pea nad ka pääsema. Meie pöörame neile järele ja sõidame nende kursiga N-suunas. Vasakult tulevad nad jälle nähtavale, kaugus 800 m. Kõik tuled on hoolega kaetud, ka suurtükkide sihteriistade omad. Kuid sihturitel ja helgiheitjal on vaenlane märgis. Kõik ootavad tulistamise käsku. Meile kui juhtlaevale kuulub ka vaenlase juhtlaev. Niisiis edasi sõita, ta ei pea mitte ainult granaate saama, vaid ka ühe torpedo. Nemat ei märka nähtavasti midagi. Nüüd oleme esimesest laevast veidi ees. „A v a d a h e l g i h e i t j a ! T u l d!“ Mürsud langevad hästi. Kaks tabet pealpool veejoont ja üks veealusesse ossa. „K i i r t u l i!“ Vastane külvatakse üle granaatidest, sest ka „V-100“ algab sama destroyeri tulistamist. Vaenlane laseb ainult mõne üksiku paugu, pöörduv kõrvale ja kaob tiheda suitsu- ja aurukatte all. Meie jälgime neid veidi, kuid tagajärjeta.

Rahuldatult jätkame oma sõitu ja uhkusega teatame raadioga oma elamusi.

Veidi peale kella kaht oleme D o m e s n ä s i juures. On eriti pime ning ei ole mõtet juba nüüd oma läbipääsu kohale minna. Seepärast veel kord, nii kaua kui aeg ja pimedus lubab, põhja poole. Kuid vaenlasest ei ole midagi märgata. Kell neli oleme jälle vanas kohas D o m e s n ä s i juures. On võrdlemisi valge, kuid sume. Kavatseme just oma eilse läbipääsu koha juurde SW-kursiga sõita, kui vaatleja teatab: „A l a e v a h t r i s!“ See on ju suurepärase. Torni- ja tekijoon on kaunis selgesti läbi binokli näha. Niisiis täiskäiguga tema peale, enne kui ta sukelduda jõuab. Pääseda ta ei tohi. Esimesed suurtükid on juba tule avanud. Kuid imeelik, meie vastane liigub vaevalt kohalt, näib peaaegu maa poole liikuvat. Nüüd on näha ka selgesti. See ei olegi allveelaev, vaid üks õnnetu kalapaat, mille seesolijad seekord ehmatusega pääsesid.

Nähtavasti ei õnnestu meil täna oma kavatsust vastase suhtes läbi viia. Juba jälle teatab vaatleja. Seekord on üks suurem laev ahtris paremal. Läbi binokli näib ta olevat destroyer. Sumeduse tõttu näivad tema kontuurid suuremad ja massiivsemad, kui nad vahest tegelikult on. Meie võtame kursi suurima kiirusega tema peale. Kõigepealt peame ka siin sügava vee

peale jõudma, et võiksime vabalt lahingut pidada. Nüüd märkab ka vaenlane meid, pöördub ümber ja võtab kursi D o m e s n ä s i suunas. Tunneme ta ära — see on „Novik“. Samas tehases ehitatud kus meiegi, kuid veidi tugevam kui meie üksikult; see vene mereväe uhkus on nüüd meie suurtükkide ees. Kuid „Novik“ on oma ülekaalust teadlik, peale selle on temal toe-tuseks veel mitu destroyeri, mida aga sumeduse tõttu ei näe. Ta avab tule, mis on alguses kohe väga tabav, meil muud üle ei jää kui vastu tulis-

Meil laskemoon on, peale suurtükkide juures oleva, täiesti otsas. Järsku hüütakse eest: „Palju miine ees!“ — „Täis käik tagasi!“ Kuid laeval on liiga suur käik, tääv satub ikkagi tõkkele. „B a k i l t l a h k u d a!“ — Õnneks aga ei järgne plahvatust ja baki suurtüki teenurkond võib tulistamist jätkata.

Meie sõidame piki tõket ja silmame eilset läbituleku kohta. Lahingu ajal sealt madalast kohast kinnijooksmata läbi sõita on võimatu, seepärast tuleb sõita õnne peale läbi miini-



Miinile sattunud hävitaja pukseerimine.

tada. Samal ajal kerkib udust nähtavale veel neli vaenlase destroyeri. Meie oleme nähtavasti ühe vene tugeva üksusega kokku sattunud, mis päeval meie traalerite tööd püüab takistada ja praegu teel on oma positsioonidele. Kauge-male lahte minna on nüüd võimatu, sest vastane oma üleolekuga hävitaks meid kohe, selle-pärast ei jää meil muud üle, kui oma teiste jõu-dude juurde tagasi tõmbuda. Vaba tee viib vaid läbi miinitõkete. Lahing „Novik“uga“ on muu-tunud väga ägedaks. Kogupaugud järgnevad kogupaukudele. Oleme tabanud „Novik“ut“, kuid pole ka ise tabedeta jäänud. Juba lõhkeb esi-mene mürskudest — vasakus pardas silla all. Kaks meest on raskelt haavatud. Teine tabe on juba hullem — mitmed surnud, mõned haava-tud ja tulikahju kahes ruumis. Hävitagu gra-naadid nii palju kui tahes, ei ole ühtki meest laevas, kes ei täidaks raudselt oma kohuseid. Põlemised on varsti kustutatud, vahetpidamata tulistavad suurtükid, mõnel leidub lahingu-mõllus aega isegi raskelt haavatutele abi anda.

tõkke! Kõik läheb alguses hästi ja meie arva-mise järgi oleme juba miinitõkkest väljas. Seal äkki tugev tõuge — sattusime miinile. Mõned üleni õliga kaetud mehed, kes I turbiini-ruumist tulevad, teatavad, et miin on lõhkenud sama ruumi all. Jälle uus tugev tõuge — see-kord ahtri pool. Kolm suurimat ruumi täis vett. Torpeedoaparaadid ja tagumine helgiheitja on ümber visatud ja, mis kõige hullem, suur hulk mehi on üle parda paisatud. Meie ja „V-100“ laseme paadid vette, millel pääseb suur hulk mehi. Õnneks on turbiinid miini plahvatustele vaatamata terveks jäänud ja, olgugi et ühtegi inimest veega täidetud turbiiniruumides ei ole, andsid neli vigastamata katelt auru ja turbiinid töötasid edasi.

Alles tüki aja pärast, kui roolimasin lakkas töötamast, tuleb aur kinni panna. Vahepeal on ka lahing lõppenud.

Pärast roolimasina riket võttis „V-100“ meid puksiiri. Kuid see ei aidanud enam midagi. Meie „V-99“ vajus järsku: achter ees ja kadus sügavusse.

Ülevaade Allveelaevastiku Sihtkapitali tegevusest.

Kapten J. Luks.

Allveelaevastiku Sihtkapitali juhatus lõpetas 1. aprillil 1936. a. allveelaevade hävitaja ehitamiseks korraldatud võistluskorjanduse, mille eesmärgiks oli koguda ühe aasta ja 10 päeva jooksul kr. 120.000.—. Tegelikult aga koguti selle aja jooksul kr. 136.298,01 või 113,5% kogumiseks ettenähtud summast.

õisu abitoimkond, kogudes 600% kogumiseks ettenähtud summast, teisele — Aidu abitoimkond 445,6% (mõlemad Viljandimaalt) ja kolmandale — Aleksandri abitoimkond Võrumaalt 352,0%.

Tulemusrikkamaile toimkondadele, abitoimkondadele ja kogujaile annetati mälestuseks



40.000 kr. tsekk, mis anti Härra Riigivanemale üle 29. sept. k. a.

Kuna enne võistluskorjandust oli Sihtkapitalile laekunud mitmesuguste annetuste näol kr. 57.994,67, siis 1. aprilliks 1936. a. tõusis annetuste üldsumma kr. 194.292,68. Juurde lisades hiljem laekunud panga %, võib mainida, et Sihtkapitali juhatus saavutas ülesseatud eesmärgi kr. 200.000.—. Nimetatud summa loeti tarvilikuks allveelaevade hävitaja ehitamiseks. Kogutud summa kr. 200.000.— on Sihtkapitali juhatuse poolt ka üle antud Härra Riigivanema käsutusse allveelaevade hävitaja ehitamiseks järgmiselt:
— kr. 160.000.— 28. novembril 1935. a. ja
— kr. 40.000.— 29. septembril 1936. a.

Võistluskorjandusel tegutses kõige tulemusrikkamalt Valga toimkond, kogudes kr. 4.969,86 või 248,4% kogumiseks määratud summast, tulles seega esimesele kohale; teisele kohale — Pärnu toimkond 186,6% ja kolmandale kohale — Põltsamaa toimkond 150,1%.

Abitoimkondadest tuli esimesele kohale

ehitatava laeva kujutisega rinnaskantavad märgid. Üldse anti märke võistluskorjanduse ajal: — teenetemärke:

I järk	—	135	tükki,	
II „	—	25	„	
III „	—	32	„	kokku 192 märki.

— abitoimkonna märke:

I järk	—	129	tükki,	
II „	—	17	„	
III „	—	20	„	kokku 166 märki.

— kogujate märke:

I järk	—	66	tükki,	
II „	—	62	„	
III „	—	118	„	kokku 246 märki.

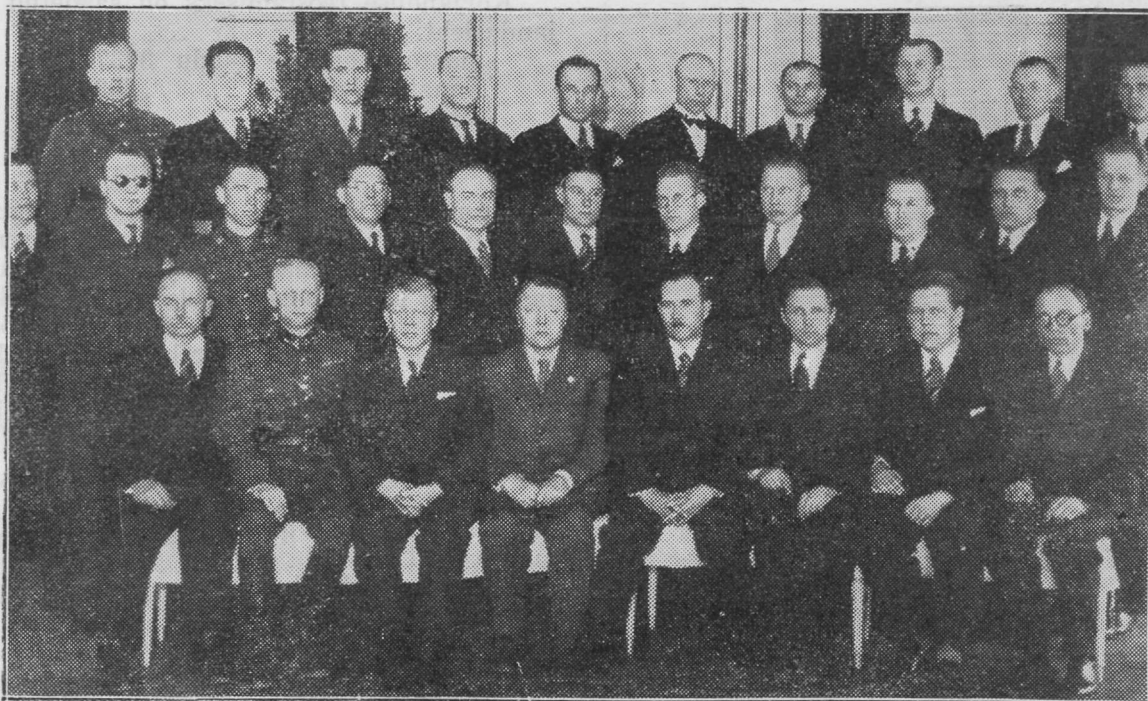
Kokku: 604 märki.

1. septembril 1936. a. Sihtkapitali juhatus alustas uuesti raha kogumist, seekord ehitatavale allveelaevade hävitajale relvade muretsemiseks.

Raha kogumine toimub samuti üleriiklikus ulatuses nagu eelmisel korjandusel, eesmärgiga koguda 8 kuu ja 3 päevaga kr. 120.000.—.

Korjandus viiakse läbi võistluskorjanduse teel toimkondade, abitoimkondade ja korjajate poolt. Kuna eelmisel võistluskorjandusel oli moodustatud juba 20 toimkonda ja toimkondade poolt tarviduse järele abitoimkondi ja korjajaid, siis käesolevaks võistluskorjanduseks Sihtkapitali juhatus organiseeris ümber mõned endised passiivsed toimkonnad ja lõi juurde 8 uut toimkonda. Nii tegutseb praegu relvade heaks korraldatud võistluskorjandusel

12. Pärnumaa	kr. 4.500.—
13. Rakvere	„ 2.000.—
14. Saaremaa	„ 2.250.—
15. Tallinn	„ 32.000.—
16. Tartu	„ 8.000.—
17. Tartumaa	„ 7.000.—
18. Tapa	„ 1.200.—
19. Tõrva	„ 1.000.—
20. Türi	„ 1.000.—
21. Otepää	„ 300.—
22. Valga	„ 1.900.—
23. Viljandi	„ 1.700.—
24. Viljandimaa	„ 4.000.—



Altoveelavaasiku Sihtkapitali asjaajajate koosolek 29. apr. k. a. 1 päev enne uue korjanduse aktsiooni algust.

kindlate tegevuspiirkondadega 28 toimkonda — 27 toimkonda kodumaal ja 1 välismaal.

Kogumiseks määratud summa kr. 120.000.— on jagatud toimkondade vahel proportsionaalselt kogumise võimalustele järgmiselt:

1. Harjumaa	kr. 5.500.—
2. Hiiumaa	„ 700.—
3. Kuressaare	„ 1.000.—
4. Läänemaa	„ 3.000.—
5. Narva	„ 4.000.—
6. Nõmme	„ 1.600.—
7. Paide	„ 2.000.—
8. Paldiski	„ 250.—
9. Petseri	„ 2.500.—
10. Põltsamaa	„ 800.—
11. Pärnu	„ 3.800.—

25. Virumaa	kr. 5.000.—
26. Võru	„ 1.300.—
27. Võrumaa	„ 4.000.—
28. Välis-Eesti	„ 17.500.—

Toimkonnad on moodustanud endi vajaduse kohaselt abiks abitoimkonnad linnajagudesse, valdadesse ja alevitesse. Toimkonnale kogumiseks määratud summa on proportsionaalselt kogumise võimalustele jagatud abitoimkondade vahel.

1. novembriks 1936. a. oli loodud abitoimkondi:

- 27 kodumaa toimkonnas 394,
- 1 Välis-Eesti „ 8,

Kokku: 402 abitoimkonda.

Abitoimkondade esimeesteks on: 273 abitoimkonnas vallavanemad, 24 — valla-sekretärid, 19 — koolijuhatajad, 17 — põllumehed, 8 — alevivanemad ja mitmesuguste organisatsioonide tegelased ja juhatajad.

- komitee
- juhatuse
- juhatuse revisjonikomisjoni . .
- toimekondade
- toimekondade revisjonikomisjoni
- abitoimekondade

Välis-Eesti toimekonnal on senini abitoimekonnad loodud: Riias, Kaunases, Helsingis, Harbiinis, Genfis, Londonis, New-Yorgis ja Shanghais.

1. novembril 1936. a. võtsid Sihtkapitali tegevusest üldse osa:

koosseisus —	28	isikut, nendest	naisi	2	ja mehi	26
„ —	10	„ „ „ —	„	„	„	10
„ —	3	„ „ „ —	„	„	„	3
„ —	225	„ „ „ 21	„	„	„	204
„ —	76	„ „ „ —	„	„	„	76
„ —	2335	„ „ „ 174	„	„	„	2161

Kokku: 2677 isikut, nendest naisi 197 ja mehi 2480

Korjanduse teostamiseks on saadetud korjanduslehti välja:

maotoimekondade kaudu	3737
linnatoimekondade „	853
Välis-Eesti „	25

Kokku: 4615 lehte.

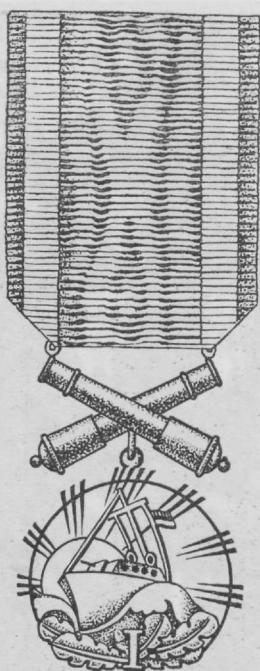
Annetuste kogumise eest antakse kogujaile mälestuseks mitmesuguseid auhindu kiiremaile ja suuremate summade kogujaile nii kodumaa-lastele kui ka välis-eestlastele. Auhindadeks on tasuta laeva-, lennukite- ja autobusesõidud, mitmesugused laevade ja relvade mudelid, suvitamised kodumaa kuurortides, ehitatava laeva pildid, Eesti lipud jne., mis annetatud Sihtkapitalile tasuta isikute, asutiste ja firmade poolt. Suurimaks auhinnaks on sõit laeval Tallinnast — Inglismaale ja tagasi ühes ülalpidamisega laeval.

Üldse on auhindu:

toimekondadele ja nende juhatustele	45
abitoimekondadele ja nende juhatustele	72
annetuste kogujaile	44
Välis-Eesti abitoimekondadele ja kogujaile	10
Sihtkapitali juhatuse käsutuses	10

Kokku: 181 auhinda.

Peale auhindade antakse Sihtkapitali tööst energilistele osavõtjaile mälestuseks rin-



Teenetemärk,

mis antakse sihtkapitali juhatuse otsuse kohaselt: toimekondade juhatusliikmetele ja kodanikele, kes näitavad üles eriti energilist tegevust ja kõigiti mõjuvad kaasa sihtkapitalile annetuste kogumiseks.

Teenetemärk on kolmejärguline: 1. — kuld, 2. — hõbe 3. pronks.



U/ü „EMLO“

Tallinn, Aia t. 10, telef. 431-08

Uudis!

Kirsiliköör karavinides

Soovitab kõrges headuses

konjakeid
likööre
napse
wiskit, WHITE HORSE

Taskupudelid vintkorgiga

naskantavad laeva- ja relvakujudest kombineeritud märgid. Märgid on kolme järku ja iga järk omakorda kolme liiki.

Annetajaile antakse mälestuseks kunstipäraselt väljatöötatud vastavasisulised tunnistused. Tunnistused saavad:

1. Kodanikud

I järk	— 250 krooni ja rohkem annetajad,
II „	— 100 „ „ „
III „	— 50 „ „ „
IV „	— 25 „ „ „
V „	— 10 „ „ „

2. Ettevõtted

I järk	— 1000 krooni ja rohkem annetajad,
II „	— 500 „ „ „
III „	— 250 „ „ „
IV „	— 100 „ „ „
V „	— 50 „ „ „

Käesoleva korjanduse poolteise kuu kokkuvõttest selgub, et kodanikud ja ettevõtted suhtuvad Sihtkapitali üritusse väga vastutulelikult. Keegi ei keeldu oma jõukohast osa annetamast. Paljud annetajad ei oota isegi ära, kuni nende poole pöörduvad annetuste kogujad annetuse saamiseks, vaid lähevad ise annetuste koguja poole annetust üle andma. Seni on laekunud toimekondade kaudu kr. 46.904,67 või 39,08%, kuid see summa ei ole siiski küllaldaselt täpne, sest paljud toimekonnad on kogunud suuremaid summasid, kui seda Sihtkapitali arvele üle kannud, põhjusel, et võistluse huvides sissemaksu teiste konkurenttoimekondade eest varjata. Toimekonnad teevad sissemakse Sihtkapitali arvele sel määral ja ajal, kuidas see neile soodne võistluse huvides. Igal toimekonnal on ühes või kahes kohapealses riiklikus pangas jooksev arve, kuhu kohapealt kogutud summad sisse makstakse. Toimekondade rahalist aruannet revideerib alaliselt kohapeal moodustatud revisjonikomisjon ning pangad teatavad Sihtkapitali juhatusele iga kuu esimeseks kuupäevaks toimekonna rahalise seisuga. Toimekondade rahaline seis 1. novembriks s. a. oli kr. 61.909:40 või 51,5%.

Alltoodud tabel annab ülevaatliku pildi toimekondade poolt laekunud summadest 1. maist kuni 1. detsembrini s. a.:

Kohaliku toimekonna nimetus	Kogumiseks määratud summa	Laekunud summa		Laekunud %
		Kr.	S.	
1. Harjuma	5.500	11.820	77	214,9
2. Viljandimaa	4.000	4.810	—	120,25
3. Tartumaa	7.000	7.506	95	107,24
4. Põltsamaa	800	830	—	103,75
5. Otepää	300	300	64	100,21
6. Narva	4.000	2.673	20	66,8
7. Virumaa	5.000	3.323	02	66,4
8. Tapa	1.200	761	47	63,4
9. Tõrva	1.000	632	73	63,2
10. Võrumaa	4.000	2.250	—	56,2
11. Rakvere	2.000	1.121	—	56,0
12. Valga	1.900	1.000	—	53,1
13. Saaremaa	2.250	1.132	60	50,3
14. Viljandi	1.700	774	57	45,68
15. Pärnumaa	4.500	1.809	19	40,2
16. Pärnu	3.800	1.500	—	39,4
17. Nõmme	1.600	613	47	38,3
18. Paide	2.000	640	—	32,0
19. Paldiski	250	66	16	26,4
20. Võru	1.300	322	92	24,7
21. Türi	1.000	225	—	22,5
22. Läänemaa	3.000	638	90	21,26
23. Tartu	8.200	1.153	84	14,7
24. Tallinn	32.000	955	60	2,9
25. Hiiumaa	700	42	64	0,6
26. Kuressaare	1.000	—	—	—
27. Petseri	2.500	—	—	—
28. Välis-Eesti	17.500	—	—	—
Kokku:	120.000	46.904	67	39,08

Toimekondadest, abitoimekondadest ja kogujatest käesoleval võistluskorjandusel omandasid kiirusauhindu järgmiselt:

Toimekondadest

I auhind	Harjuma	— miini mudel,
II „	Tartumaa	— ehitatava laeva pilt,
III „	Põltsamaa	— Eesti lipp (laualipp),
IV „	Viljandimaa	— „ „
V „	Otepää	— „ „

Toimekondade juhatustest

I auhind	Harjuma	— sõit laeval Stokholmi ja tagasi,
II „	Tartumaa	— sõit laeval Helsingi ja tagasi,
III „	Põltsamaa	— sõit laeval Hiiumaa sadamatesse ja tagasi.

Abitoimkondadest.

I auhind	Piirivalve Valga rajoon,	kog. 631,5% — laeva pilt,
II „	Meeksi v. Tartumaal,	„ 510,5% — „
III „	Kunda alev Virumaal,	„ 440,4% — „
IV „	Ingliste v. Harjumaal,	„ 413,8% — Eesti lipp,
V „	Triigi v. „	„ 405,4% — „
VI „	Riisipere v. „	„ 376,8% — „
VII „	Saku v. „	„ 361,0% — „
VIII „	Peipsiäärse v. Tartumaal,	„ 339,0% — tunnistus,
IX „	Keila alev, Harjumaal,	„ 334,0% — „
X „	Hageri v. „	„ 319,0% — „
XI „	Kaiu v. „	„ 301,2% — „
XII „	Kavilda v. Tartumaal,	„ 301,2% — „
XIII „	Kabala v. Harjumaal,	„ 300,8% — „
XIV „	Misso v. Võrumaal,	„ 300,0% — „
XV „	Varbola v. Harjumaal,	„ 293,5% — „
XVI „	Kiiu v. „	„ 287,6% — „
XVII „	Jõeletme v. „	„ 286,4% — „
XVIII „	Valga raudteesõlm	„ 274,0% — „
XIX „	Elistvere v. Tartumaal,	„ 270,4% — „
XX „	Ravila v. Harjumaal,	„ 259,2% — „

Abitoimkondade juhatustest.

I auhind	Piirivalve Valga rajoon,	kog. 631,5% — lend Tallinnast Riiga ja tagasi.
II „	Meeksi v. Tartumaal,	„ 510,5% — sõit laeval Tallinnast Helsingi ja tagasi.
III „	Kunda alev Virumaal	„ 440,4% — sõit laeval Tallinnast Kuressaarde ja tagasi.
IV „	Ingliste v. Harjumaal,	„ 413,8% — sõit jäälohkujal Eesti rannikul.
V „	Triigi v. „	„ 405,4% — sõit laeval Tartust Mustveesse ja tagasi.
VI „	Riisipere v. „	„ 376,8% — sõit laeval Kulgust Vasknarva ja tagasi.
VII „	Saku v. „	„ 361,0% — sõit autobusel Tallinnast Haapsalu ja tagasi.

Korjanduslehtedega annetuste kogujaist linnas.

I auhind	G. KOLD, Põltsamaa toimk.,	kog. kr. 510.— — sõit laeval Tallinnast Inglismaale ja tagasi.
II „	G. FIRK, Rakvere „ „	kr. 269.— — sõit laeval välismaale ja tagasi.
III „	A. KUNGUR, Virumaa „ „	kr. 163.82 — sõit laeval Tallinnast Helsingi ja tagasi.
IV „	A. TORN, Rakvere „ „	kr. 105.— — suvitamine Haapsalus.
V „	HELMI TREVE, „ „	kr. 100.— — sõit meremärkide panijal laeval.
VI „	Juh. TINNISTE, Otepää „ „	kr. 84.— — sõit meremärkide panijal laeval.
VII „	Th. TAAR, Viljandimaa „ „	kr. 60.— sõit jahil Eesti randades.
VIII „	J. TAAGEN, „ „	kr. 50.— — autobusel Viljandist Tõrva ja tag.
IX „	J. OKSENBURG, Rakvere „ „	kr. 50.— — autobusel Viljandist Tõrva ja tag.

Korjanduslehtedega annetuste kogujaist maal.

I auhind	Theodor HANSEN, Virumaa toimk.,	kog. kr. 599.50 — sõit laeval Tallinnast Inglismaale ja tagasi.
II „	Eduard ARGUS, Harjumaa „ „	kr. 243.90 — sõit laeval välismaale ja tagasi.
III „	Elmar VARES, Viljandimaa „ „	kr. 240.90 — sõit laeval Tallinnast Helsingisse ja tagasi.
IV „	Vold. LUIDE, Harjumaa „ „	kr. 214.— — suvitamine Pärnus.
V „	Juhan PARTS, Tapa „ „	kr. 200.— — sõit autobusel Tallinnast Kuressaarde ja tagasi.

VI	auhind Jaak UUSTALU, Virumaa toimk.,	kog. kr. 185.—	—	sõit autobusel Tallinnast Kuressaarde ja tagasi.
VII	„ Al-der MILLISTE, Tartumaa „	„	„	kr. 178.91 — sõit meremärkide panijal laeval.
VIII	„ Paul UBINA, „	„	„	kr. 168.17 — sõit jahil Eesti randades.
IX	„ Ludvig VALDMAA „	„	„	kr. 136.25 — sõit jahil Eesti randades.

Sihtkapitali arvete seis oli 1. detsembril 1936. a.

Kassa arve	Kr. 86.27	Annetuste arve	Kr. 230.380.38
Jooksev arve Eesti Pangas	„ 3.496.66	Mitmesuguste tulude arve	„ 6.743.64
Posti jooksev arve	„ 101.17	Protsentide arve	„ 4.650.69
Jooksev arve Krediid Pangas	„ 2.981.94		
Kulude arve	„ 5.108.67		
Riigivanemale üle antud	„ 200.000.—		
Tähtajaline arve Krediid Pangas	„ 30.000.—		
<u>Kokku: Kr. 241.774.71</u>		<u>Kokku: Kr. 241.774.71</u>	

Nagu arvete seisust näha, on Sihtkapitalile üldse laekunud kr. 241.774.71 või 75,55% kogumiseks ettenähtud kr. 320.000.—. Selle summa kogumisel on kulusid tehtud kr. 5.001.02 või 2,1% kogutud summast, seega kinni

peetud kokkuhoiu põhimõttest. Kulude peamise osa moodustavad just möödapääsematud väljaminekud, nagu post, kantseleimaterjal, reklaam, tempelmaksud, toimkondade organiseerimine jne.

Mereväe Üleajateenijate Liitkogu 10-aastane.

Pootsman J. Vasko.

7. mail 1936. a. täitus kümme aastat mereväe allohvitseride kogu (tolleaegne nimetus) asutamisest. Hiljem muudeti see nimi ümber mereväe üleajateenijate koondkoguks ja veel hiljem sarnaseks, nagu ta on praegu. Kogu esimesed ruumid asusid Mereväe Ekipaaži juures asuvas puumajas, kust alles hiljem (1933. aastal) üle mindi praegustesse ruumidesse Niine t. 2.

Senini on valitud ja tegutsenud Mereväe üleajateenijate liitkogu juhtimise alal kolmteist juhatust koosseisudes, nagu näidatud pöördel olevas tabelis.

Seega nagu näha, on juubeliaastal tegutseva juhatuse järjekorra number ebausklikule õige halbaennustav — kolmteist.

Juhatuse liikmeks on kõige rohkem olnud instruktor Peet (viis korda), järgnevad noorem-allohvitser Saarepera, noorem-allohvitser Lepik ja pootsman Vasko igaüks neli korda. Esimehena on tegelnud kõige rohkem pootsman Vasko — (kolm korda), järgnevad instruktor Niidas, noorem-allohvitser Laagus ja vanem-allohvitser Kirkmann (kaks korda); abiesimehena veltveebel Ime ja instruktor Arnemann kumbki kaks korda; laekahoidjana instruktor Peet neli korda ja

noorem-allohvitser Kiršfeldt kaks korda; sekretärina instruktor Raid, noorem-allohvitser Lepik ja vanem-allohvitser Loo igaüks kaks korda; majavanemana vanem-allohvitser Matsik neli korda, järgnevad noorem-



Mereväe Üleajateenijate Liitkogu 1936. a. juhatus.

allohvitser Viira, veltveebel Mäesalu ja noorem-allohvitser Jõelett igaüks kahe korraga.

7. mail s. a. oli korraldatud pidulik rongikäik orkestri saatel Kogu ruumide eest Niine

Mereväe Üleajateenijate Liitkogu juhataste koosseisud

Jk. nr.	Aasta	Esimees	Abiesimees	Laekahoidja	Sekretär	Majavanem
1	1926	instr. Niidas	vtv. Purtsak	v.-a.-o. Tõsine	v.-a.-o. Vunk	v.-a.-o. Seller
2	1926	n.-a.-o. Saarepera	vtv. Ime	n.-a.-o. Kiršfeldt	instr. Raid	n.-a.-o. Viira
3	1927	instr. Niidas	vtv. Ime	n.-a.-o. Kiršfeldt	instr. Raid	n.-a.-o. Viira
4	1928	n.-a.-o. Lepik	n.-a.-o. Lagus	n.-a.-o. Saarepera	pootsm. Vasko	vtv. Mäesalu
5	1928	n.-a.-o. Lagus	n.-a.-o. Saarepera	n.-a.-o. Virkepuu	n.-a.-o. Lepik	vtv. Mäesalu
6	1929	instr. Peet	instr. Arnemann	v.-a.-o. Augul (instr. Niidas)	v.-a.-o. Tucher	vtv. Kaun
7	1930	instr. Valliste	instr. Teekel	instr. Rimmel	instr. Valk	v.-a.-o. Matsik
8	1931	n.-a.-o. Lagus	v.-a.-o. Kirkmann	v.-a.-o. Pruul	v.-a.-o. Piiskop	v.-a.-o. Matsik
9	1932	v.-a.-o. Kirkmann	instr. Arnemann	instr. Valliste	n.-a.-o. Lepik	v.-a.-o. Matsik
10	1933	v.-a.-o. Kirkmann	n.-a.-o. Lepik	instr. Peet	n.-a.-o. Saarepera	pootsm. Vasko
11	1934	pootsm. Vasko	vtv. Rabakukk	instr. Peet	instr. Arnemann	n.-a.-o. Löve
12	1935	pootsm. Vasko	n.-a.-o. Kasuri	instr. Peet	v.-a.-o. Loo	v.-a.-o. Matsik (n.-a.-o. Jõeleft)
13	1936	pootsm. Vasko	pootsm. Munt	instr. Peet	v.-a.-o. Loo	n.-a.-o. Jõeleft

t. 2 kaitseväge kalmistule, kus mälestati Vabadussõjas langenud ja kümne aasta jooksul surma läbi lahkunud kaasvõitlejaid. Ka pandi pärg Vabadussõjas langenute mälestamiseks mausoleumile.

9. mail s.a. oli Kogu ruumes ühine koosviibimine aastapäeva pühitsemiseks, kust võtsid osa ka liitkogu väeosa ülemad.

1936. aasta oli Kogule juubeliaastaks, sest 7-al mail täitus kümme aastat tema asutamise päevast. Juubeliaasta kogu ametpersonal tegutses järgmises koosseisus:

a) juhatus:

esimees pootsman J. Vasko, abiesimees pootsman K. Munt, laekahoidja instruktor J. Peet ja sekretär vanem-allohvitser E. Loo.

b) revisjonikomisjon:

esimees noorem-allohvitser J. Laagus, liikmed: noorem-allohvitser N. Virkepuu, instruktor O. Raondi, noorem-allohvitser V. Lepik ja vanem-allohvitser A. Ruga.

d) majavanem:

noorem-allohvitser J. Jõeleft, majavanema abi vanem-allohvitser J. Post.

e) laulu-, näite- ja muusikaring:

esimees instruktor V. Raid, sekretär vanem-allohvitser Oskar Väin ja näitejuht spetsialist A. Vaks. Tegelikult v.-a.-o. Väina aja puuduse tõttu täitis sekretäri kohuseid noorem-allohvitser V. Vetela.

f) meelelahutustoimkond:

esimees instr. V. Raid ja 10 väeosaade esindajat.

g) naisring:

juhataja pr. Lepik, abijuhataja pr. Arnemann, sekretär pr. Tamre, abisekretär pr. Toss ja laekahoidja pr. Ruga. Pr. Arnemanni lahkumisega ajutiselt välismaale ja suurenenud tegevuse tõttu kutsuti juhatusesse tööst osa võtma ka senised tagavaraliikmed prl. Post ja pr. Sikkell.

Kuni 5-da detsembrini s. a. on peetud Kogu juhatusese koosolekuid 36, sisse tulnud kirju — 71, välja läinud — 360.

Aasta jooksul on Kogu oma organite meelelahutustoimkonna, näite-, muusika-, lauluringi ja naisringi kaudu Kogu liikmeile korraldanud alljärgnevat meelelahutusi:

- 1) piduõhtu „Sõdurite kodu“ ruumes 19. 01. 36, kus Kogu näitetrupi poolt ette kantud Mait Metsanurga näidend „Heinasao ääres“;
- 2) tantsuõhtu Kogu ruumes 01. 02. 36;
- 3) vastlaõhtu Kogu ruumes 22. 02. 36;
- 4) 1-se mai vastuvõtt Kogu ruumes 30. 04. 36;
- 5) Kogu tegevuse X aastapäeva pühitsemine Kogu ruumes 09. 05. 36;
- 6) tantsuõhtu Kogu ruumes 19. 09. 36;
- 7) tantsuõhtu Kogu ruumes 03. 10. 36;
- 8) loteriiõhtu Kogu ruumes 24. 10. 36;
- 9) mardihane-õhtu Kogu ruumes 14. 11. 36;

10) piduõhtu „Sõdurite kodu“ ruumes 29.11.36, kus Kogu näitetrupi poolt ette kanti E. Undla komöödia „Õnne kõvertee“;

11) 30. 12. 35. a. oli korraldatud Kogu ruumes lastejõulupuu, millest osa võttis Kogu liikmete lapsi ülesaja.

Peale selle oli Kogu näitetruppi palutud esinema Tallinna garnisoni „Sõdurite ko-

alohvitseri Läti mereväe aastapäeva puhul, ühtlasi üles andes meie Kogu poolt tervitust ja rahvuslipu ühes varda ja alusega.

Kogu liikmeskonna ja nende perekonna liikmete meelelahutuse eest hoolitsemise kerendamiseks ka väljaspool Kogu ruume olid kokkulepped sõlmitud Estonia teatriga,



Kogu X aastapäeval kaitseväge kolmistule korraldatud rongikäigust osavõitjad. Ees Kogu esimees J. Vasko.

du“ poolt korraldatud lastepeole 15-al märtsil s. a., kus ette kandis A. Kitzberg'i näidendi „Kaval-Ants ja Vanapagan.“

17-al oktoobril s.a. oli Rootsi kroonprintsilaeva „Klas-Horn'i“ allohvitseride koos meie allohvitseride esindajatega korraldatud Kogu ruumes vastuvõtt, mis kujunes meeleoluliselt väga südamlikuks mõlemalt poolt. Rootslased palusid meid tingimata külastada neid nende kodumaal. Külalised tundsid endid seevõrra koduseina, et järgmisel päeval veelgi külastasid, kaasa kutsudes ka neid, kes eelmisel päeval osa ei võtnud. Sama päeva õhtuks olid meie allohvitserid palutud vastuvisiidile häv. „Klas-Horn'ile“, kus veelgi kinnitati sõprussidemeid.

11-st juunist kuni 14-da juunini viibis Kogu esimees pootsman J. Vasko t/p „Sulev'iga“ Riias, kus külastati Läti mereväe

Töölisteratriga ja Draamastuudio- ning kinoga „Grand-Marino“ soodustatud hinnaga sissepääsu võimaldamiseks, mida kasutati õige ohtralt.

Kogu liikmete silmaringi laiendamiseks korraldas Kogu talvel kaks ekskursionit, ühe Põhja paberi- ja puupapivabrikusse ja teise elektrijaama, millest osa võttis peaaegu kogu Tallinnas viibiv liikmeskond.

Aasta jooksul on korraldatud mitmesuguseid spordivõistlusi, kus saavutati järgmisi tagajärgi:

Kergejõustikus.

100 m jooksus.

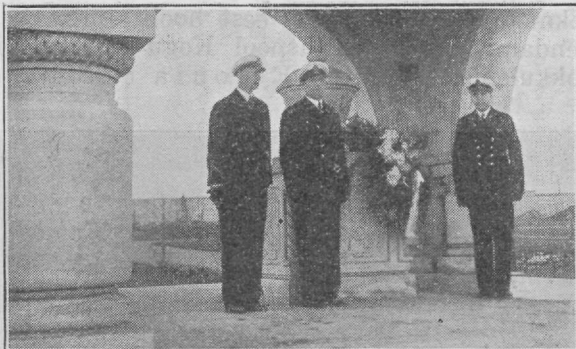
1) spets. Eduard Aron — 12,0 sek.

2) v.-a.-o. Aug. Trampärk — 12,7 sek.

3) „ Harald Porroson — 12,9 sek.

400 m jooksus.

- 1) v.-a.-o. August Trampärk — 59,0 sek.
- 2) „ Teofil Süts — 60,8 sek.
- 3) „ Albert Klaudius — 61,4 sek.



Pärja panemine kaitseväge kalmistul Vabadussõjas
langenute mälestamiseks,

1500 m jooksus.

- 1) v.-a.-o. Jaan Olup — 5 min. 10,0 sek.
- 2) „ Albert Klaudius — 5 min. 28,0 s.
- 3) „ August Trampärk — 5 min. 45,0 s.

Kaugushüppes.

- 1) spets. Eduard Aron — 5,69 m.
- 2) n.-a.-o. Aleksander Tamm — 5,55 m.
- 3) „ Albert Klaudius — 5,47 m.

Kõrgushüppes.

- 1) spets. Eduard Aron — 1,45 m.
- 2) v.-a.-o. Karl Kivisild — 1,45 m.
- 3) „ August Trampärk — 1,45 m.

Kuulitõukes.

- 1) n.-a.-o. Karl Oole 12,42 m.
- 2) spets. Eduard Aron — 11,50 m.
- 3) n.-a.-o. Juhan Löve — 10,84 m.

Kettaheites.

- 1) n.-a.-o. Karl Oole — 39,62 m.
- 2) spets. Eduard Aron — 36,30 m.
- 3) n.-a.-o. Juhan Löve — 35,08 m.

Granaadiviskes.

- 1) n.-a.-o. Karl Oole — 61,25 m.
- 2) v.-a.-o. Harald Porroson — 53,60 m.
- 3) pootsm. Konstantin Munt — 53,20 m.

Laskmises:

- a) Väikekaliibrilisest täpsus-
püssist.

„A“-klassis.

- 1) v.-a.-o. Aleksei Jalak — 278 silma.
- 2) n.-a.-o. Karla Silvet — 274 silma.
- 3) „ Vello Vetela — 273 silma.

„B“-klassis.

- 1) v.-a.-o. Gustav Kapten — 130 silma.
 - 2) veltv. Karl Rabakukk — 129 silma.
 - 3) spets. Adolf Tuum — 122 silma.
- b) übertegemata vene vintpüssist.

„A“-klassis.

- 1) n.-a.-o Vello Vetela — 225 silma.
- 2) v.-a.-o. Albert Pärn 216 silma.
- 3) „ Aleksei Jalak — 211 silma.

„B“-klassis.

- 1) veltv. Karl Rabakukk — 110 silma.
- 2) v.-a.-o. Ülo Salmisto — 99 silma.
- 3) spets. Ludvig Prillop — 90 silma.



Lastejõulupuu Mereväe Üleajateenijate Liitkogus.

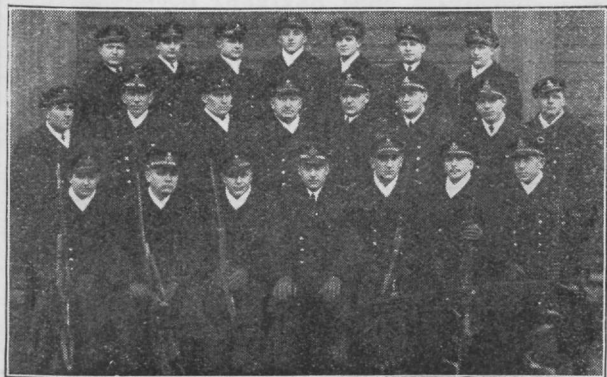
Biljardimängus.

a) ameerika:

- 1) v.-a.-o. Johannes Post;
- 2) „ Simo Tahvonen;
- 3) „ Ott Eensoo;
- 4) „ Voldemar Augul;
- 5) spets. Joann Pöld.

b) püramiidis:

- 1) v.-a.-o. Kristoph Lets;
- 2) n.-a.-o. August Elmi;
- 3) v.-a.-o. Ott Eensoo;
- 4) „ Johannes Post;
- 5) „ Simo Tahvonen.



Mereväe Üleajateenijate Liitkogu poolt korraldatud laskevõistlustest osavõtjad.

Kabes:

- 1) insktr. Olev Raondi;
- 2) v.-a.-o. Karl Kivisild;
- 3) pootsm. Konstantin Munt.

Males:

- 1) v.-a.-o. Karl Kivisild;
- 2) „ Johannes Korro;
- 3) „ Karl Koitsaar.

Bridžimängus:

- | | |
|------------------------------|-----------|
| 1) paar v.-a.-o. Albert Pärn | } 8260 p. |
| „ Ülo Salmisto | |
| 2) „ „ August Tõnson | } 7620 p. |
| „ Jaan Olup | |
| 3) „ n.-a.-o. August Rajamäe | } 6840 p. |
| 3) „ v.-a.-o. Karl Kivisild | |

Bridžimängus peab Kogu kaks korda aastas klubivõistlust Kaitseministeeriumi Koguga, kellega meil juba teist aastat lähedased sõprussidemed, — mõlemate Kogude poolt ühiselt väljapandud rändauhinnale, mille omandab jäädavalt see Kogu, kes võistluse võitnud kolm korda järjest või neli korda vaheldumisi. Seni on tähendatud auhinnale võisteldud kaks korda ja nimelt 6-dal mail s.a., kus Kaitseministeeriumi Kogu saavutas 12910 punkti ja meie

Kogu 9500 punkti ning 16-al novembril s.a., kus samuti võitjaks tuli Kaitseministeeriumi Kogu 20 830 punktiga meie 11 390 punkti vastu. Varem on nemad samuti meid võitnud kaks korda, võites ühtlasi jäädavalt vastava väljapandud rändauhinna.

Mereväe üleajateenijate liitkogul on praegu 196 tegevliiget ja 13 toetajaliiget.

Abiellunud on järgmised üleajateenijad:

- 1) vanem-allohvitser Richard Laineste neiu Marta Vimberg'iga.
- 2) noorem-allohvitser Adolf-Johannes Margaus neiu Ksenia Treisalt'iga.
- 3) vanem-allohvitser Vladimir Karpov neiu Marie-Rosalie Malk'iga.
- 4) vanem-allohvitser August Trampärk neiu Edith-Pauline-Vilhelmine Johanson'iga.
- 5) spetsialist Joann Pöld neiu Aino Paal'iga.
- 6) noorem-allohvitser Karl Oole neiu Magda Stockroos'iga.
- 7) vanem-allohvitser Vladimir Viherpuu neiu Linda Mertens'iga.
- 8) noorem-allohvitser August Elmi neiu Anastassia Raaga'ga.

Alljärgnevate üleajateenijate abikaasadel on sündinud lapsi:

- 1) vanem-allohvitser Otto-Friedrich Kadak'a abikaasal Salmel poeg Mait.
- 2) vanem-allohvitser Gustav Kaptlen'i abikaasal Astal tütar Silvi.
- 3) vanem-allohvitser Villem Randma abikaasal Hiljal tütar Kulla.
- 4) vanem-allohvitser Jüri Veersoo abikaasal Almal poeg Vello.
- 5) noorem-allohvitser Ralf Niineväli abikaasal Adelel poeg Raivo.
- 6) instruktor Olev Raondi abikaasal Alidel poeg Aarne.
- 7) vanem-allohvitser Ernst Saarm'i abikaasal Alide-Mariel tütar Heidi.



Mereväe Üleajateenijate Liitkogu vahelistel spordivõistlustel 1936. a. võitjateks tulnud ühes neile kuuluvate auhindadega.

8) vanem-allohvitser Leopold Pere abikaasal Lindal poeg Tiit.

9) veltveebel Julius-Ferdinand Uusi abikaasal Rosaliel tütar Aino.

10) vanem-allohvitser Voldemar Laud'i abikaasal Antoniina'l tütar Milvi.

11) vanem-allohvitser Oskar Väin'a abikaasal Veronikal tütar Mai.

12) instruktor August Valliste abikaasal Pauline'l poeg Ants.

13) vanem-allohvitser Voldemar Lepik'u abikaasal Martal poeg Tiit-Jüri.

14) vanem-allohvitser Hermann Oruvee abikaasal Ludmillal tütar Eve.

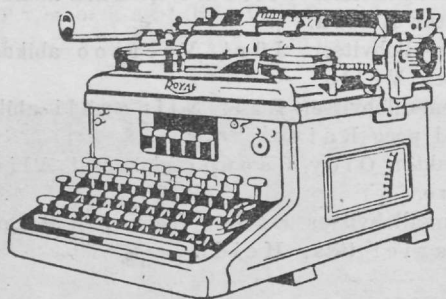
Surnud on Kogu tegevliige Vesterbusch, kes esimesena Kogu liikmeskonnast oli pensioni välja teeninud ja pensionile arvatud. Viimase matustest *Haapsalus* võttis Kogu esindajana osa ja ütles järelehüüde revisjoni komisjoni esindaja noorem-allohvitser N. Virkepuu.

Restoran - Dancing ➡ **ROOM** ◀ Maneesi 1, telefon 315-67

IGA PÄEV

KABAREE kell 22.30–24.30 • **MUUSIKA** kell 20.00–2.00 • **RIKKALIK BAAR** kell 9–2 öösel.
EESKUJULIK KÖÖK • **KORRALIK TEENIMINE**

Austusega **P. LEPPER**



Priima kirjutusmasin

ROYAL

kiireim, kergeim ja vastupidavam

V-d Loun & Schitikov

TALLINN, NIGULISTE TÄNAV 18. TELEFON 434-37.

A/S. «VILL»

TALLINN, VÄIKE KARJA TÄNAV NR. 12.

Telefonid: Juhatus 450-38

ladu ja kontor 450-39.

VILLASED JA SIIDRIIDED.

MEIE ÜLIKONNA- JA KLEIDIRIIDED erinevad värvitoonide ja värvi ehtsusega, kuna oleme just spetsialiseerunud apretuuri ja värvimise headuse tõstmisele

VABRIKUD: NARVAS, telefon 70
TALLINNAS, Kopli, telef. 12

Laevanduse arendamisest ja krediidist.

Otstarbekohane krediidipoliitika riigi majanduselu arendamisel on olnud alati kaaluva tähtsusega. Siin ei saa talitada šablooniliselt ega sammuda teiste jälgedes, vaid peab põhjalikult analüüsima ja tundma õppima üksikuid majandusharusid ning selgitama nende osatähtsust. Eriti tuleb silmas pidada selle juures arendamise võimalusi ja tasuvust. Kui meie võtame võimaluste ja tasuvuse järgi hindamisele meie laevanduse, siis näeme, et tulemused räägivad selle majandusala kasuks.

Vaadeldes meie laevanduse edasiarendamise võimalusi, näib, et siin on õige laialdased piirid. Siin ei ole neid takistusi, mis esinevad teistel majandus-tööstusaladel, nagu siseturu mahtuvus ja ekspordi võimalus. Kaubavedu merel on ikka vaba olnud ja kõigi eelduste kohaselt jääb selleks ka tulevikus. Rasketel kriisiaegadel on ette tulnud juhtumeid, kus mõned riigid on teinud lipusoodustusi merevedudel, kuid need nähted on täielikult hukka mõistetud domineerivate mereriikide poolt ja pooldatakse täielikult vabavõistluse põhimõtet. Järelikult on selle majandusala arendamise ulatus suur, võrreldes meie võimalustega. Ka inimjõudu laevade komplekteerimiseks on meil heade meremeeste näol külluses. Kuid juhtkonna ettevalmistamisele tuleb tähelepanu pöörata ja neid senisest suuremal arvul ette valmistada. Nende reserv on lõpukorral ja lähemal ajal hakkab see end valusalt tunda andma.

Mis puutub laevanduse tasuvusse, siis on see eriti tänulik ala, võimaldades meie suurearvulisele rannarahvale soodsaid ja hingeelule vastavaid töövõimalusi, kus teenistustasu, võrreldes teiste majandusaladega tunduvalt kõrgem. Ka võimaldab ta tööd laevatehastele ja sadamatele, ning on tähtis ja hinnatav välisvaluuta seisukohalt.

Meie laevandus on seni olnud väga elujõuline. Säärast rasket kriisiaega, nagu see oli möödunud aastail ja osaliselt kestab veel praegugi, omal jõul üle elada võib ainult elujõuline laevandus. Meie teame, missuguseid pingutusi on teinud mitmed mereriigid ja kui palju on toetusi määratud, et hoida oma laevandust allaminekust. Eriti laevandusrikkonnad on kõige raskema kriisiaja üle elanud omal jõul, näidates sealjuures küllaldast asjatundmist ja visadust. Veel enam, paljud laevamanikud on olnud ettenägelikud ja ära kasutanud soodsat kriisiaegset konjunkturi, ning laevu juurde ostnud. On täiesti selge, et kõige soodsam aeg laevade juurdemuretsemiseks on juba möödunud. Kuid ka praegusel ajal võib

veel julgelt laevandusesse kapitali paigutada. Laevade hinnad tõusevad lähemas tulevikus veelgi.

Eeltoodut arvestades on laevandus ala, millele meie peame senisest rohkem tähelepanu pühendama. Majandusala, mis rahvamajanduslikult nii kasulik, on seda väärt, et teda intensiivselt arendataks. Peab rõõmuga nentima, et praegu majanduselu juhtivad isikud on laevandusele väärilist tähelepanu pühendanud ja heatahtlikult suhtunud.

Arvestades meie investeerimise võimalusi tuleb kaubalaeva lugeda võrdlemisi kalliks kapitali paigutamise objektiks. Seega laevaostuks vajalise kapitali moodustamine on väga raske. Siin osutub hädavajaliseks riikliku krediidi määramine. Säärast krediiti määratakse kõigis riikides, sellepeale vaatamata, et seal laevandusrikkonnadel võrdlemisi kerge on ka omal jõul vastavat investeerimist teostada. Meie laevandusele krediidi määramine mõjub aga eriti elustavalt.

Laevanduse krediit peab olema pikaajaline ja võimalikult ka madalaprotsendiline. Senine 4% laen on täiesti vastuvõetav olnud ja nõudmine on selle järgi alati suur olnud. Meie ei tohi unustada, et mõnes riigis on see 3% ja isegi 2%. Püsivamate kalkulatsioonide tegemiseks on soovitatav, et see protsent oleks alati ühtlane.

Kuulduste kohaselt on käesoleva aasta alul määratud laevanduse 4% krediit lõppemas. Kuid tegelikult on talvine laevaostu hooaeg veel ees. Mitmelt poolt on kuuldavale tulnud laevaostu kavatsusi. Kaubalaevastiku arenemise soodustamiseks oleks seega hädatarvilik uut krediiti määrata. Loodame, et meie praegused majandusjuhid sellesse küsimusse sama heatahtlikult suhtuvad kui seni.

Kui vaatleme kahel viimasel aastal laevandusele määratud krediidi mõju, siis näeme, et see on olnud väga elustav. 1934. a. tonnaži juurdekasv vaibus, kuid 1935. a. oli absoluutne juurdekasv 13 laeva, kogumahuga 19 000 br. reg.-tn. ja 1936. a. kuni 1. detsembrini oli juurdekasv 11 laeva 18 500 br. reg.-tn. Seega kahe aasta juurdekasv 24 laeva kogumahuga 37 500 br. reg.-tn. Kui aga neil aastatel välj langenud laevu mitte arvestada, siis oli bruto juurdekasv ainult aurikutel 36 laeva kogumahuga 46 000 br. reg.-tn. Juurdetulnud laevades on tööd leidnud umbes 500 meremeest. Kui eelmistel aastatel oli laevatehastel tööpuudus, siis on paaril viimasel aastal meie laevatehased ja dokid olnud tööga üle koormatud.

Purjespordist.

Märkmeid Eesti purjespordi 1936. a. tegevusest.

Käesolevas kirjutuses ei tahaks purjespordi ala küsimust käsitleda mitte tema igapäevases ulatuses, s. o. ei taha vaadelda tema käiku ja arenemist üksikus klubis, vaid märgiksin ära mõned üldsihid, mida on katsutud siin ajada. Need on küsimused, mis ulatuksid väljapoole meie kodumaa piire, nii palju kui see oleneb meie võimeist ja oludest. Need on küsimused, mis tahaksid olla üldise tähtsusega kõigile Eesti purjespordi harrastajaile.

Muidugi ei saa need küsimused haarata sellist ulatust, kui see võimalik suurte rahvaste juures. Kuid ühine siht on neil ikkagi, s. o. viia see alalaiemale alusele, kuid selliselt, et see oleks kättesaadav enamikule sellel alal tegutsejatele.

Sellest seisukohast vaadatuna võiks möödunud suvehooaja tegevust Eesti purjespordi alal jägada järgmisesse aladesse:

ettevalmistus olümpiaadiks ja sellest osavõtt;

rahvusvaheliste võistluste korraldamine; koostöö naabritega purjespordi arendamiseks ja ühtlustamiseks.

Et ka purjesportlastel võimalik oleks kaasa teha võistlusi kõigi maailma sportlastega olümpiaadil, kus on võimalus proovida oma võimeid ja kaasa tuua kogemusi, põhjustaski, et osavõtt sellest otsustati jaatavalt. Selle teostamisele asus Jahtklubi de Liit. Viimasel tuli lahendada selle ettevõttega seoses olevad majanduslikud ja tehnilised küsimused. Eriti raske oli esimene neist, kuna ei teatud, kust selleks raha saada. Teine küsimus oli — võistlusjahi tüübi määramine ning väljaõppe korraldamine.

Kõigest saadi üle tänu Olümpia Komiteele, E. Spordi Keskliidu juhtidele ja asutistele ning isikuile, kes selle ettevõtte kasulikkusest aru said ja kaasa aitasid. Nii võttis Olümpia Komitee Spordi Keskliidu ettepanekul oma kanda võistlustele saadetavate meeste reisu- ja ülalpidamiskulud, kuna mitmed asutised ja isikud oma rahaliste annetustega võimaldasid palgata treeneri ja katta ettevalmistusega seotud kulud.

Jahi tüübiks valiti olümpiaajoll, s. o. sõiduk, mis meil olemas ja millel korraldati võistlusi ka olümpiaadil. Neid omavad meil kaks Tal-

linnas asuvat jahtklubi ja Saaremaa Merispordi Selts.

Rõõmustaval kombel lahenes treenimiskorraldajate ja osavõtjate küsimus kergemini, kui arvata võis. Leidus sportlasi, kes nõustusid korraldustööd läbi viima ja rohke arv sportlasi, kes olid huvitatud jollidel sõidust.

Eriti alla kriipsutada tuleb seda suurt huvi ja tahet purjesportlaste poolt, mis üles näidati treeningul. Selleks ohverdati kevadel, päev päeva kõrval, pea iga öhtu. Isegi Kuresaarest tuli üks sõitja eelvõistlustest osa võtma. Ka treeneri näpunäited osutusid kasulikuks ja äratasid huvi.

Kuigi kõik treeninguist osavõtjad ei pääsenud olümpiaadile ja purjesportlased sealt ei toonud ära võidupärgi, oli see heaks kooliks, mis peaks ära kasutatama tulevikus. Sellepärast tuleks lugeda seda ettevõtet õnnestunuks ja purjespordi alal edusammuks.

Järgmise kava koostamisel — rahvusvaheliste purijahtide võistluste korraldamine Eestis — katsuti jääda varem ülesseatud põhimõtete juurde, s. o. korraldada ühed võistlused, kus Eesti sportlased saavad oma võimeid proovida põhjapoolsete naabritega ja teised võistlused, kus seda saaks teha lõunapoolsete naabritega. Kui siin koostöö põhjapoolsete naabritega on välja kujunenud enam-vähem kindlakujuliseks ja tihedaks paljude aastate jooksul, siis ei saa seda ütelda lõunapoolsete naabrite suhtes. Purjespordi alal on siin koostöö olnud rohkem juhuslikku laadi. Käesoleva aasta katse aga näitas, et see nii ei ole. Osavõtt Pärnu võistlustel Lätist ja Leedust — kokku 12 jahti, tuleb lugeda küllalt heaks, kui arvesse võtta, et see kokkusaamine oli esimene pärast pikemat vaheaega. See kohtamine aga näitas, et need võivad veel suuremaks kujuneda, kui meie täidame peamiselt kaks nõuet sellel alal; s. o. — kui meie ise oleme ka huvitatud sellest, viime kohale rohkemal arvul sõidukeid ja katsume üksteisest aru saada, katsume leida ühise keele sellel alal. See koostöö aga elustaks, ergutaks ja mitmekesistaks purjesporti.

Kui nüüd vaadelda Tallinna ja Pärnu võistluste tulemusi, siis näeme, et Tallinnas korraldatud 3-päevastel võistlustel, kus võistles

Üksi meremeeste palkadena on see tonnaži juurdekasv annud ca. Kr. 750 000. Peale selle võimaldanud ca. Kr. 1 000 000 välisvaluutat. Need andmed ja arvud räägivad õige selgelt laevanduse arendamise kasuks. Kui meie kõr-

vale jätame põllumajanduse, siis ei ole meil teisi majandusalasid, mis võiksid pakkuda sel määral positiivseid tulemusi kui laevandus. Seega rohkem tähelepanu laevandusele.

A. Jürgenthal.

14 Soome jahti 13 Eesti jahti vastu, tulid esikohtadele, kus võistlesid eestlased ja soomlased koos, soomlased kolm korda, eestlased kuus korda, kuna kahes klassis võistlesid soomlased ainult omavahel, sest meil ei leidunud vastavat tüüpi jahte. (Eesti osavõtt oleks võinud olla 3 jahti võrra suurem, kui ei oleks ära jäänud võistlustelt 3 suuremat jahti, mis senini edukalt võistelnud.) Pärnu võistlustel võistles 2 päeva 10 Läti, 2 Leedu ja 11 Eesti jahti. Neis klassides, kus võistlesid jahid vähemalt kahest rahvusest, tuli esimestele kohtadele Läti 2 ja Eesti 6 korda, kuna Leedu, kes võistles ainult „Hai“-klassis, üldse esikohale ei tulnud. Kahes klassis võistlesid lätlased ainult omavahel, sest ka neil on selletüübilisi jahte, mida meil ei ole. Olgugi, et ei saa nende tulemuste järele hinnata purjespordi taset üheski nimetatud maades, näitavad nad siiski, et meil on teatud klassides jahti materjali ja sportlasi, kes võivad edukalt võistelda teiste maade omadega. Samuti on igal maal purjespordi alal sellise klassi jahte, mida teisel ei ole. Loomulikult jäävad võistlused sellistes klassides piiratuks ja omavahelisteks. Viimane asjaolu oligi tõukeks küsimusele, kas ei tuleks katsuda leida siin ühist suunda, eriti väikeriikides, kus ei leidu võimalusi laiemas ulatuses purijahte ehitada või omandada, mis vastaksid suurte riikide rahvusvahelise klassi nõuetele. Ligemalt vaadeldes näeme, et põhjanaabritel Soomes ja Rootsil on siiski teatud määral laiemas ulatuses väljakujunenud jahitööstus, milleni meie ja ka Läti-Leedu võimed ei küüni. Meie saame siin kaasa sammuda ainult mõne vähema klassi jahtidega. Et aga meid ei rahulda üksnes võidusõit, vaid purjesport kui niisugune, täies ulatuses, siis on soov omada jahitüüpi, mis oleks sobiv nii võidusõiduks kui ka tuurisõiduks. Sellest seisukohast välja minnes ongi meil ja Lätis omandatud jahte, mis vastavad erisoovidele, kuid lahku lähevad üksteisest. Nii on tekkinud mitut liiki purijahte, mida ei saa seadida ühte klassi mingisuguse vormeli järele. Sellisel kaob aga võimalus ühiselt võistelda. See puudus oli samuti aluseks ühisele nõupidamisele Eesti-Läti-Leedu sportlastega, mis algatuse sai läinud aastal Gotlandis purjesportlaste kohtamisel ja

peeti Eesti Jahtklubide Liidu kokkukutsel Pärnu võistluste ajal. Sellel nõupidamisel selgus, et leida sobiva jahti tüübi mõte, leidis pooldamist nii Läti kui ka Leedu poolt. Samuti leiti tarvilik olevat valem, mis oleks sobivam Eestis-Lätis-Leedus olevaile jahtidele võidusõidu aja parandamiseks. Nende küsi-



Pärnu Jahtklubi jahtide sild möödunud suve pidupäevil.

muste edaspidiseks arutamiseks kutsuti ellu igal maal vastavad organid purjespordi keskororganisatsioonide juures. Võib loota, et ka sellega oleme sammu edasi saanud.

Kokku võttes võiks mainida, et purjespordi alal Eestis on lahendatud palju selle spordiala küsimusi ning aetud sihte ka laiemas ulatuses.

Jäeb soovida, et töö kasulikkus leiaks arusaamist kõigilt sellel alal tegutsejailt kui ka laiema hulkades.

M. Piigert.

„Merepäev“ tulemas.

Propaganda Juhi kutsel peeti 11. dets. s. a. Siseministeeriumi ruumes nõupidamine esimese laiaulatuselise „Merepäeva“ korraldamise asjus. Kokku olid tulnud kõikide merel tegutsevate ja merega seotud kodanike organisatsioonide esindajad, eesotsas Vee- ja kalurite Valitsuse direktoriga ning laevaomanikkude ja juhtide, Mereväe ja Kaitseliidu esindajatega.

Mõtetevahetusel leidis säärase Merepäeva korraldamine üldist poolehoidu ja otsustati esimene päev pidada tuleva aasta maikuu lõpus.

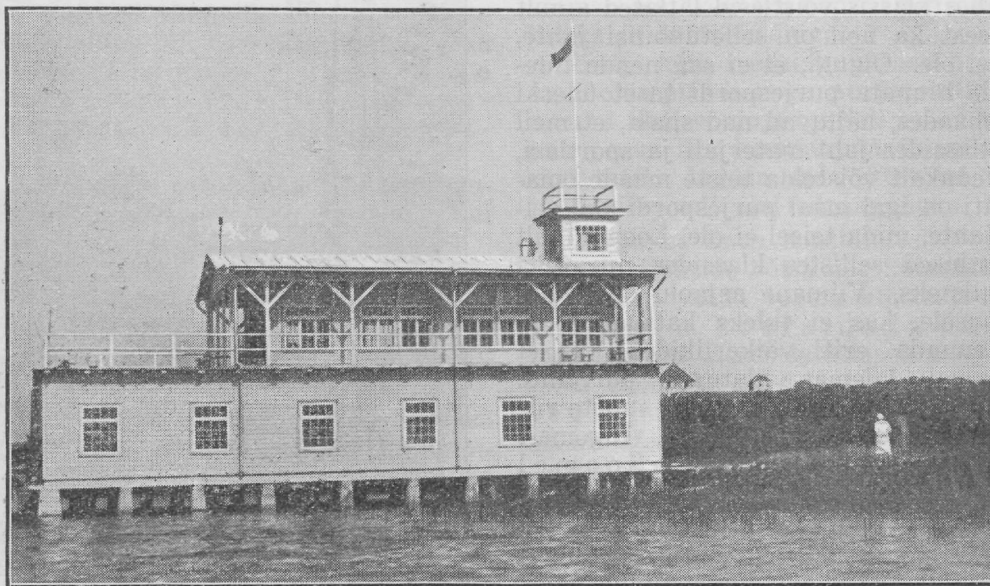
Ühtlasi valiti juhatus, kellele tehti ülesandeks koostada päeva kava ja see esitada järgmisele toimikonna koosolekule.

SMS vaadatuna kaugelt kiikrist.

Selle aasta viimasel kuupäeval märgib oma 10-aastast tegevust Saaremaa Merispordi Selts. Sel puhul tahaks vaid märkida mõne lausega SMS esimese 10 a. arenemist sellisena, kuidas see paistab kaugelt vaadatuna nii mulle kui teistele eemalolijatele, kelledega mul on olnud võimalus selle üle mõtteid vahetada.

Aastal 1926. — Tallinnas levib teade, et Kuressaares olla asutatud, vist Eesti Seltsi juures, merespordi osakond.

makapten V ä ä r t ühe jahi üksi Narvast jne. Selge tõendus, millise innuga asja juures oldi. Järgmisena oli vaja muretseda ka omad ruumid nii jahtidele kui liikmeile. Kuna ei leidunud sobivat maa-ala kaldal, siis otsustati ehitada hoone veele. Möödus umbes aasta sellest kuuldusest, kui juba saabus kutse — ilmuda uute ruumide õnnistamisele. Ja mida nägin seal: moodsamad ja praktilisemad jahtklubi ruumid üle Eesti ja — hoone põranda all loksuh lahe laine.



SMS Klubi hoone.

Organiseerimine olla täies hoos, huvi selle vastu seltskonnas, eriti noorte hulgas, suur. Need on esimesed teated, mis ulatusid Tallinna purjesportlasteni SMS-st. Tallinna Jahtklubis, kus pärast ümberorganiseerimist huvi spordi vastu järjest kasvas, võeti see teade erilise heameelega vastu. Need olid tunnused, et see endine viikingite veri ja huvi mere vastu pole saarlastes jäädavalt kadunud, vaid see tungib ka nende juurde, kes oma harilikus elus merele ei pääse.

Aastat kaks hiljem. — Sattudes Kuressaarde — näen: linna paadisilla ääres juba mitmeid jahte ning klubi hoonena väike ruum silla otsas. On pandud alus klubi korrale, ning seltskonna suhtumine klubisse on soe. Seda näitas väljasõit Abruka saarele, mille kaasa tegin, selgesti. Ei olnud nii palju sõidukeid, et kõiki soovijaid ära mahutada.

Jahtide hankimine oli läinud kiiresti: kommodoor Ne p s tõi ühe jahi üksi Soomest, sada-

Ei see viikingi veri jäänud rahule ka sellega. Ei tahetud tegutseda ainult kodulinna. Kui algatati mõte, et kord aastas peaks kokku tulema üle Eesti, rammu katsumiseks, siis SMS oli esimesena nõus ja ka platsis. Oli juhtumeid, kus SMS oli ka siis platsis, kui kedagi kusa-gilt, ilmastiku olude tõttu, kohale ei jõudnud, vaid jahid siin-seal varjule jäid või reast välja löödi. See oli M u h u v ä i n a s. Edasi algatati mõte, et tuleks üldiste sihtide paremaks saavutamiseks asutada Liit. Kohe oli SMS algatajate reas ja lõi innukalt kaasa. Ja nii on see seni kestnud. Ikka kinni peetud põhimõttest: kus Eesti purjespordi arendamiseks ehk populariseerimiseks midagi laiaulatuslikumat korraldatakse, seal on SMS lipp ka lehvimas.

Soovin SMS truuks jääda oma senisele põhimõttele, ning arendada neid suunas, mis kasuks saarlastele ja tervele Eestile.

M. Piigert.

Külastage

**Restoran-öölokaali
„DU NORD“**

TALLINN

„DU NORD“

O/Ü. TILGA & Ko

ELEKTROSAKOND, TALLINN, HARJU 23,
TELEFON 467-98.

Suures valikus oma tööstusest elektri-
armatuure, triikraudu jne. soovitab sood-
sate hindadega.

CELOTEX

suurevormiline isolat-
sioon- ja ehitusplaat.

Mõjuvam vahend
külma, kuumuse ja
niiskuse vastu.

A. & P. Mietens,

Tallinn, Merepuiestee 15.
Telefonid 306-46, 305-00.

N. SCHILLING & Ko

TALLINN, PIKK 27 (SISSEKAIK HOBUSE 2)

Telefon 437-29.

Esindab järgmisi firmasid:

Gleniffer Engineers Ltd., Glasgow (Diiselmootorid)

Beldam Asbestos Co., Ltd., Hounslow

J. Dampney & Co., Ltd., Newcastle-on-Tyne (Apexior)

Radikal-Werk G. m. b. H., Stuttgart (Tulekustutajad „Radikal“)

Dreyer, Rosenkranz & Droop A/G., Hannover

Bonner Fahnenfabrik, Bonn.

AKTSIA-SELTS

TALLINNA KÖIEVABRIK

JOHN CARR'I PARIJAD

KOPLI TÄNAV 33

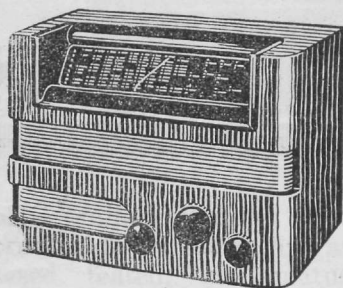
TELEFON 439-79

|||||
Köisi, kanepist tõrvatud, manillast ja sisalist

Nööre, loe-, logi-, lipu- ja kalavõrgu-, hüüsingut, schiemansgarni jne.

Trosse, parvetamis-, veo-, ankru- ja liiktrosse ning jahtidele trosse kõrge- mast manilla kiudainest.

|||||



„Võrratu hea hääl!“

see on kõikide ühine otsus

BLAUPUNKT

• kuuldes.

A/S. TORMOLEN & Ko

Tallinn, Raekoja pl. 17. Telefon 428-06
Narva, Jaala tän. 14. Telefon 89

INGLISMAGASIN

Valmisriided

omanik SVERDLOV

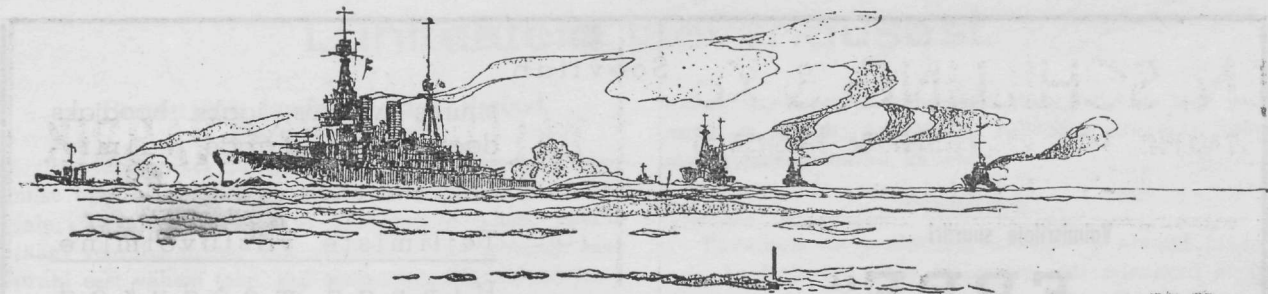
Maakri 2, S. Tartu mnt. nurgal
Kõnetraat 301-63

Suures valikus moodsaid meeste- ning naiste üliriideid.

Mereväe vormiriiete tellimiste vastuvõtt.

Hinnad mõõdukad.

Järelmaks võimaldatud.



Lühiteateid sõjalaevastikest.

Inglismaa. *The Journal of the Royal United Service Institution* 1936. a. augustikuu numbris tuuakse pealkirja all *Fleet Gunboats* vaateid tänapäeva hävitajale. Autor esitab hävitajaile järgmised ülesanded:

- 1) A-laevade vastane kaitse.
- 2) Võitlus vastase hävitajatega.
- 3) Võitlus vastase õhujõududega, eriti vastase torpeedolennukitega.
- 4) Päevased ja öised torpeedorünnakud vastase peajõududele.
- 5) Öine luure.

Neist ülesandeist autori arvates selgub, et tänapäeva hävitaja peab kujutama endast teatud kompromissi artilleeria-, torpeedorelvastise ja mehhanismide kaalu suhtes.

Kui aga võtta need viis ülesannet täpsemalt, siis kolme esimese ülesande täitmiseks hävitaja ei vaja torpeedorelvastist, mille olemasolu põhjendab vaid nõrgemat artilleeriat. Teiselt jälle päevasteks ja öisteks torpeedorünnakuiks on hävitajail liiga suur artilleeria.

Artilleeria kaalu vähendamise arvel võiks lihtsalt suurendada kiirust.

Neid asjaolusid arvestades autor teeb otsuse, et laevastik vajab kaheksa hävitajat, ühed, millel on artilleeria ülekaal nn. *Fleet Gunboats*, teised — torpeedorelvastise ülekaaluga — torpeedopaadid.

Fleet Gunboats peavad olema relvastatud 8—12-sm universaalsuurtükiga paarisalustel, või 9—12-sm kolmikaluseil ning kahe õk-automaadiga. Kui seda ruum ja raskused tekil võimaldavad, siis võib neid varustada pealegi 2—45-sm torpeedoga. Nende kiirus peab olema vähemalt 40 sõlme, kuna uued inglise lahingulaevad ehitatakse 30-sõlmelised.

Uuetüübilised torpeedopaadid peavad omama 2 neljatorulist 53,3-sm torpeedoaparaati, 2 — 12-sm universaalsuurtükki (üks vööris, teine ahtris) ja 2 õk-automaati ahtri sektorite jaoks.

Torpeedopaatide kiirus peab olema kuni 50 sõlme.

„Our next battleships“.

Mere alasse puutuvaist kirjutisist väärub tähelepanu „Meie järgnevad lahingulaevad“ (*Our next battleships*), mis ilmus novembris 1935. a. *Journal of the Royal United Service Institution*.

Viimase kahe aasta jooksul käsitletakse välisriikide meresõjakirjanduses ikka rohkem ja rohkem suurte sõjalaevade tonnaaži küsimust. Kuivõrd suurt tähtsust omab küsimus Inglismaal, näitab juba see asjaolu, et kuldmedal 1934. a. parema kiritöö eest määrati autorile teema käsitlemise eest „Missugune peaks olema minimaalne lahingulaeva tonnaaž tänapäeva sõjas.“

Our next battleships on õieti mainumbris ilmunud van-leitn. *Bennet*'i artikli korrektiiv, kuna nähtavasti inglise laevastiku juhtivate organite arvamised olid autori arvamistest lahkuminevad.

Van-leitn. *Bennet* soovib ehitada lahingulaeva 27.000 t; artilleeriaga 9—34,3-sm kolmelistes tornides (kaks vööris, üks ahtris). Keskmise kaliibri peaks moodustama 16—120-sm universaalsuurtükki paarisalustel varjatud kilpidega. Need suurtükid peavad võimaldama laskmist nii väikestel kui ka suurtel tõstenurkadel. Lahingulaeva maksimaalne tuleulatus oleks 38.000 m.

Laevakere allpool veeliini peab vastama miinimumtakistusele libisemise mõttes, ning peab olema varustatud seesmise miinivastase kaitsega. Kere laius ei tohi ületada 28 m, et laev võiks kasutada olemasolevaid dokke.

Ülejäänud laeva elemendid oleksid: pardasoomus — 356 m/m, tekisoomus — 152 m/m, tornid ja teised 406—228 m/m; naftakütte- ning kõrgesurve-mehhanismid, kiirus 25 sõlme, tegevusraadius 10.000 miili 12 sõlme; torpeedoaparaate ei ole; 1—2 lennukit ja katalpulti.

Our next battleships autor, kes varjab end nime *observer*'i taha, kritiseerib selle laeva elemente kiiruse seisukohast. 25 sõlme asemel ta soovib 30 sõlme, motiveerides seda asjaoluga, et laevastiku ülesandeks on vastase laevastiku ülesotsimine ja hävitamine.

Uuemad saksa suured sõjalaevad 26.000 t projekteriti kiirusele vähemalt 26 sõlme, prantsuse *Dunkerque*'id peavad tegema 29 sõlme ning itaallaste *Littorio* — 30 sõlme. Väljudes sellest peavad autori arvates inglise lahingulaevad tegema vähemalt 30 sõlme.

Kiiruse suurenemine saavutatakse peakaliibri vähendamise, torpeedoaparaatide kõrvaldamise, universaalse keskmise kaliibri jne. arvel.

Soovitab

suures valikus igaks hooajaks
daamide ja härrade valmis-
riideid.

Valmisriiete suuräri

K-M. „ERPE“

Tallinn, Viru tän. 22

Tellimiste vastuvõtmine.

Hinnad mõõdukad.

Järeilmaks võimalik.

ESIMENE TARTU KONSERVITÖÖSTUS

„KONSERV“

MITMESUGUSED KALAKONSERVID
RIKKALIKUS VALIKUS

TARTU, KIVI TÄN. 36

TELEFON 16-38

Tootjalt otse tarvitajale!

Soodsama hinnaga ostate toidukaubad

Talusaaduste Müügiühingult

TALLINNAS, VENE TURG NR. 3. TELEFON 314-77.

Oma leivatööstus, suurmüügilaod,
lihakarn ja laevavarustamise osakond.

Pühadekinke rikkalikus valikus

Georg Meier • Pikk tän. 10

Noorsoale

Perenaistele

Meestele

Tööriistagarnituure

Nuge & kahvleid
Lusikaid

Habemeajamis-
aparaate

Uiske

(roostevabu)

Taskunuge

Lühiteateid laevandusest.

Puudujääk laadungi üleandmisel.

(Short delivery.)

Laevaomanikel ja kaptenitel tuleb sagedasti tege- mist teha puudujäägiga kauba üleandmisel kaubasaajale. Tavaliselt arvatakse siis koguveorahast puudu- jäägi veoraha maha. Ühe sõnaga — laevaomanik saab prahi eest vähem tasu, kui tema oleks õigustatud lasti- kirjade järgi saama.

Analoogiline asi oli hiljuti Inglise kohtus arutusel.

Laev oli viinud metsalaadungi *Leningradist* — *West Hartlepooli*. Laadung oli laaditud 13 lastikirjaga. Laadungi vastuvõtul sihtsadamasse kaubasaajad teatasid, et laadungis on puudujääk, mille võrra veo eest vähem makstakse. Laevaomanik ei leppinud sellega ja andis asja kohtusse. Samuti esitasid kohtu teel nõudmise ka kaubasaajad.

Kohus asja arutades langetas otsuse laevaomaniku kasuks, põhjendades oma otsust lastikirjadega. Igas lastikirjas leidis märkus „Kvaliteet, omadused ja mõõteteadmata“ (Quality, condition and measure unknow). Seega laevaomanik ei ole vastutav lossimisel ilmsikstulnud puudujäägi eest. Välja arva- tud juhul, kui laevaomanik või laev otseselt süüdi on puudujäägi tekkimises. Kohus seletas veel, et laeva- omanikul ei ole õigust ülalnimetatud klausli põhjal üle anda valge puu asemel punast puud või ümberpöör- dult, kuid ei ole vastutav puudujääkide eest, mis on tekkinud kaubasaatja ja kaubasaaja vahel.

Viljalaadungi vigastused reisul.

Huvitav asi oli hiljuti arutusel *Manchesteri* kohtus.

Laev oli prahitud viljaga *Vancouverist* — *Man- chesteri*. Sihtsadamasse jõudes leidis kaubasaaja osa laadungist olevat rikutud seisukorras ja jättis selle eest prahiraha maksmata. Laevaomanik andis asja kohtu lahendada, mispeale kaubasaaja esitas nõudmise ka laevaomaniku vastu.

Kohtulikult asja arutamisel selgus, et üks toruvalts, mis oli kinnitatud tekile, oli lasknud merevett läbi ja see sattunud vilja sisse, seega rikkunud vilja. Laeva- omanik seletas, et laadimissadamasse nimetatud ruum oli täiesti kuiv ja sadama ülevaataja poolt tunnustati laev täiesti merekõlblikuks. Kuid sihtsadamasse oli ruumis vett 2½ jalga. Tõenäoline, et viga tekkis sõidu kestel, sest laev oli reisu alul täiesti merekõlblik. Samuti ei

olnud vastaspoolel vähematki tõendust, et laev seda mitte ei olnud. Arvestades eeltoodud langetas kohus otsuse laevaomaniku kasuks.

A. J.

Prahiturg.

Tavaliselt on prahiturul detsembris alanud madal- seis, kuid tänava näib detsembri alul seisukord olevat pisut parem eelmiste aastate omast. Balti mere vedudel on söeprahid püsinud oktoobri-novembri tase- mel. Arvatavasti langevad need jaanuaris ja veebrua- ris pisut allapoole, kuid kindlasti mitte sellele tase- mele kui möödunud aastal. Ka metsaprahid on püsi- nud kindlatena minimaalhindade raamides, sagedasti on prahtisid ka üle minimaalhinna maha tehtud. Kõr- gema veohinna nõudmine on ka täiesti õigustatud, sest laeva tarbeained on kõik hinnas tõusnud. Eriti aga punkrihinnad, mis veel käesoleval kuul näitasid tõusu.

Ka väljaspool Balti ja Põhjamerd on mär- gata elavust. Nii näeme, et River Plate vedudel, kus pea alati oli tonnaaži ülepakkumine, on seisukord muutunud kindlamaks laevaomanikele. Prahid on maha tehtud U. K-sse keskmiselt 1/- üle minimaalhinna. Põhja-Ameerika vedudel on seisukord vaikne, mis tingitud streigist. Kauge-Idas on tegevus eriti elavaks muutunud. Tonnaaži järgi on nõudmine suur ja hinnad tõusevad. See elavus on mõjunud isegi Austraalia turule, tõmmates seal tonnaaži Kau- gesse-Idasse ning mõjutades seal hindu.

Allpool toome mõned tehtud prahid:

580 std.,	Örnskoldsvik — London, 35/6 d.b.b.,
	dets.
580 „	Kopmansholmen — Shorpness,
	43/6 d.b.b., dets.
600 „	Danzig — London, £ 715 lump. f. i. o.,
	d.b.b.
630 „	Haaparanda — Poole, 43/-, d.b.b., juuli
	1937.
2000 tn.,	Immingham — Oxelsund, söed 6/-.
1600 „	Immingham — Königsberg, söed 6/-.
1700 „	Seaham — Wasklot, söed 6/6.
2500 „	Humber — Tuborg „ 6/1½.
3000 „	Firth of Forth — Kopenhaagen,
	söed 5/6.
3600 „	Mathil — Kopenhaagen, söed 5/2.

A. J.

Lühiteateid purjespordist.

Purjespordi tegevuskavadest 1937. a.

Nüüd, kus juba möödunud suvehooaja tegevus lõp- penud ja kokkuvõtted sellest tehtud, hakkavad sport- lased mõtlema tuleva-aastase suve tegevusele ja kava- dele.

Neist kavadest, mis meie sportlasi võiksid huvitada

ja millele tähtsajad juba enam-vähem kindlaks määra- tud, oleks märkida KSSS poolt korraldatav võidu- sõit ümber Gotlandi ja purjesportlaste kokku- saamine *Färosundis*, ning olümpiajollidel võidu- sõit Euroopa meistri nimele.

Gotlandi võidusõit on kavatsetud korraldada

juulikuu algul. Üksikasjalised tingimused selleks sõiduks on väljatöötamisel. Selle võidusõidu järele on võidusõit 1935. a. eeskujul *Färosundist — Wentspils'i*, kus peetakse arvatavasti ka kohapealsed võistlused. Siin on Eestil Läti presidendi auhind kaitsta.

Teine meile oluline sündmus on võistlused olümpiajollidel Euroopa meistrinimele. Seda korraldab Austria Purje Liit 2.—8. augustini *Attersee'l*. Võistlused seal toimuvad samatüübilistel jollidel, mis olid ka olümpiaadil. Need võistlused on mõeldud selleks, et alal hoida huvi jollisõidu vastu

ja oleksid ühtlasi ka algtreeninguks järgmistele olümpia võistlustele. Et meil juba on teatud kogemused sellel alal, siis oleks vist õige, kui ka meil nende võistluste vastu ette valmistataks.

Juuni esimesel poolel on rahvusvahelised võistlused Saksa mereväe auhinnale *Kiili lahes* ja teisel poolel *Kiili nädal — Kiili lahel*.

Naabermaade purjetuskavad on ka väljatöötamisel ning selguvad lõplikult ligemal ajal. — Selle järele koostatakse lõplikult ka meie kavad.

M. P.

Elektri-armatuuride tööstus

TALLINN,
DUNKRI 4

„REX“

TELEFON
463-70

Valgustuskehad
Valgustus-sisseseaded
Peenmetalltööd
Galvaanilised tööd

Maitserikas ja rikkalik valik

Hinnad mõõdukad

Nööri-, topsu- ja narmaste tööstus

V. KUUTTANEN,

Rataskaevu 9-5.

Telefon 471-48.

Valmistan: puuvillast, villast, siidist ja metallist ilustuse nõöre ja narmaid.

Töö korralik ja maitserikas.

KOMPVEKI- JA ŠOKOLAADIVABRIK

RIOLA

KOMPVEKID

ŠOKOLAAD

MARMELAAD

PASTILAAD

TALLINN, KREUTZWALDI 2

Als. „Eesti Turbatööstused“

ROOTSI raadiovastuvõtjad

AGA-BALTIC

on ületamatud oma heliülekanne
puhtuse ja selektiivsuse poolest.



NÕUDKE DEMONSTREERIMIST!

ESINDUS JA LADU:

A. SELLING & Ko

TALLINN, VENE T. 13-11. TELEFON 470-22

TALLINNA TEKSTIIL

SUURIM VALIK
KODU- JA VÄ-
LISMAA RIIDE-
KAUPADEST.

V. KARJA 1. TEL. 446-34

Viimased moeuudised saabu-
vad alati esimestena meile.

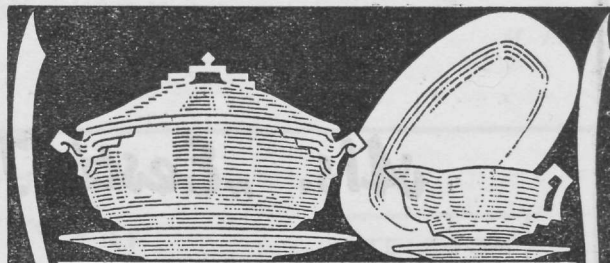


L. D. EPSTEIN

Asut. 1876



Tallinn, Kuninga tän. 2. Telefon 436-97



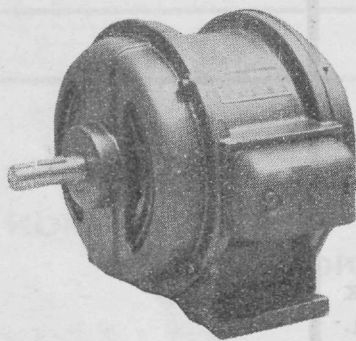
D. Mirwitz & Sojad

TALLINNAS: Estonia puiestee 13
Tartu maantee 13

TARTUS: Raekoja 6

A-S. „VOLTA TEHASEID“

TALLINN, SOO TÄNAV 27, TELEFON 426-12.



Elektri-ventilaatorid, -mootorid ja
-transformaatorid- ♦ Elektri-keevi-
tusseaded ♦ Gaasikaitse kurnad ♦
Pumbad

Seltsi põhi- ja tagavara-
kapitalid ületavad

Kr. 948.000

Seltsi asutamisest peale
on kahjude eest välja
maksetud üle

Kr. 5.000.000

Soliidne
edasikindlustus!

Juhatus asub Tallinnas, Vana Viru 12. Kõnetraat 426-66. Telegrammi-aadress:
„POLARIS“. Osakond asub Tartus, Suurturg 11. Kõnetraat 6-75

Esindajad kõigis linnades ja maakohtades

„POLARIS“

EESTI KINDLUSTUS A.S.

võtab vastu järgmisi

KINDLUSTUSI:

tule-, murdvarguse-, veo-,
väärtsaadete-, kasko-
(laevakerede) ja klaasikindlustusi

KAHJUD LIKVIDEERITAKSE VIIVITAMATA!



Odavamaid ostukohti Tallinnas!

.....
*Karusnahku, -
kübaraid, -
mütse, -
pesu- ja
pudukaupu*
.....

E. DELSKY

Maakri tänav 4
.....

O.Ü.

J. Rubin

TALLINN, VIRU 17
TELEFON 447-36



JUVEELID

SEINA-, TASKU- KÄE-
KELLAD
KRISTALL

RIKKALIK VALIK

A.-S. H^V MOSER & Ko

TALLINN, PIKK TÄNAV 19. TELEFON 437-47.

LE LOCLE
SCHVEIZ



ASUTATUD
1826. A.

SOOVITAB RIKKALIKUMAS VALIKUS

tasku- ja käekelli maailma - kuulsa
H-y MOSER & Cie vabrikust
Le Locle Schweiz. Seinä-, laua- ja
äratuskelli. Kette ja käevõrusid.

Kuld- ja hõbeasju.

PARIMAT ROOTSI KRISTALLI

Jällemüüjaile meie ei anna oma kelli
müügiks, mispärast neid saab ainult
meie juurest.

ATELJEE

ED. TASKA

TALLINN, KUNSTIHOONE

TELEF. 443-58

Kaunimaid kingitusi jõuluks

Tallinna Majaomanikkude Pank

Harju tänav nr. 45

Kodune telef.-keskjaam 478-50

TOIMETAB KÕIKI

PANGAOPERATSIOONE

Lauze



M. ANDREESEN

RÄTSEPAÄRI

Inglis riideladu

Tallinn, Vabadusväljak 10-1, uks A
(Majaomannikkude pangamaja)

Telefon 430-54

Fa M. Smirnov

„EKSPORT
IMPORT“

TALLINN,
Narva mnt. 24

Telefon 302-68



PIIRITUSE PUHASTAMISE VABRIKUTE O/Ü.

TALLINNA VIINAVABRIK.

(ROSEN & Co.)

KONJAKID, LIKÖÖRID JA NAPSID.

PARFÜMEERIA OSAKOND.

TALLINN, MEREPIUEST. 15. KÕNETR. 304-26.

Suurim ja täiuslikem riidekaubamaja

»LADU«

Tallinnas, Valli 4, telef. 450-23



Odavaimad päevahinnad!

*Alati saadaval kodu- ja vä-
jismaa viimased uudised*

Müük ka orderitega.



Kõik

mida vajad autoalal —

ostad

O/Ü TARMIO"ST

Tallinn, Narva mnt. 6. Tel. 308-54 ja 306-50.

Kaubanduse

A-S. Hüppler & Ko

Tallinn, S. Tartu mnt. 43. Telefon 305-01

Soovitame suuremal ja väiksemal arvul:

**rauda, plekki, igasugu tööriistu,
ehitusmaterjale, majapidamis-,
jahi- ja maalritarbeid.**

OSTAME:

vana rauda, malmi, plekki ja muid metalle.