

MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmub kuus korda aastas

Vastutav toimetaja Vassili Martson, kapten-leitnant Tel. ametis: Mereväe 27 kodune: Mereväe 72	Väljaandja: Mereväe Ohvitseride Liitkogu Toimetus ja tallitus: Merejõudude Staap V. Patarei 10. Tel. Mereväe 29 <hr/> Tellimishind: aastas kr. 5.—; $\frac{1}{2}$ aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s.	Tegev toimetaja Richard Kokk, leitnant Tel. ametis: Arsenali 441 Kodune: Kaitseväe 13-28.
---	---	--

NR. 6**DETSEMBER****1933**

SISU: Lugupeetud lugejaile! — Erukontr-admiral *J. Piika* — Meie merejõudude 15. aastapäeva puhul; Mer. kpt. *V. Grenz* — Kas mere- või õhujõud; Kontr-admiral *H. Salza* — Lühike ülevaade meresõdade Baltimerel; Van. leitn. *J. Sandbank* — Meie merejõudude sünnist, arengust ja ülesannetest; Mer. kpt. *R. Borgmann* — Merelaevastiku divisjon — Vabadussõjast tänapäevani; Kpt. leitn. *J. Usin* — Kuidas sündis ja arenes Peipsi laevastiku divisjon; Kpt. leitn. *J. Loosberg* — Mereside; Kv. am. *E. Metsapa* — Sõjasadam; Kpt. maj. *H. Liikane* — Mereväe õppekompanii; Kpt. maj. *H. Liikane* — Merejõudude sporditoimikond; Van. allohv. *J. Kirkmann* — Mereväe üleajateenijate liitkogu; Ins. *E. Tärna* — Mehaaniku märkmik; *J. S.* — Mälestusi mereväe kadettide I lennust; Kilde mereväe kadettide III lennu päevikust; *R.* — Mälestusi mereväe kadettide III lennu päevilt; *R. A.* — Mõningaid andmeid Saaremaa Merisporti Seltsi tegevusest 1933. aastal; *G. Lagus* — Priisioigus ja selle rakendusnormid Eestis (lõpp); Lühikesi teateid.

„Merenduse“ toimetus soovib mereväe 15. aastapäeva puhul merejõudude juhatusesele, üksuste ülematele ja kõigile neile alluvaile mereväes õnne ja edaspidiseks järjekindlaks riigikaitsetööks palju jõudu ja edu.

Toimetus.

Lugupeetud lugejaile!

Käesoleva numbriga lõpeb „Merenduse“ esimene aastakäik. Selle aja vältel on püüdnud „Merendus“ neist sihtidest kinni pidada, mis olid üles seatud tema esimeses numbris.

Möödunud aasta jooksul on suudetud kontakt luua asjasthuvitatud merenduslike ringkondadega ja nende häätatlikul toetusel ning kaastööl laiendatud sisulist külge. Kui võrd „Merendus“ on suutnud nende mitmekesiste huvide juures rahuldada vastavaid huviringkondi — jääb muidugi lugupeetud lugejate otsustada. Toimetuselt on püütud selles suunas teha kõik, mis võimalik.

Lõpetades ajakirja esimest aastakäiku, palub toimetus vastu võtta suurim tänu kõiki kaastöölisi, lugejaid ja kuulutajaid, kes kuidagi on kaasa aidanud „Merenduse“ esimese aastakäigu eduga lõpetamiseks; samuti neid, kes on olnud abiks oma lahkete nõuannetega ja väljendanud soove, mis on toimetusel kergendanud sisulise külje korraldamist.

Ühtlasi loodab toimetus uuel aastal jätkata tegevust endises suunas, kinni pidades üllesseatud eesmärgest. Toimetus loodab, et ka eeloleval aastal asjasthuvitatud ringkonnad ei keela oma kaastööd möödunud aasta eeskujul, mis aitab kaasa „Merendusele“ tema sihtide taotlemisel.

Toimetus soovib kõigile kaastöölisile, lugejaile ja kuulutajaile eelolevaks uueks aastaks palju edu ja jõudu!

TOIMETUS.



Mereväe-kapten V. Grenz,
Merejõudude juhataja.

Meie merejõudude 15. aastapäeva puhul.

Erukontr-admiral Joh. Pitka.

15 aastat on möödunud, hulk vett on jooksnud selle aja kestel merre ja lained hulga liiva kandnud kaldale. Nii mõndki aeg on matnud unustusliiva alla. Kuid on mälestusi, mis võivad kustuda ainult ühes eluga.

Kaks nädalat kibedat väsimatut võitlust üleöö kokkuklopsitud n. n. „soomusrongil“, mis kujunes võitluse kestel kaheks iseseisvaks osaks. Seni kui esimest osa parandati Tallinnas, mis hakkas võitluses lagunema, võitles teine osa liinil; ja kui esimene naasis liinile, tuli viia parandusele teine osa, millest tehti täiesti omaette soomusrong. Ja kui see jõudis liinile ning oli opereerinud lühikest aega esimesega koos, sai hädavajaliseks jälle esimest parandada ja täiendada. Sel kombel kujunesid otse võitluses ja võitluses saadud kogemustel n. n. „soomusrongidest“ meie omapärased löögi-osad ja omapärased võimsad soomusrongid.

Jõudnud esimese soomusrongi osaga hilja õhtul 16. XII 1918. a. Tallinna, panin Raudtee Tehastes selle ümberehitamistöö ajaviitmatult käima. Järgmisel päeval, 17. XII puhkes põrandaaluste enamlaste õhutusel poliitiline streik, sihiga muutuda revolutsiooniks. 18. XII hommikuks oli soomusrongi suurtükiplatvorm ja üks kuulipildujate vagun juba võitluseks korras, tõmbasime selle rongiosa Suure Ranna väravasse. Kapten Irv võttis Sadamatehased suurtükikontrolli alla, ja ma läksin, kaasas ohvitserid *Neps*, *Susi* ja umbes 15 meest, kahe kuulipilduja ja rakettidega Sadamatehastesse, kus asus revolutsiooni pesakoht. Likvideerisime sääli suure miitingu, vangistasime mõned ninamehed ja panime töö käima. Säält tõttasin sadamasse parandusel viibivale ranna-suurtükilaevale „Lembitu“ (endine „Bobr“), kus parandustööliste ja madruste keskel oli võtnud revolutsiooniline meeolu maad, tahetud punane lipp üles tõmmata. Ohvitserile oli antud salk üliõpilasi toetuseks. Laevale jõudnud, selgus, et ohvitseride meeolu oli väga langenud, ja nad ei usaldanud sugugi meeskonda. Vanem ohvitser *Gildemann* teatas, et komandör *Kriisk* olevat läinud mereväe valitsuselt raha tooma, et meeskonda rahustada. Vastavate volituste põhjal vallandasin otsekohe komandöri ja määrasin asemele mitšman *Klaar'i*, kes teenis minu juhatusel oleva Balti Päästeseltsi laeval kaptenina; ta sai abiliseks instruktorina kogenud elukutselise mereväelase vanemleitnant *Veigelin'i*. Ühtlasi lasksin mõne punase ninamehe vangistada. Laeva parandustöödele ja võitlusvalmis seadmiseks panin kõva pressi pääle, nii

et neljanda päeva ööl võisime juba esimese operatsiooni alata. Vaheajal käisin Tallinna reidil viibiva inglise laevastikuga, mis oli admiral *Alexander Sinclair'i* juhatusel, Port-Kundas ja Asserinis vaenlase seisukohti pommitamas.



Erukontr-admiral Joh. Pitka, vabadussõjajaegne Merejõudude juhataja ja mereväe looja.

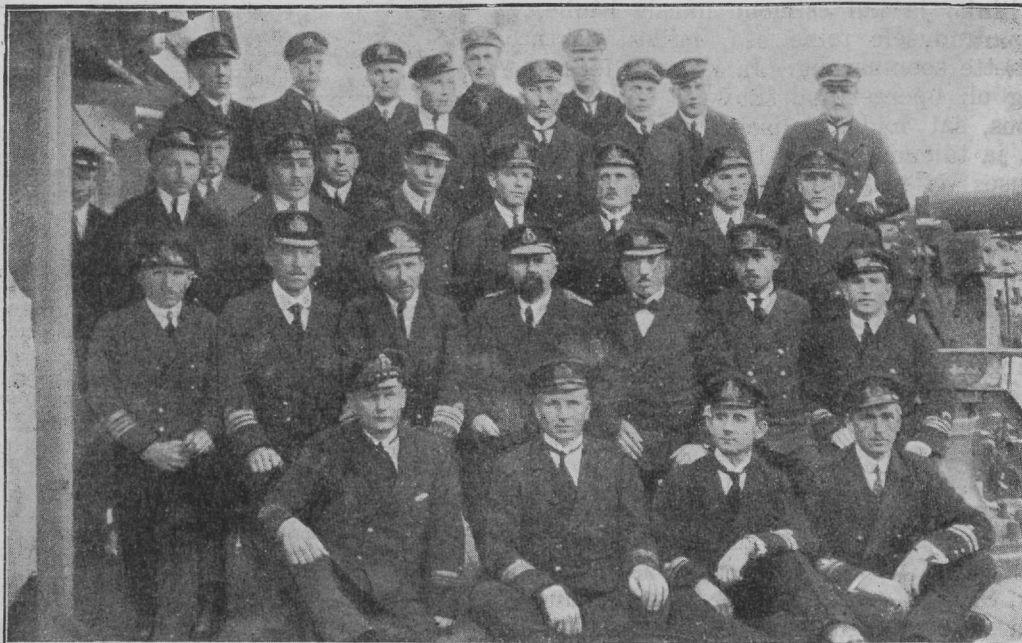
21./22. detsembri ööl kell 00.30 astus meie merejõud tegevusse, väljudes Tallinna sadamast, et Port-Kundas teha dessant. See merejõud koosnes kolmest väikesest laevast. Sinna kuulusid „Lembit“, ehitatud 1907. a., pikkus 218 j., laius 36 j., sügavus 12 j., 800 ind. HP, kiirus sel ajal 6—8 sõlme, suurtükid: 2 = 120 m/m, 4 = 75 m/m ja 1 õhukaitse suurtükk 40 m/m;

„Laine“, ehitatud 1914. a., pikkus 122 j., laius 29 j., masin 350 HP, kiirus 8½ sõlme, paari väikesekaliibrilise suurtükiga;

„Lood“, umbes „Laine“ suurune, alguses ilma suurtükkideta, hiljem saime 2 väikekaliibrilist kiirtule-suurtükki.

Meeskond koosnes 26 ohvitserist, 134 mereväelasest ja 32-mehelisest dessantsalgast. Kell 10.40 23. detsembril jõudsimme Port-Kunda alla, kus tegime kiiresti dessandi, ja kell 13 olid toodud juba esimesed sõjavangid laevale, nende seas enamlaste komissar. Kui olime ajanud põgenema umbes 300-mehelise vaenlase salga, pöördusime ilma kaotusteta videviku alul tagasi Tallinna, võttes ühes 8 sõjavangi ja jättes maha 4 vaenlast surnult. Saagiks saime 4 püssi, 1 revolvri, 7 telefoniaparaati ja tähtsaid dokumente.

oli lahkunud sel ajal Soome lahest, ja meil tuli oma jõududega üksi läbi saada. Et seljatagust võimalust mööda kaitseda, sai „Lennuk“ ülesande Kroonlinna alla miinid panna. Kaks korda tuli „Lennuk'il“ üritada see raske teekond, viies Kroonlinna väljasõiduteele 100 miini. Kuid meie merejõudude ülesanded suurenesid aina ühes sõja kestvusega. Nii tuli meil lõpuks oma „munakoortega“ ära võtta Krasnaja Gorka 12-tolliliste ja Hallihobuse 9-tolliliste tule all Kalishi 6-tolliline patareid, et sääli teha dessant. Ja meie viisime ka selle ülesande täide. Olime



Grupp vabadussõjaageid mereväe ohvitserid. Keskel kontr-admiral Joh. Pitka.

Sellele õnnelikule operatsioonile järgnes lakamatult üks operatsioon teisele aina suurenevate dessantidega, kuni 17. jaanuaril 1919. a. üle 1000-mehelise väega tegime Narva all, Sillamäe ja Meriküla vahel, Montplaisiri juures õnnelikult dessandi, mille tulemuseks oli Narva võtmine 18. jaanuari õhtul kella 5—6 paigu meie dessandi poolt.

Sellest operatsioonist oli sunnitud osa võtma isegi tulelaev „Saritsev“, mida pukseeris vedur-laev „Reval“. Ka väikesed mootortraalerid „Olev“ ja „Kalev“ olid täidetud meestega, kuna alglaevastikule („Lembit“, „Laine“, „Lood“) oli juure saadud miiniristleja „Lennuk“ viie 100 m/m suurtükiga. Selle operatsiooniga oli palju riskeeritud, sest inglise laevastik, mis kaitses meie seljatagust varemate ja hilisemate operatsioonide juures vaenlase laevastiku vastu,

hävitanud ju enne seda Landeswehr'i Magnusholmi 6-tollilise patareid Düüna jõesuus ja Düüna jõesuus teinud dessandi. Kuigi need operatsioonid võeti ette sõjareeglite vastu, tungides hästi peidetud ja kaitstud 6-tolliliste patareid kallale, mille laskepiir ulatub 90 kaablile ilma vähemagi kaitseta, õhukesest metallist ehitatud laevadega, mil 100—120 m/m suurtükid, mis ulatusid ainult 75 kaabli kaugusele, siiski fakt on see, et need fantastilised ülesanded teostati õnnelikult ilma laevade kaotuste ja vigastusteta, välja arvatud Kalishi patareid pääletungimisel 12-tollilise Krasnaja Gorka pommiplahvatuse läbi „Lennuk'il“ tankide lekiks põrutus.

Siinjuures olgu ette toodud ka see tõde, et neil raskeimail ja riskantseimail Düüna jõesuu ja Krasnaja Gorka operatsioonel laevad olid

komplekteeritud ainuüksi eestlasist. Sellega see põlv Eesti merimehi on elustanud oma kaugete esivanemate merisõja kuulsuse aastasadade unustushölmast — nad on näidanud, et nad on Sigtuna võitjate väärilised järeltulijad. Nüüd, 15. aastapäeva puhul, surudes soojalt kõigi elavate kaasvõitlejate käsi, mälestame koos sügava lugupidamisega neid, kes ei viibi enam meie seas, ning soovime südamest üheskoos õne

meie järeltulijatele, uskudes kindlasti, et nendes kestab Vabadussõjas lõkkelöödud muinaseestlaste vaim.

Meie Vabadussõda on näidanud, et mitte alati esmajärguline tähendus ei ole relvades, vaid vaimus, teiste sõnadega: mitte pääasjalikult relvade jõus, vaid vaimujõus peitub võit.

Kasvagu, edenegu Eesti merijõud vabaduse, iseseisvuse kaitseks!

Kas mere- või õhujõud?

Mereväe-kapten V. Grenz.

Viimaste aastate jooksul lennukite ehitamise tehnika on teinud suuri edusamme, mistõttu nende sõjaline tähendus on tõusnud märgatavalt, võrreldes maailmasõjaaegsete lennukitega. See asjaolu on andnud nähtavasti tõuget arvamisile kui kodumaal nii välismail, et lennukid suudavad asendada laevu; seetõttu, eriti vähemad ja vaesemad mereriigid peaksid kalliste sõjalaevade asemele muretsema suuremas arvus mitut tüüpi lennukeid. Samal on kuulda ka vastupidiseid arvamusi: õhujõud merel ei suuda täita kaugeltki neid ülesandeid, mida nõuab merekaitse laevadelt.

Arvatavasti peitub tõde, nagu see on harilikult selliseil juhtumel ikka, kuski nende kahe vastupidiste vaatepunktide vahel.

Maailmasõjast ei ole kogemusi, mis otsustaksid selle küsimuse ühe või teise poole kasuks, sest õhujõudude tegevus merejõudude vastu oli tol ajajärgul väga väikese ulatusega ja nimetamisväärsete tagajärgedeta.

Rahuaaja oludes ettevõetud näilised lennukite rünnakud laevade vastu, kus lendurid harjutavad torpeedimist, pommide pildumist ja uurivad nende rünnakute taktikalist külge, kusjuures laevad pääle manööverdamise ei saa mingisugust vastutegevust avaldada, on ühekülgsed ega anna tõsiasjule vastavat pilti. Sõjaolukorras, kui laevade kõik õhukaitse relvad tegevuses, oleks pilt teissugune. Kindel on see, et tuleviku meresõjas mängib suurt osa õhujõud ja et pääle all- ja pälvee hädaohu, tuleb juure laevadele veel õhuhädaohu. Kas see hädaohu on nii suur, et teeb laevade ehitamise mõttetuks, on vaevalt usutav isegi kaugemas tulevikus. Sama juttu räägiti allveelaevade tulekust; tagajärg on aga kõikidele teada.

Õhuhädaohu sunnib laevaehituse insenere tegema muutusi laevakere konstruktsioonis, et kaitsta laeva elulisemaid osi pommide vastu, nagu seda tehti miini ja torpedo mõju vähendamiseks. Sel alal on kõikide uuemate laevade juures soomustekkide näol üht-teist korda

saadetud, aga et uuringud ja katsed sel alal kestavad, siis on praegu raske ennustada, milliseks kujuneb tulevikus sõjalaeva tüüp. Sõjalaevad kaovad siis kindlasti, kui kõik kaubandus sünnib õhu kaudu. Seda võimalust ei näe ette ka kaugemas tulevikus julgeimadki õhujõudude arenemise ennustajad.

Mereriikides sünnib kaubandus päämiselt mere kaudu. Sõjakorral vaenlane katsub seda kaubavahetust hävitada, et sellega mõjutada sõjakäiku maal. Kui üks väikeriik nagu Eesti, kel puudub sõjavarustuse tööstus, ei suuda õigel ajal täiendada varustuse tagavarasid, siis ta on sunnitud selle tõttu sõjategevuse lõpetama. Lõpp tuleb seda kiiremini, mida vähemad on tagavarad, suuri tagavarasid aga on raske, peaaegu võimatu soetada.

Kas õhuvägi suudab üksinda kaubandust kaitsta? Et saada selgem pilt, võtame ühe tõeloludele vastava näite.

Ütleme, et Eesti on sõjas ühe mereriigiga, kel merekaitseks on all- ja pälvee-sõjalaevu ja tugev lennuvägi, Eestil merekaitseks ainult lennuvägi. Eesti sadamate läheduses püsivad alatiselt vaenlase allveelaevad, õige sageli on näha ka pälveelaevu ja lennukeid. Oodata on aga sõjavarustusega transportlaeva, millest oleneb edaspidine sõjategevus. Ka on teada selle laeva tuleku aeg, nii et teatav arv lennukeid püsib alati tema kaitseks õhus. Oletame, et see kaitse on küllalt tugev, et eemale hoida vaenlase pälveelaevu ja lennukeid. Aga millist kaitset suudavad lennukid anda allveelaevade vastu? Soomes ja Lätis tehtud katsed tõendavad, et meie vetes õhust allveelaeva isegi periskoobi sügavuses. näha ei ole. Lennukid sunnivad allveelaevu viibima vee all, aga nende leidmiseks puuduvad meil vastavad seadeldised, ja selle tõttu lennukid pole võimelised takistama allveelaevade rünnakuid. See transport, liginedes vetesse, kust ta tingimata peaks läbima, et jõuda sadamasse, langeks positsioonile olevatele allveelaevadele ohvriks. Kui trans-

porti saadaksid päale lennukite veel laevad, varustatud kõikide abinõudega allveelaevade vastu teotsemiseks ja nende avastamiseks, võiks loota kindlasti, et laev vigastamata jõuab sadamasse.

Ka muud laevastiku ülesanded, nagu ranniku-pommitamine, dessantide tegemine, oleks vaenlasele palju kergem, kui vastaspoolel teotseks ainult õhujõud. Õhujõududele saadetakse vastu samuti õhujõud; õhus tekiks lahingud, ja laevadel jääksid vabad käed oma ülesandeid läbi viia. Kui aga vaenlast häiritakse õhus, vee alt ja vee päält, siis teotsemine oleks märksa raskem, ja igasugune operatsioon tuleks põhjalikumalt läbi töötada, läbiviimine võtaks rohkem aega ja oleks ka hädaohtlikum.

Et lennukeid kasutatakse suure eduga kaubalaevade hävitamiseks tuleviku sõjas, on päris kindel. Lennuväe tähendust tulevikusõjas ei tohi alahinnata. Kuid õhuhädaohu suurust ei tohi ka ülehinnata. Näiteks ilmastiku olud, eriti sügisel, on vahel nädalate viisi sellised, mis ei võimalda õhujõudude teotsemist, kuna laevad sellevastu võivad ikkagi oma ülesandeid täita. Ei arene üksi lennuasjanduse tehnika, vaid suuri edusamme teeb ka lennukite vastase relvade areng. Ükski mereriik ei ole võtnud seni veel kaalumisele mereväe asendamise küsimust lennuväega. Ka käesoleva aasta sügisel korraldatud manööver Inglismaal, kus ühelt poolt teotseks ainult lennuvägi ja vastasel poolel laevastik koos lennuväega, ei annud vastust ras-

kele küsimusele, — kui suurt hädaohtu kujutab enesest lennuk manööverdamisvõimelisele laevale, mis varustatud moodsa õhukaitse relvastusega. Selle manöövri korraldamisega taheti uurida lennuväe võimeid rannakaitse laevastiku vastu, kuid mitte seda, kas lennuvägi suudab kõiki laevastikule kuuluvaid ülesandeid täita, et asendada viimast. Ilmne on, et lennukid suudavad edukalt täita teatud piirideni osa neid ülesandeid, mis seni kuulusid ainult laevastikule, eriti kitsais vetes. Sellest tuleb järeldada, et on vajalik intensiivne koostöö nende kahe relvaliigi vahel; peame õppima tundma mõlema relvaliigi omadusi, võimeid ja taktikat, kui tahame merekaitse olla oma võimaluste piires tugevad.

Üks algtõdedest on see, et vana, tuntud relva ei asendata uue relvaga enne kui uus relv suudab täita vana relva töö täies ulatuses. Seni see uus relv — lennuk — pole võimeline asendama vana relva — laeva — täies ulatuses, küll aga suudab tõsta vana relva võimet ja täiendada seda, ka mõnel üksikul juhtumil asendada, ja seepärast maksimaalseid tulemusi riigikaitse võib saavutada ainult nende kahe relva otstarbekohase käsitlemisega, mitte aga ühe relva asendamisega teisega.

Kordan veel, et seni kui kaubandus sünnib mere kaudu laevadega ja teistel mereriikidel olemas merevägi ühes lennuväega, ei saa ka meie asendada mereväge lennuväega.

Lühike ülevaade meresõdadest Baltimerel.

Kontr-admiral H. Salza.

1. Sissejuhatus.

Meil tuntakse kahjuks õige vähe sündmusi, mis aastasadade kestel on aset leidnud Baltimerel. Meie geopoliitiline asend on seotud nimetatud merega, ja meile peaksid siinsed sündmused pakkuma mitte ainult ajalooliselt huvi, vaid ka huvitama selles mõttes, kas siin ei leidu jooni, mis on kuni tänapäevani muutmata ja avaldavad ka praegu veel oma mõju Baltimere ääres asuvalle riikidele. Ma jätan siin kõrvale vikerlaste enam-vähem muistseaja ja samuti Hansa ajajärgu. Mõlemas nois ajajärgudes on tegemist sündmustega, kus Baltimere valitsesid esimesel, s. o. vikerlaste ajajärgul üks rahvas või vähemalt oma elukommete ja organisatsiooni poolest teatav tervik, kuigi omavahel tihti tülitsev element. Hansa ajal näeme juba teissugust asjaolu. Siin näeme, et Baltimere valitsemine on ühe rah-

vusvahelise, kuigi pääasjalikult Saksa kaubanduslinnade liidu käes, kuhu kuuluvad mitte ainult Baltimere ääres asuvad linnad, vaid ka Amsterdam ja teised.

XVI aastasajal Hansa hakkas oma mõju kaotama, ja kolmekümneaastase sõja ajaks (1618—1648) Baltimere valitsemine läks linnade liidult üksikute riikide kätte.

Ajajärku, alates 30-a. sõjast, ma kavatsegi kirjeldada.

Kõik seda ajajärku käsitlevad algallikad käivad XVII aastasaja kohta ning on daani, rootsi, hollandi ja ainult osalt inglise, prantsuse ja saksa keeles. Ainult XVII aastasaja algusest tulevad juure vene allikad.

Oma artikli kirjutamisel olen kasutanud peaaegu vahenditult saksa admiral *Kirchhoffi* raamatut: „*Merejõudude mõju Baltimere ääres*”

asuvate riikide ajaloole XVII, XVIII ja XIX sajandil.“

See raamat oli minul kasutada ainult õige viletsas venekeelses tõlkes. Pääle selle kasutasin veel saksakeelset Stenzel'i teost „Meresõdade ajalugu“, kaht viimast köidet, mis on redigeeritud aga lõplikult sama admiral Kirchoff'i poolt.

Mõlemad teosed tuletavad meeles oma vähe elava keele mõttes Ameerika admiral Mahan'i raamatut ja on seetõttu võrdlemisi raskesti loetavad, kuid sisaldavad suure ja peaaegu täieliku faktilise materjali, mida muidu raske leida üheskoos ja mis on käsitledud minu arvamiselt võrdlemisi erapooletult.

2. 30-aastane sõda.

Huvitav on asjaolu, et Baltimerel leidis Daanimaa ja Rootsi alatist sõjalaevastikku paarkümmend aastat enne kui neid asutati Inglismaal ja Hollandis. See asjaolu oli välja kutsunud alatise võitlusega nende kahe riigi vahel ja samuti Hansa vastu.

Rootsi kuningas Gustav II Adolf (valitses 1611—1632) sai väga hästi aru, et tema rahva ja riigi tulevik on tihedalt seotud Baltimere valitsemisega, ja seepärast ta pööras suurt tähelepanu laevastikule. Omandanud Stolbovo rahulepingu põhjal 1617. a. Soome-lahe idapoolse sopi, oli temal laevastik suureks abiks Liivimaa vallutamisel. Seda rohkem laevastik avaldas oma mõju siis, kui Gustav II Adolf suure dessant-korpusega maandus Saksamaal ja võttis 30-a. sõjast osa. Põhjused olid küll usulised, kuid Gustav Adolf asus sellega kindlale jalale Baltimere lõunarannal ja hoidis ära kolmanda Baltimere mereväe võimu tekkimise Saksamaal. Tema mõte oli Baltimerest kinnist merd (mare clausum) teha ja siia mitte lasta võõra riikide sõjalaevastikke. Selles mõttes ta sõlmiski lepingu Daani kuningaga Christian IV.

30-a. sõja lõpul (1644—45) sõdisid Daani ja Rootsi omavahel. Daani oli otsustanud Rootsi ülevõimu vastu välja astuda ja kasutas asjaolu, et Rootsi oli maha jätnud oma laevastiku. Kuid Rootsi sai abi Hollandi poolt ja tuli lõpuks võitjaks, s. o. hoidis alal oma seisukoha Baltimerel.

Selles sõjas figureerivad Daani rahva kangelane kuningas Christian IV, kes võttis isiklikult laevastiku juhtimisest osa, ja Rootsi poolt Fleming ja krahv Wachtmeister, kelle nimed seni figureerivad Rootsi sõjalaevade nimedena. Selle sõja üksikud episoodid, nagu Rootsi laevastiku blokeerimine Kiel'i väinas, blokaadimurdmine tema poolt ja mõned lahingud, või-

vad palju huvi pakkuda, kuid nende üksikasjaline kirjeldus viiks mind liig kaugele.

Huvitav on see, et sõjast võttis osa Baltimerele täiesti võõras riik — Hollandi — ja rahutegemisel avaldas oma mõju ka Prantsusmaa.

See näitab, et Lääne riigid hakkavad huvi tundma Baltimere vastu ja püüavad selle poole, et siin ei tekiks seisukord, kus Baltimere valitsemine jääks ühe riigi monopoliks. Lääne riikide huvi Baltimere vastu oli pääasjalikult tingitud sellest, et siit oli saada laevaehituseks väga tarvilikku materjali nagu kanepit, puud ja tõrva.

3. Karl X sõjad (merel 1657—1660).

Väga sõjakas Rootsi kuningas Karl X püüdis mitme sõjaga oma riigi ülevõimu Baltimerel säilitada. Tema eesmärk oli Daanimaaga kokkuleppele jõuda, et lääneriikide sõjalaevastikud ei pääseks Baltimerre.

Esimese sõja ajal Daanimaaga 1657—58 läheb tal korda Daanimaad sundida rahulepingus (II 1658) sisse võtma klausli, mille järgi mõlemad riigid leppisid kokku võõraste riikide sõjalaevastikke Baltimerre mitte lasta.

Kuid see oli klausel, millega Hollandi ei tahtnud leppida, ja Karl X nägi, et Daanimaa püüdis rahulepingu tingimustest kõrvale hoiduda; siis ta otsustas Daanimaa okupeerida, maandus augustis 1658. a. dessandiga Seelandis ja oli kolme päeva pärast Kopenhageni ees, mida tal aga ei õnnestunud kohe vallutada. Tuli asuda pikaajalisele piiramisele. Seetõttu jõuab kohale Hollandi laevastik oktoobrikuus, ja Karl X seisukord muutub raskeks. Kuid järgmisel aastal segab ennast vahele Inglismaa, kes saadab Baltimerele suure laevastiku. Harva Baltimeri on näinud korraga nii suurt laevastikku nagu 1659. aastal. 1660 järgnev rahuleping jättis jõudude vahekorra Baltimerel peaaegu muutmata. Jällegi näeme, et Baltimere riikide vaheline sõda ei möödu ilma lääneriikide vahele segamata.

Nende sõdade sündmuste hulgas leidub palju huvitavaid momente, ja tegelaste hulgas leiame Hollandi admiralid de Witte, Rootsi admiralid krahv Wrangel'i, Daani admiralid Niels Juel'i.

4. Šoneni sõda 1675—1679.

See pikk sõda, mis alati Prantsuse kuninga Louis'i XIV päalekäimisel Rootsi kuninga Karl XI poolt Brandenburgi vastu, kutsus välja Daanimaa osavõtu Rootsi vastu. Daanimaale tuli appi Hollandi ja sellega teotses Baltimerel jälle üks võõras laevastik. Sõda oli puhtkombi- neeritud maa- ja meresõda, kus maaväe edu

rippus täielikult laevastiku tegevusest. Rootsi maavägi teotses väga hästi. Kuid tema laevastikku juhiti halvasti kõrgest seisusest isikute poolt, kel merest ja meresõjast oli õige tume ettekujutus, lubas mitu korda tema kommuni-katsioonijoont läbi lõigata, viis teda mitu korda õige raskesse seisukorda.

Daanimaal oli vastupidine seisukord. Maa-vägi oli õige nõrk, ainult laevastik päästis teda õige tugevast lüüasaamisest. Daani rahva kan-gelane, admiral Nils Juel oli energiline ja ande-rikas juht, kes lahingus Kjõge lahe ees 11. juulil 1677. aastal tarvitas juba sääraseid tak-tikalisi võtteid, mida tarvitasid läänes Rodney ja Nelson üle saja aasta hiljem.

Väga takistavalt mõjus mõlemaile poolile asjaolu, et laevastiku juhtidele ei antud tarvi-likku tegevuse- ja otsusevabadust, sidudes neid ühelt poolt liig üksikasjaliste ettekirjutustega ja teiselt poolt sõjanõukogude otsustega. Sõja-nõukogusse kuulusid eskaadrite juhid ja isegi üksikute laevade komandörid. Ainult Nils Juel võis nende takistuste pääle vaatamata eduga teotseda.

5. Põhja sõda (1700—1721).

See sõda peaks meid kõige rohkem huvitama. See on selles mõttes väga õpetlik, et näitab, missuguse katastroofiga võib sõda lõp-peda, kui mere tähtsus jäetakse ühelt poolt täiesti tähele panemata. Kaarel XII oli ees-kujulik maaväe juht, kuid mere tähtsusest ta ei saanud aru. Nagu teada, tema algas sõda sellega, et võitis Daanimaa. Selle asemel, et nüüd, omades täielikku vabadust Baltimerel, jääda mere ääre, kus tal oli kindlustatud lae-vastiku abi ja alatine ühendus kodumaaga, ta tungib Kesk-Euroopasse, kus kaotab 1709. aastal oma armeed. Kogu selle aja jooksul Rootsi laevastik vaatas rahulikult päält, kuidas Peeter Suur vallutas Soome-lahe mõlemad rannikud, ehitas endale laevastiku ja asus kindla jalaga

Baltimere ääre. Oli tekkimas üks uus mereriik Baltimere rannas. Seega oli ka luhtunud Gus-taf II Adolphi püüd säärast asja mitte lubada. Pärast Poltava lahingut Daanimaa oli uuesti Peeter Suurega astunud liitu, ja kui Kaarel XII jõudis 1714. aastal Türgimaalt tagasi, püüdis ta eeskätt kaitsta oma Põhja-Saksamaa asu-maid. Kuid tema transportlaevad hävitati 1715. a. daanlaste poolt, ja ta oli sunnitud Saksamaad täiesti evakueerima. Nüüd tekkis tal plaan võtta Norra Daanimaalt ära. Siin langeski ta 1719. a. lahingus, ilma et tema oleks püüdnud merel Venemaa vastu teotseda.

1721. a. Nystad'i rahuga Rootsi domineeriv seisukord Baltimerel oli lõpnud ja tekkinud uus

Baltimere mereriik — Venemaa. Lääne mere-riigid, s. o. Inglismaa ja Hollandi võtsid selles sõjas ainult alguses ja lõpus osa, sest vahepäälnad olid seotud 1702—1713. aastani Hispaania pärandussõjaga. 1700. aastal Inglise ja Hollandi laevastikud võimaldasid Kaarel XII maandumise Daanimaal. 1714. aastal astusid mõlemad riigid juba Daanimaa kaitseks välja, kuid kaht-lemata tagamõttega valvata seda, et Baltimere valitsemine ei satuks ühe riigi kätte, sest 1720. a. Daanimaa sunniti Rootsiiga viimasele võrdlemisi soodsail tingimusil rahutegemisele. Inglise laevastik ristles ühes rootslastega Tal-linna ees, demonstreerides Venemaa vastu, sest ei tohtinud viimast lasta liig võimsaks minna.

Ei saa lõpuks nimetamata jätta Daani kan-gelast admiral Tordens-Kjold'i, kes on saanud kuulsaks oma äärmiselt julgete ettevõtetega Kattegattis.

6. Rootsi-Vene sõda 1741—1743.

Selle sõja algas väga kergemeelselt Rootsi, nähtavasti seepärast, et vene laevastik oli õige mahajäetud seisukorras. Samuti loodeti vist Venemaa sisemisele korratusele. Kuid ka Root-sis oli seisukord õige segane. Rootsi laevastik oli taudide pärast esimese kahe aasta jooksul täiesti tegevusvõimetu. Venelased okupeerisid mitte ainult kogu Soome lõunaranniku, vaid ka Ahvenamaa saarestiku ja ähvardasid Stok-holmi. Kolmandal, s. o. 1743. aastal läks roots-lasil korda küll Ahvenamaa tagasi võtta, kuid ulgumere laevastiku ebaõige tegevus sundis Rootsit tegema rahu, mille järgi ta kaotas osa Soomet kuni Kymeni jõeni. Et siin ei olnud karta, et jõudude tasakaal Baltimerel rikutaks ja silmas pidades, et lääne mereriigid olid seotud Austria pärandussõjaga (1741—1748), ei astunud keegi nendest vahele.

Sõja sündmused võiksid meis huvi tekitada ainult niivõrd, et nad sündisid meist nii lähed-al ja osalt ka meie vete, sest Vene laevastik baseerus Tallinnas ja blokeeriti 1743. aastal siin lühikeseks ajaks.

7. Seitsmeaastane sõda (1756—1763).

Rootsi ja Vene laevastiku operatsioonid Preisimaa ranna vastu olid vähema tähendu-sega, kuid tähelepandav on asjaolu, et Inglis-maa, kes oli Preisimaaga liidus, ei saanud Baltimerre oma sõjalaevu, kuigi Põhjamere valitsemine Inglise laevastiku poolt kindlustas Preisimaad Prantsuse dessandi vastu. Kuigi siin oli tegemist vaheleastumisega elava jõuga, näeme ikkagi, et lääne mereriigid ei jätnud Baltimere olukorda tähele panemata.

8. Rootsi-Vene sõda 1788—1790.

Ka selle sõja alustas Rootsi nagu eelmisegi (1741—43) väga kergemeelselt. Rootsi kuningas Gustav III kalkuleeris sellega, et Venemaa oli koondanud kõik oma jõud lõuna poole Türgimaa vastu (Vene-Türgi sõda 1787—1792) ja lootis tagasi võita kõik, mis Rootsi oli kaotanud Põhjasõja ajal. Venemaa oli tõesti väga raskes olukorras. Maajõude Peterburgi ümbruses peaaegu ei olnud. Kuid Rootsi väljaastumine oli õige nõrk. Sõda oli algul vähe populaarne ja maavägi mässas esimesel sõja aastal (Anjala mäss). Laevastiku juhtimine oli õige nõrk, ja juba esimesel aastal Rootsi laevastik blokeeriti Sveaborgis. Rootsi laevastik tegi vea vea järele. Ainult skääride laevastikul oli sõja lõpul edu ja see päästiski Rootsi ja võimaldas rahutegemisel status quo juure jääda.

See sõda on võrdlemisi rikas suurte mere lahingutega, nimelt: Kõrgesaare juures 17. VII 1788. a. (tegelikult Ekholmi ja Kalbodagrundi vahel) Oclandi juures 26. VII 1789. a., Tallinna reidil 13. V 1790. a. ja Krasnaja Gorka juures 3. VI 1790. a. Mitte ükski neist lahinguist ei olnud otsustav, ja kõik nad kandsid joon-taktika iseloomu. Palju huvitavamad on lahingu tagajärjed ja nende mõju üldstrateegia olukorrale, mis on täiesti väärt põhjalikumalt kirjeldust, milleks aga käesoleval korral ei ole ruumi.

Tähelepanдав on ka galeeride lahingud skäärides, iseäranis need Rootsi salmes Kotka ees. Huvitav on, et rootslasil teetsid skäärides täiesti omapärased laevad, mille tüüpide nimetused kandsid Soome maakondade soomekeelseid nimetusi — Hämmema, Turkoma, Udema, Pájama.

Rootsi skääride või nagu seda sääl nimetati — armee-laevastiku organiseerija oli Soomest pärit Ehrensvärd.

Mis puutub sellesse, kas lääneriigid segasid ennast sellesse sõtta, siis leidis see aset ainult sõja algul, kui Inglismaa ühes Preisimaaga sundisid Daanimaad loobuma oma liidust Venemaaga. Edaspidist vaheleastumist ei olnud, sest Inglismaa oli väsinud Põhja-Ameerika vabadussõjast (1774—1782) ja Prantsusmaal hakkas kohe revolutsioon (1789).

9. Inglaste ekspeditsioon Baltimerre 1801. a.

Sõjas Prantsuse vabariigi vastu Inglismaa oli hakanud väga omavoliliselt erapooletute riikide kaubalaevu läbi otsima ja neid isegi priisidena ära võtma. Selle all kannatasid pääasjalikult Skandinaavia riigid ja astusid omavahel liitu eesmärgiga oma kaubandust Inglismaa vastu kaitsta. Kui selle liiduga ühinesid veel Venemaa ja Preisimaa ning selgus, et ku-

lisside taga seisis Bonaparte ja et Baltimere ääres asuvad riigid tahavad sellest merest teha kinnise mere (mare clausum), otsustas Inglismaa oma laevastiku saata Baltimerre, et sundida üksikuid riike liidust loobuma. On üldse tuntud, kuidas Inglise laevastik energiliselt teotses Kopenhageni pommitamisel, eriliselt see osa, mida juhtis Nelson. Inglesed sundisid Daanimaad nii-nimetatud „relvastatud neutraaliteedist“ (nii liitu nimetati) loobuma. Daanimaaale järgnesid esiteks Rootsi ja siis Venemaa. Muuseas seisis Nelson Tallinna reidil 12.—16. maini, kuhu ta oli tulnud Vene laevastiku hävitamiseks. Kuid laevastik oli sõitnud juba Kroonlinna ja ettevõtte tarvidus oli aegunud, sest Venemaa loobus ettevõttest ilma surveabinõudeta, kui troonile asus uus keiser Aleksander I.

Jällegi näeme, et lääne suurriigid ei luba Baltimerel tekkida säärasel jõul, mis võiks sellest merest teha kinnise mere.

10. Inglise-Daani sõda 1807—1814. a.

Pärast seda, kui Napoleon kuulutas välja 1806. aastal oma kuulsa „kontinentaal-süsteemi“ ja Baltimere ääres asuvad riigid sattusid tema mõju alla, nägi Inglismaa, et tema kaubandust ähvardab täielik nurjumine. Ta otsustas karmi käega vastuabinõud tarvitusele võtta. Eeskätt oli tarvis välja lülida Daanimaa, kelle käes on, nii-ütelda, Baltimere väravad. Inglesed saadavad Kopenhageni ette suure laevastiku ja maanduvad Seelandis 29.000 mehe suuruse desandiga. Kopenhagen kapituleerub ja inglesed viivad ära kõik siin seisvad sõjalaevad, nimelt 70 laeva, mille hulgas 16 liinilaeva. Pärast seda evakueeriti kõik ladudes leiduv mereväele kuuluv varustus ja materjal. Too on vist ainukene omasugune juhtum ajaloos.

Daanimaaale jäi päälle Kopenhageni katastroofi kõigest 31 sõjalaeva, nende hulgas 2 liinilaeva. Daanimaal algas pärast inglaste lahkumist õige energiline laevade ehitus. Ehitati ainult vähemaid laevu, suurtükipaate, mis liikusid päälle purjede ka aerude abil. Sääraseid laevu ehitati kuni sõja lõpuni umbes 260. Loomulikult võis säärase laevadega ainult partiisaanisõda pidada Inglise kaubalaevade vastu, mistõttu see sõda kannab „suurtükipaate sõja“ nimetust. Sõda lõppis sellega, et Daanimaa loovutas Inglismaale Helgoland saare ja Rootsile Norramaa.

Jällegi näeme, et suur lääne mereriik ei lubanud Baltimerest „mare clausum“i“ teha.

11. Vene-Rootsi sõda 1808—1809. aastal.

Too sõda oli tegelikult pigem maa- kui mere-sõda. Venelaste edu leidis aset talvel, mis sele-

tatav rootslaste õige nõrga tegevusega, kes juba 1808. a. kevadeks taandusid Soome NW nurka ega takistanud venelasi üle Ahvenamaa saarestiku jääd mööda isegi Rootsi tungida. Järgmisel talvel venelased tungisid jääd mööda isegi Kvarkeni väina kaudu Umeå rajooni ja jäid siia kuni hilise sügiseni, rahutegemiseni.

Sõda oli välja kutsutud sellega, et Rootsi ei tahtnud ühineda kontinentaalse süsteemiga, Venemaa aga tahtis teda selleks sundida. See läkski korda, kuigi Rootsile tuli Inglismaa appi. Viimase tegevus piirdus aga ainult sõjalaevastiku saatmisega Baltimerre, mis kindlustas Rootsile küll täieliku vaba liikumise Baltimerel, kuid rootslased ei osanud seda ära kasutada. Tuleb ka seda tähendada, et inglasil ei olnud suurt huvi energiliselt Venemaa vastu välja astuda, sest sellest oleks kannatanud nende kaubandus, mis kontinentaalsele süsteemile vaatamata Venemaaga elavalt kestis edasi, kuigi Inglise kaubalaevad sõitsid erapooletu lipu all. Viimane asjaolu oligi lõpuks põhjuseks Napoleoni 1812. a. sõjakäiguks Venemaa vastu.

Näeme jälle, et sõda Baltimerel ei möödu ilma, et suur mereriik ei oleks osa võtnud sellest.

Puhtmerelahinguid tolle sõja kestvusel ei olnud. Kahtlemata huvi pakuvad skääride laevastike lahingud Turku skäärides.

12. Saksamaa-Daani sõda 1848—51. a.

Too sõda oli peaaegu puhtmaaväe-sõda, sest ainult ühel poolel — Daanimaal oli laevastik, mida ta kasutas väikeste dessantoperatsioonideks ja pääasjalikult Saksa sadamate blokaadiks, mis osutus õige mõjuvaks abinõuks Saksa üksikute riikide liidu vastu. Kuid kõige rohkem mõjus asjaolu, et Rootsi ja suurriigid, Inglismaa ja Venemaa, viimased kaks küll ainult diplomaatilisel teel, astusid välja Daanimaa kaitseks. Suurriigid ei võinud kuidagi lubada, et Baltimere värvavad läheksid nõrgalt ja väikeselt Daanimaalt teise riigi kätte.

13. Inglise ja Prantsusmaa laevastikud Baltimerel Krimmi sõja ajal 1854—1855.

Krimmi sõja põhjused olid tihedalt seotud merega. Nimelt ei tahtnud lääneriigid lubada Venemaale asuda kindlale jalale Vahemere ääre. Nende laevastike saatmine Baltimerre oli tingitud kartusest, et Venemaa võib Baltimere värvavad okupeerida. See kartus oli ka põhjendatud, sest Peterburgis olid tõesti mõtteid liikumas 1854. aastal, et laevastik Daani väinadesse saata ja lääneriikide laevastikke mitte lasta Baltimerre tulla. Kuid lääneriigid jõudsid ette ja olid Daani väinadest läbi sõit-

nud juba siis, kui Venemaa sadamais oli veel alles jääkate.

Liitlaste laevastike tegevus, mil puudus vastav objekt, sest nimetusväärt dessanti ei olnud nendel kaasas ja Vene laevastik ei tulnud välja rannapatareide kaitse alt, oli õige loid ja pakub huvi ainult, võib-olla, negatiivses mõttes. Õige suurte jõududega läbiviidud Bomurrundi kindluse vallutamine 1854. aastal ja Sveaborgi kindluse pommitamine 1855. a. ning üksikud retkdessandid ja rannapommitamised ei avaldanud mingisugust mõju sõja üldkäigule. Palju suurema tähendusega oli Vene sadamate blokaad ja asjaolu, et Venemaa hoidis Baltimere rannal 170.000-mehelise armee, kes oleks olnud õige kasulik Türgi piiril ja Krimmis. Rahutegemisel Ahvenamaa saarestik neutraliseeriti ja pandi sellega Venemaa võimu suurendamisele Baltimerel piir. Mõned liitlaste ettevõtted, nagu mingisugune operatsioon Hiiumaa rannal, peaks meid ehk huvitama. Kahjuks minul ei ole nende kohta lähemaid andmeid.

14. Saksa-Daani sõda 1864. aastal.

Tolles sõjas oli Saksamaal ja nimelt Preismaal juba laevastik, kuigi õige väikene, kuid too raskendas aga tunduvalt Daanimaale Saksa ranna blokaadi teostamist. Saksa riikide liit teotes tol korral liidus Austria-Ungariga, mille laevastikule Inglismaa ei lubanud aga Baltimere sõita. Sellega suur mereriik ka selles sõjas avaldas oma mõju.

15. Prantsuse-Saksa sõda 1870—71. a.

Tolle sõja ajal sõjategevust Baltimerel ei olnud. Prantsuse sõjalaevastiku eskaader sõitis küll 1870. aastal õige lühikeseks ajaks Baltimerre ja kuulutas Saksa sadamad blokeerituks. Baltimere valitsemise mõttes selle sõja ajal midagi ei muutunud.

16. Maailmasõda.

Pärast Krimmi sõda Venemaa hakkas Baltimerele suurt laevastikku ehitama, mis ähvardas selles meres ainuvalitsejaks saada. Kuid Vene-Jaapani sõjas Venemaa kaotas oma Baltimere laevastiku peaaegu täielikult. XX aastasajal tekkis uus võimas mereriik — Saksamaa, kelle poliitika oli küll sihitud Inglismaa vastu, kes aga sõjakorral oleks olnud, nagu sõja ajal ilmeski, Baltimere ainuvalitseja. Tuleb meeles pidada, et Inglismaal olid laialdased plaanid Baltimerel opereerida suure laevastikuga. Tegelikult ta piirdus mõne allveelaevade Baltimere saatmisega, mis opereerisid koos Vene laevastikuga.

Mis sündis pärast Vene revolutsiooni ja Maailmasõja lõppu, on kõikidel teada. Iseäranis meile peaks selge olema, et meie saime Vabadussõja võidurikkale lõpule viia ainult tänu Inglise laevastiku Soome-lahte ilmumisele. See võimaldas meile vaba merekasukatamist. Viimane aga võimaldas meile dessantide tege- mist ja, mis oli, võib-olla, veel tähtsam — varustuse saamist läänest.

17. Järeldused.

Tutvudes meresõdadega Baltimerel, näeme, et aastasadade jooksul lääne suured mereriigid esialgu Hollandi, pärast Inglismaa ja harva Prantsusmaa — on valvanud piinlikult seda, et Baltimerel ei tekiks ainuvalitsejat ja merd ei tehtaks mare clausum'iks. Tähelepandav on asjaolu, et suuremad muutused Baltimerel, nagu kõik Rootsi-Vene sõjad, tekkisid siis, kui läänes möllas suur sõda.

Praegu on loodud säärane olukord, kus mõlemad Baltimere ääres asuvad suurriigid, s. o. Nõukogude Vene ja Saksamaa, ei saaks

oma võimu niivõrd maksma panna, et säärane hädaoht tõuseks. Esimene on tagasi tõrjutud Soome-lahe idasoppi ja tema laevastiku baas on peaaegu poole aasta jooksul jää tõttu välja- lülitatud. Teine, s. o. Saksamaa on seotud Ver- sailles'i rahulepingu tingimistega, ning on raske oletada, et ta nii ruttu saaks endale ehitada säärase laevastiku, mis teeks mõne teise suur- riigi laevastiku ilmumise Baltimerre võimatuks.

Teised Baltimere ääres asuvad riigid on nii väikesed, või nende ranna joon on nii lühike, nagu Poola, et on raske oletada, et nad saaksid endale nii suure laevastiku soetada, et võiksid Baltimere vabadusele olla hädaohtlikud.

Lõpuks kordan mõtet, mis avaldasin algul: sõjad Baltimerel, iseäranis Soome-lahe peaksid meid rohkem huvitama. See huvi ei peaks piirduma ainult strateegiliste ja sõjapoliitiliste küsimustega, vaid ka taktilistega, sest kuigi võitlusvahendid on muutunud, geograafia mõju sõjalistele operatsioonidele on ka praegusel ajal suur. Ja oleks vist tihti huvitav ning väga kasulik tõmmata endiste sündmuste ja prae- guste võimaluste vahel paralleele.

Meie merejõudude sünnist, arengust ja ülesannetest.

Vanemleitnant J. Sandbank.

Meie merejõudude ametlikuks sünnipäe- vaks loetakse 1918. aasta 21. detsembrit. See päev on tegelikult meie merejõudude lahingu- tegevuse alguspäev Vabadussõjas, kuna aga merejõudude korraldamine ise algas hoopis varemalt.

Esimesed sammud meie merejõudude loo- miseks tehti juba 1917. aastal ühes rahvuslik- kude väeosade ellukutsumisega. Tolleaegne te- gevus oli aga juhuslik, puudus kindel organi- satsioon; püüti ainult koondada vene mereväes teenivaid eestlasi kodumaale üldiseks kodumaa- kaitseks. Saksa okupatsiooni tulekuga suikus ka alustatud merejõudude loomine täielisse varjusurma, sest tehtud algelised sammud olid liig väikesed, et võimaldada pörandaalust edasiteotsemist.

Saksa okupatsiooni võimu raugemise järele hakati uuesti korraldama ja koondama mere- väelasi. See töö kandis alguses jällegi juhus- likku ilmet, sest puudus ikka veel ametlikult määratud organisatsioon. Kuid selle töö varal võimaldati siiski hiljem merejõudude kiire tek- kimine.

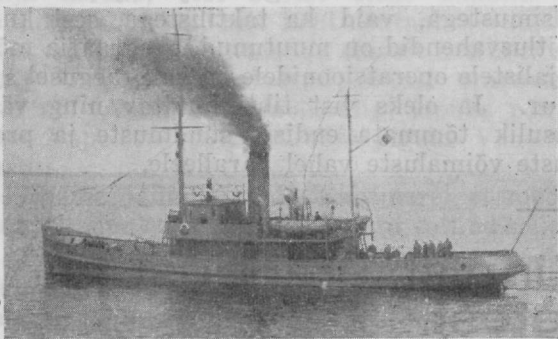
Kui rahvuslikud väeosad Saksa revolut- siooni järele algasid uuesti tegevust, oli üheks

raskemaks ülesandeks relvade muretsemine, sest sakslased ei annud oma relvi üle eestlasile, vaid meelsamini hävitasivad need. Siiski suu- deti meie merejõudude esimesed relvad ikkagi soetada sakslasilt. Kuidas see sündis, sellest allpool.

Naissaare ja Aegna saartele olid sakslaste poolt korda ja üles seatud kaks 6-tollilist, kaks 4-tollilist väli- ja kaks 3-tollilist õhukaitse- patareid. Patareide üleandmisest eestlasile sakslased ei tahtnud midugi kuuldagi midagi. Teada saades aga, et venelased on alanud pääle- tungi Eestisse, lahkusid sakslased kiiresti saar- telt. Enne lahkumist nad tegid aga saartel puhta töö: lõhkusid ja põletasid kõik, mida ei suutnud kaasa võtta. Nii et kui eestlased jõud- sid saartele, oli Aegnas järel ainult neli 6-tollist ja Naissaarel neli 6-tollist ja neli 4-tollist välisuurtükki, kuid ka need ilma lukkudeta ja purustatud ning puudulike seadeldistega. Nüüd algas kiire töö patareide korraldamiseks, ja juba kahe kuu pärast olid need laskevalmis. Sellega oli pandud alus merekindlustele.

Samal ajal seisis Tallinna sadamas endine Vene suurtükilaev Bobr“, 1100 tonni, kiirus 12 sõlme ja relvastatud kahe 120 mm ning nelja

75 mm suurtükiga. Otsustati laev sakslasilt üle võtta. Kuna väevõimuga seda teha oli võimatu ja sakslased ka ei annud vabatahtlikult laeva üle, siis kasutati laeva kättesaamiseks võrdlemisi naiivset abinõu: levitati kuulduisi, et Inglise laevastik on tungimas Soome-lahte. Ehkki säärane kuuldis paistis lapsikuna, mõjus see demoraliseeritud saksa madrustesse nii, et nad lahkusid laevalt. Kuid enne lahkumist lõhuti laeval kõik, mis andis lõhkuda. Laeva vallutamisel, 20. novembril 1918, olid kõik suurtükide lukud heidetud merre, lukkude pesad rikutud, aurutorustik ja elektrijuhestik purustatud jne. Et venelased idast surusid juba tugevasti pääle ja sakslased põgenesid maalt paaniliselt, siis oli laev kiiresti tarvis panna lahingukorda. See õnnestuski õige pea,



Eesti esimene sõjalaev s/l. Laine.

ja juba ühe kuu pärast, nimelt 21. detsembril 1918 sõitis „Bohr“, uue nimega „Lembit“ esimest korda Eesti lipu all merele vastu vaenlasele. Nii sündis Eesti laevastik.

Laevastiku ja üldse merejõudude edaspidine areng sündis riigi raske heitluse ajal venelastega, ja 1919. suvel koguni kahe vaenlasega: venelastega ja sakslastega. Suurimaks takistuseks oli muidugi relvade puudus. Ehkki sakslasilt saadi veel enne lahkumist kätte s. l. „Laine“ ja mõned vähemad laevad, oli sellest liig vähe, et natukenegi toetada nõrka maarinnet merelt. Ka oli 1918. a. novembris ellukutsutud „Mereväe osakond“ oma tegevuses liiasti seotud, kuna ta allus täieliselt maaväe ülemustele. Varsti saadi siiski olukorrast aru, ja „mereväe osakond“ muudeti merejõududeks ning merejõudude juhataja tol ajal asekapten Pitka, allutati otseselt ülemjuhatajale. Siitpääle algas ka merejõudude normaalne ja edukas teotsemine.

Laevastiku kasvamisega aitas kohe Vabadussõja algul kaasa küll eriline õnnelik juhtum.

25. detsembril 1918. a., kui „Lembit“ ja „Laine“ olid pommitamas vene rindetagust Tsitre lähedal, ilmus Tallinna alla vene destroyer

„Spartak“. Kuna „Spartak’u“ lähenemine suudeti aegsasti teatavaks teha, kaks päeva varem Tallinna saabunud Inglise laevastikule, siis sõitis see kohe lahinguvalmina „Spartak’ule“ vastu. Taganedes inglaste eest, sattus „Spartak“ Kuradimuna madalikule, Aegna ja Kokskeri vahel, ning alistus. Madalikule-jooksmise tagajärjel „Spartak“ vigastas ainult propellerid ja nende võllid, mille tõttu see suudeti kiiresti madalikult vabastada ja Tallinna tuua.

Juba järgmisel ööl tabas venelasi uus üllatus merel. Kokskerist teatati, et mingisugune valgus liigub idast Tallinna poole. Kohe lahkusid Tallinnast kaks Inglise ristlejat ja üks destroyer, liikudes ida poole. Et merel kedagi ei kohatud, pöördusid inglased koidu ajal Tallinna poole tagasi. Samal ajal ilmus aga Tallinna alla ka vene destroyer „Avtroil“, millele sõitis vastu kohe kaks Inglise destroyerit. „Avtroili“ tagaajamine kestis kuni Mohni saareni, kus ta, nähes öösi Tallinnast lahkunuid Inglise laevu vastu tulevat, andis alla. Ka „Avtroili“ inglased töid Tallinna.

Kolme päeva pärast inglased andsid „Avtroili“ üle Eesti mereväele, ja juba 4 päeva hiljem lahkus see Tallinnast „Lennuk’i“ nimeisena, Eesti lipu all merele, aitama „Lembit’ut“ maaväe rinde toetamisel. Hiljem andsid inglased Eestile üle ka „Spartak’u“, mis nimetati „Vambolaks“. „Vambola“ suudeti aga lahingukorda seada alles 27. maiks 1919. a.

„Lennuki“ rivisse astumine mõjus palju kaasa kogu meie Vabadussõja käigule. Omades nüüd juba modernset laeva, riskeeriti ette võtta suuremaid dessantoperatsioone vaenlase selja taha. Kuna need operatsioonid teostati sagedaste järskude löökidega, siis mõjusid need taganema-löödud vaenlastesse nii, et nad ei suutnud peatuda enne kui välispool meie piire, taganedes kõik aeg ilma vastupanu avaldamata meie maavägedele.

1919. aasta talvel oli merel võrdlemisi tugev jää, mistõttu, alates veebruarist, laevad ei suutnud enam mingeid sõjalisi ülesandeid täita. Seda aega kasutati abilaevade kordaseadmiseks, relvastuse korraldamiseks, meeskonna väljaõppeks ja merekindluste korraldamiseks. 1919. kevadeks suudeti laskevalmis seada ka Aegna 12” patarei, mille tagajärjel päälinn oli kindlustatud mere poolt enam-vähem. Samal ajal saadeti ka ohvitseri ja osa meeskonda Tartu korraldama ja relvastama sääl olevaid laevu. Tagajärjeks oli, et jääminekuga lahkus Tartust juba 4 relvastatud laeva, ja varsti olid ka kogu Peipsi järv ja kõik sääl olevad ujuvabinoüd meie valdamisel.

Laevastikule tõi väikese materiaalse lisa ka Landeswehri sõjas ettevõetud dessantoperat-

sioon Riiga. Säälsaadis sakslasilt s. l. „Meeme“, mis hukkus 1924. aastal traalimistöodel; pääle selle saadi veel paar puksiiri, mõned suurtükid ja muud sõjavarustust.

Vabadussõjaaegne edaspidine merejõudude arenemine koosnes olemasoleva relvastuse ja materjali korraldamises ja meeskonda väljaõppes. See kõik tuli muidugi teostada rööbiti, vahet pidamata sõjategevusega, nõudes juhtidelt seega erilist vastupidavust.

Kogu vabadussõjaaegses merejõudude tegevuses ei ole nimetatud siin meelega üksikuid isikuid, sest kõik täitsid oma kohuseid isamaa vastu vastavalt oma teenistuskohale ja juhilt ning merejõudude loojalt admiral Pitka'lt ülesseatud nõuete kohaselt.

Vabadussõja järele algav rahuaeg ei olnud merejõududele sugugi kerge. Oli tarvis koondata Vabadussõja ajal võrdlemisi suureks paisunud väeosa, tehes seda aga nii, et tarbekorral uus laiendamine oleks võimaldatud kiiresti. Selleks oli tarvis välja õpetada reserve, korraldada varustus ja samal ajal hankida uut ning moderniseerida vana relvastust ja varustust. Kuna samal ajal tuli üles ehitada kogu riik, siis tuli kõik rahuaegne töö läbi viia äärmiselt piiratud krediitidega. Lootes paremale tulevikule, on suudetud siiski, kokku võttes kõike jõudu, nii-öelda, paljaste kätega ära teha nii üht kui teist.

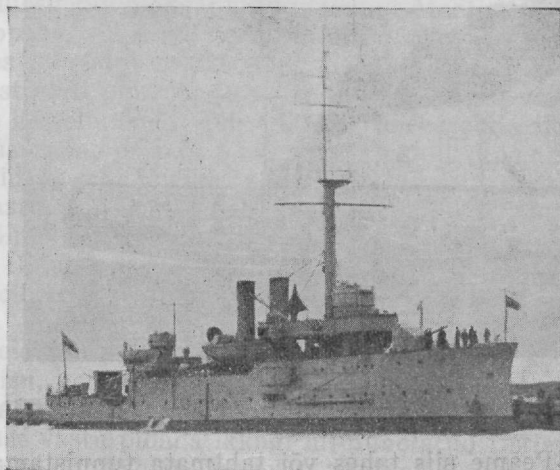
Rahuaegsest koolitamistööst tuleb nimetada järgmisi saavutusi. On välja lastud kolm lendu rahuaegse haridusega mereväehvitseri, üks lend insener-mehaanikuid ja kaks lendu mereväe allohvitsere. Pääle selle on korraldatud täienduskursused sõjaaegsele ohvitserile, erialakursused artilleeria ja miinitorpeedo aladel, erikursused merekindluste patareid ülemaile ning terve rida üldhariduslikke ja erialalisi kursusi allohvitserele ja madruseile.

Ka puhtmaterjali-soetamise mõttes on, vaatamata äärmiselt piiratud krediidile, suudetud veidi ära teha. On merepõhjust üles tõstetud ja korda seatud endine saksa torpeedopaat „A 32“, praegune „Sulev“, on korda seatud ja miiniveeskjaks ümber ehitatud „Suurop“ ja „Ristna“, on ümber korraldatud ja üles seatud mitmed patareid merekindlustes. Väga palju sellest tööst on tehtud oma jõul ja tihtigi teenistusest vabal ajal.

Kui nüüd võrrelda meie ja meie naabrite merejõudude arengut viimase 15 aasta jooksul, siis paistab, et meil on valitsenud vaade, et Eestile pole merejõud ja merekaitse üldse vajalikud; muidu ei või küll seletada säärast külma-verelist suhtumist asjale. Sellal kui Soome, Poola ja Läti on soetanud endale terved modernsed laevastikud ja merekindlused, on suu-

rendanud oma vabadussõjaaegsed merejõud mitmekordseks, on Eestis jõutud seisukorrani, kus varsti merejõududest kui niisugusest ei saa üldse kõnelda, kuna puuduvad peaaegu täieliselt liikuvad lahinguüksused. Viimaste aastate jooksul meie merejõud on lastud materjali mõttes läheneda vaiksele surmale.

Et selgitada, kuivõrd aga meile merejõud on tarvilikud ja kas oleme õigustatud nii külma-vereliselt suhtuma oma merekaitsele ja üldse merejõududele, selleks vaatame kuivõrd täht-



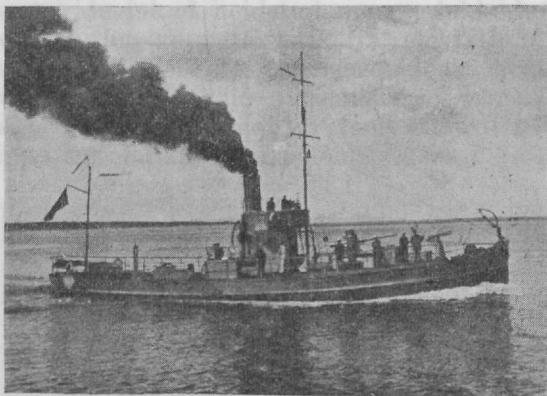
K/l. Lembit.

sad ja missugused on need ülesanded, mida meie merejõududel tuleb sõjakorral täita.

Kuulume paratamatult riikide hulka, kes ei suuda elada ilma sisseveota, ka rahuajal mitte. Sõjaajal oleme aga veel suuremas määras sõltuvad sisseveost, sest lisaks harilike elutarvete sisseveole tuleb sõjavarustuse sissevedu. Muidugi võib sõjakorral loobuda nii mitmegi tarbe sisseveost, kuid kaugele selles minna ei saa, sest piiratud tarbeained soodustavad riigivastase meeoleu tekkimist ja takistavad isamaalise meeoleu säilitamist. Sõjavarustuse sissevedu on aga möödapääsetamatu, sest meil puuduvad vastavad tehased ja puudub ka rikkus, mis lubaksid juba rahuajal soetada suuremaid sõjavarustuse tagavarasid.

Kuulume ka paratamatult riikide hulka, kes oma sissevedu saavad teostada ainult merd kaudu, iseäranis just sõjaajal. Meid ühendab välismaailmaga ka küll kaks raudteeliini, kuid need on mõlemad ühe paari rööbastega ega suuda rahuajalgi rahuldada tarvidust, rääkimata sõjaajast, kus raudteed nii-kui-nii on üle koormatud sõjaliste vedudega. Sõjavarustuse sisseveoks meie ei saa aga tarvitada raudteed

üldse, sest meile tarviline sõjavarustus ei tule mitte otseselt meie naabritelt, vaid see peab enne meile jõudmist läbi käima väga mitme riigi piirid. Ja oletada, et kõik need riigid ja ainult Eestile sõbralikkusest hakkavad murdma rahvusvahelisi konventsioone sõjavarustuse vedude suhtes, on lapsik. Pääle selle ei tohi ka unustada, et üheainsa raudtee sõlmpunkti purustamine, või veel hullem — vallutamine, võib halvata kogu raudtee tegevuse.



Hukkunud s/l. Meeme.

Peame siis tahes või tahtmata tunnistama, et kui meil tahe on oma riiki sõjaliselt kaitsta, peame oma kaitseväge ja üldse elanikkonna varustamiseks kindlustama tarvilise sisseveo. Samuti peame tunnistama, et võime oma sisseveo, iseäranis just sõjakorral, teostada ainult merd kaudu. Ja just selle sisseveo võimaldamine ja selle sisseveo sõjaline julgeolek on meie merejõudude esimene ja pääülesanne. Kui meie ei saa täita seda ülesannet, siis oleme paratamatult määratud hävimisele, sest ilma tarvete, ilma varustuse ja ilma relvadeta ei suuda ka kangelaslikem rahvas vaenlast takistada, veel vähem võita.

See tähtis ülesanne kipub rahuajal tihti varju jääma. Unustatakse, et sõda ei ole enam nagu vanadel aegadel — võitlus ametimeheliste sõjavägede vahel, vaid on otsustav heitlus riikide kogu rahvaste jõudude ja varade vahel. Unustatakse sõja tõeline nägu. Kurbi näiteid on selleks ajaloos küllaldaselt.

Meie merejõudude ülesanded ei piirdu aga ainuüksi sisseveo või meie merekaubanduse võimaldamisega, vaid meie merejõududel on täita ka veel, nii-öelda, aukohustus, see on, kaitsta meie rannikut ja meie päälinna merelt.

Iseäranis sõjaalgpäevil, kus kodanike meeled ärevil ja kus riigijuhtimise aparaat, eriliselt just kaitseväge osa, on äärmiselt üle koormatud tööga, peab eriliselt päälinna kui meie riigi

närvide keskpunkti tegevus olema enam-vähem rahulikult kindlustatud. Kui see ei ole nii, kui vaenlasel on võimalik meie päälinna kas või ainult kaugema maa tagant pommitada, siis kogu meie riigi ja kaitseväge juhtimine on paisatud kas või ajutiseltki segamini; kui aga keskjuhtimine puudub, siis on varsti kogu riigis segadus. Selle tagajärg on mobilisatsiooni mittekorralik täitmine, segadus liiklemises ja vedudes ning muud, mille kestmisel võidakse nii mitmelgi pool kaotada pää. Kuid ka edaspidisel sõja kestvusel on äärmiselt tähtis, et meie päälinna rahulik teotsemine oleks võimaldatud.

Vähem tähtis on meie muu ranniku kaitse vaenlase eest, sest meie rannikul ei ole pääle päälinna tähtsaid riigijuhtimise keskusi. Üldise kodanike julgeoleku kindlustamise mõttes on küll ka selgi ülesandel oma väärtus.

Peame siis tunnistama, et meie merejõudude teine suur ülesanne on samuti üleriikliku tähtsusega. Sellest merejõudude ülesandest räägitakse tihti ja toonitatakse sääljuures, et hõlpsam kui merelt on meie päälinnale kallale tungida õhust. Puuduliku õhukaitse juures on see muidugi võimalik, kuid ei tule unustada, et üksainus lahingulaev suudab kahe tunni jooksul üle kahekümne kilomeetri kauguselt heita välja üle 500.000 kilogrammi purustusainet. Praegusaja normaalse kandejõuga lennukeid läheks selleks aga vaja tuhande ümber. Ja kas suudab ükski meie oletatavaist vaenlasist sellist hulka lennukeid välja panna ainult meie päälinna pommitamiseks, on küsitav. On aga kindel, et kui meie jätame oma päälinna mere poolt kaitsmata, siis paar vaenlase lahingulaeva teeb selle mõne tunniga rusuhunnikuks.

Pääle siintoodud kahe ülesande on meie merejõududel täita veel terve hulk sõjakäigu arenemisest tingitud ja kõrvalisi ülesandeid nagu luure- ja valveteenistus, vaenlase merekaubanduse takistamine, miinide veeskmine jne.

Kokku võttes siis näeme, et meie merejõududel on meie riigikaitstes täita äärmiselt tähtsaid ülesanded. Veel enam: kogu meie riigi olemasolu on otseselt sõltuv meie merejõudude võimeist. Seepärast siis peame merejõudude arendamise küsimusele vaatama mitte senise külmaverelisusega, vaid oleme sunnitud selle küsimuse tegema endile väga südame-lähedaseks.

Et nüüd selgusele jõuda, missugune peaks olema suund meie merejõudude arendamisel, või missuguseid üksusi peaksime omama, et täita meie merejõududel lasuvad ülesanded, selleks vaatame lähemalt, missugune võib olla vaenlase tegevus eeltoodud küsimusis ja mis võime ette võtta vaenlase tegevuse halvamiseks.

Et sulgeda meie merekaubandus, pääsjalikult just sissevedu, selleks vaenlane peab blokeerima meie sadamad, eriliselt aga Tallinna ja Pärnu. Meie teiste sadamate alatine blokaad pole vaenlasele tarviline, sest nende läbilaske võime on väikene, sadamad lahtised ning kaitseta, nii et piisab, kui mõni vähem sõjalaev kontrollib aeg-ajalt nende tegevust, ning tarvitud korral teotseb kas ise või kutsub välja tugevamad jõud.

Tallinna sadam on kaitstud meie merekindluste poolt, nii et sadamas olevad laevad on varjatud vaenlase eest täieliselt; seetõttu vaenlastel on sadama sulgemiseks tarviline teostada pidev ja täieline blokaad. Et aga blokeerivad laevad ise peavad viibima välispool meie merekindluste tuleulatust, siis kujuneb nende valvejoone pikkus õige suureks. Pikk valvejoon nõuab aga palju laevu.

Pärnu sadam on küll kindlustamata, kuid et sadam ise asub jõel, siis sadamasse pääsnud kaubalaevad võivad ennast jõesuust eemal võrdlemisi hädaohutult tunda, kuna vaenlase laevadele on jõkke sissesõit liig hädaohtlik võimalike jõekaldale asetatud patareide ja miinide tõttu. Pärnulahe sissesõidu kitsuse tõttu jätkub aga siiski kahest laevast sissesõidu täieliseks sulgemiseks.

Kokku siis peaks vaenlasel Tallinna ja Pärnu sadamate sulgemiseks ning teiste sadamate kontrollimiseks olema alatiselt merel 6—8 veepäälset sõjalaeva. Et laevad peavad aeg-ajalt käima oma kütte ja muid tagavarasid täiendamas, mehhanisme korraldamas ja meeskonnale puhkust andmas, siis arvesse võttes ka kohalesõidu aega, peab vaenlasel ainult blokaadiks kasutada olema 15 kuni 20 laeva. Ja ainult siis ta võib tarvilise hulga nendest alatiselt merel hoida. Seda siis, kui meil ei ole merejõude, mis on blokeerivaile vaenlase laevule hädaohtlikud.

Kui aga meil on olemas laevad, millega võime vaenlast ähvardada, siis ta võib blokaadi otstarbeks välja saata ainult kiireid laevu ja suuremaid blokaadi tugilaevu, olema alati valvel võimaliku hädaohu eest ning liikuma alati suure kiirusega, kasutades kõiki ettevaatuse abinõusid. Niisugune tegevus aga kulutab ruttu laevade tagavarad, mõjub halvasti laevade mehhanismidele ning on äärmiselt koormav meeskonnale. See omakord tõstab blokaadiks vajaliste laevade arvu vähemalt kahekordseks. Vaadeldes Läänemere riikide sõjalaevastikke, näeme, et *ühelgi neist pole küllaldaselt selliseks tegevuseks vajalisi laevu*. Tuleb aga veel kord meele tuletada, et viimane on maksev ainult siis, kui *evime merejõud* või laevad, mis sünnitavad endast ka tõelist hädaohtu vaenlasele.

Missugused siis peavad olema need laevad, et sünnitada vaenlasele tõelist hädaohtu? Muidugi kiirete ja kergete blokeerivate laevade vastu teotsemiseks on sobivaim kiire ja kerge ristleja, kuid et sääraсте soetamine ei vasta meie riiklikule kandejõule, siis ei tule need kõnesse. Pääle ristleja võib aga selleks otstarbeks täitsa edukalt kasutada ka miinide veeskja allveelaeva ja mootortorpeedopaadi kombinatsiooni. Allveelaev võib nähtamatult veesta miine valvejoonel liikuvate vaenlase kergete laevade teele ja võib atakerida torpeedoga suuremaid blokaadi tugilaevu. Mootortorpeedopaad, või nagu teda tuntakse ka inglisekeelses lühenduses „CMB“, ähvardaks aga vaenlast alati pimedas ja udus. Tihti kuulnud väide, et ka lennukeid võib edukalt selleks otstarbeks kasutada, ei pea paika, sest lennuk ei suuda midagi teha väikeste ja kiirete valvelaevade vastu, kuna udus ja pimeduses on lennuk täitsa võimetu.

Seni vaatasime vastutegevuse võimalust blokaadile ja selgitasime, et evides allveelaevu ja mootortorpeedopaate ning arvesse võttes meie võimalike vaenlaste laevastikkude koosseisu, pole meie sadamate täieline blokaad võimalik. Kuid vaenlane võib meie merekaubanduse vastu pidada ikkagi nii-nimetatud ristleja sõda, s. o. hoides merel võimalikul arvul päälvee- ja allveelaevu, teha kaubalaevade liikumise meie vete läheduses äärmiselt hädaohtlikuks.

Et kindlustada meie merekaubanduse julgeolek säärasel korral, peaksime loogiliselt vaenlasele vastu panema tugeva jõu, s. o. peaksime oma kaubalaevu saatma või konvoeerima laevadega, mis oleksid võimelised vastu astuma merel ristlevaile vaenlase kergetele jõududele. Et aga niisuguse merejõu soetamine käib meie riigile kindlasti üle jõu, siis tuleb valida mõni teine moodus meie kaubalaevade julgeoleku kindlustamiseks merel. Peame võimalikuks tegema kaubalaevade kõrvalehoidumise vaenlase veepäälseist laevust, kuna allveelaevade vastu tuleb ikkagi välja astuda jõuga. Arvesse võttes meie riiklikku kandejõudu, saame ka siin leppida allveelaeva ja mootortorpeedopaadi kombinatsiooniga. Allveelaev, viibides sadamast kaugel positsioonil, teadustaks õigeaegselt vaenlase sõjalaevade lähenemist, kuna mootortorpeedopaad teostaks lähilüüret. Luureülesandeiks võib muidugi soodsal ilmastikul edukalt kasutada ka vastava koolitusega merelennuväge.

Seega siis võiksimme luure andmete alusel juhtida oma kaubalaevu sõiduvettesse, kus vaenlase päälveelaevade ilmumine pole võimalik. Luure abil meie ei saa aga oma kaubalaevu kindlustada allveelaeva hädaohu eest, sest Soome-lahe vee halva läbipaistvuse tõttu pole ka

lennukilt võimalik näha isegi üsna veepinna lähedal viibivat allveelaeva. Seetõttu siis peame kaubalaevu saatma või konvoeerima laevadega, mis varustatud allveelaeva-kuulamiseadeldistega (hüdrofoonidega), sügavuspommidega ja kerge suurtükiga ning mis omavad suure kiiruse ja hää manööverduse. Selliseile nõudeile võib väga hästi kohandada jällegi mootortorpeedopaati. Lennukeid selleks otstarbeks kasutada ei saa, sest ei ole võimalik neid varustada hüdrofoonidega.

Näeme, et meie merekaubanduse võimaldajate teise osa, s. o. saateteenistuse täitmiseks võime jällegi edukalt kasutada allveelaevu ja mootortorpeedopaate.

Seni toodu põhjal võib õigusega kahtlus tekkida, kuidas suudame paari allveelaeva ja mõne mootortorpeedopaadi abil kindlustada oma merekaubandust, sest on ju merestrategia aabitsaski öeldud, et merekaubanduse võimaldamine tingib merede, mereteede valitsemise. Seda kahtlust suurendab veel näide Maaailmasõjast, kus liitriigid, vaatamata Saksa laevastiku tugevusele, suutsid siiski sulgeda saksa merekaubanduse. Siin on suureks teguriks aga meie erinev geograafiline asend. Võime nimelt vaenlasest täitsa varjatud sõiduvetes läbida peaaegu kogu Läänemere, kusjuures on vaja läbida ainult üksikud väikesed varjamata kohad. Näiteks, alates teekonda Tallinnast tuleb kaubalaeval lahtisel merel viibida ainult paar tundi, kuni ta on jõudnud juba meie merekindluste kaitse alt Soome saarestiku varju; edasi läheb tee läbi täiesti varjatud Soome saarestiku sõiduvete ja siis läbi Ahvenamaa saarestiku. Nüüd tuleb läbida teine lahtine koht, nimelt 30 meremiili laiune Ahvenameri, ja ongi jõutud Rootsi rannikule, kust edasi võib sõit minna jällegi Rootsi territoriaalseis vetes ja suuremalt jaolt saarestiku varjus.

Kirjeldatud kaubalaevastiku sunnitud liikumist saarestiku sõiduvetes ja kogu kaubalaevade liikumise ühtlustamist vastavalt vaenlase jõudude liikumisele ei või muidugi nimetada vabaks merekaubanduseks, kuid see on siiski ainuke viis, kuidas suudame läbi viia meile tarviliku sisseveo. Kui aga meil puuduvad merejõud, puuduvad allveelaevad ja mootortorpeedopaadid, siis on meie merekaubanduse või sisseveo täieline sulgemine rippuv ainult vaenlase tahtest.

Vaatame nüüd lähemalt ka võimalikku vaenlase tegevust meie päälinna ja üldse meie ranniku vastu ja meie merejõudude võimalikku vastutegevust sellele.

Suuremad dessantoperatsioonid meie ranniku vastu ei tule arvatavasti kunagi teostami-

sele, sest arvesse võttes meie riigi suurust, on vaenlasel palju lihtsam, odavam, vähem riskantne ja vist ka edukam väeosad dessandi asemel saata maaväe rindele. Selle eest aga on väga võimalikud vähemad dessantretked meie rinde selja taha ja ka kaugemaisse kohtadesse. Nende dessantretkede otsene sõjaline tähendus on väikene, kuid selle eest on neil suur moraalne mõju.

Nende dessantretkede takistamiseks me ei saa otseses mõttes palju ära teha; meil tuleb aga niisugused ettevõtted vaenlasele võimalikult hädaohtrikuks teha, et vaenlane juba riisiko pärast loobuks neist. Seda saavutame osaliselt juba ainult sellega, kui vaenlane on teadvuses, et meil on allveelaevad. Juba ainult see teadvus üksi sunnib vaenlast ette võtma kõiki ettevaatuse abinõusid, mis aga dessantlaevade karavani liikumise juures on niivõrd kulukad ja keerulised, et kui retk ei oma erilist sõjalist tähtsust, siis vaenlasel on mõistlikum sellest loobuda. Pääle selle aga allveelaevad võivad alatise luure varal vaenlase baasi ees aegsasti väejuhatusele teadustada vaenlase kavatsusist, võivad atakeerida suuri ja aeglaselt liikuvaid dessantlaevu torpeedodega ning võivad nähtamatult veesta miine otse dessantlaevastiku nina all. Pimeduses ja udus võib säherdusel korral soodsalt kasutada ka mootortorpeedopaate. Kui aga meil üldse puuduvad vaenlase ähvarduseks allveelaevad ja mootortorpeedopaadid, siis sellega nagu meelitame vaenlast dessante tegema.

Teiseks vaenlase tegevuseks meie ranniku vastu võib olla ranniku pommitamine. Kuna ranniku pommitamine võib tulla oodatamatult ja kesta lühemat aega, siis meie ei saa selle takistamiseks suuremat ära teha, sest meie laevad võivad tegevuskohale jõuda liig hilja. Teisest küljest ei saavuta ka vaenlane meie ranniku pommitamisega suuremaid tagajärgi, välja arvatud päälinn. Päälinna pommitamist aga takistavad meie merekindlused. Kui aga vaenlane siiski otsustab tingimata meie päälinna pommitada, siis ta peab enne vaikima panema meie merekindlused. Et nüüd takistada meie merekindluste hävitamist, selleks peame jällegi evima liikuvaid jõude, sest muidu vaenlane võib hävitada osa meie merekindlustest, jäädes ise seisma välispoole patareide laskeulatust.

Arvesse võttes jällegi meie riiklikku kandejõudu, võivad liikuvaist jõududest ka siin kõnnesse tulla ainult allveelaevad ja mootortorpeedopaadid. Allveelaeva hädaohu tõttu vaenlane ei saa pommitamise ajaks üldse seisma jääda, vaid peab kogu aja kergete jõudude kaitsel lii-

kuna suure kiirusega. Kuna allveelaev võib nähtamatult veesta vaenlase poolt juba läbi-traalitud kohale uuesti miine, siis peavad pommitavad laevad ka olema kindlustatud miinide eest. See kõik juba üksi teeb pommituse raskesti läbiviidavaks ja halvab väga laske tulemusi. Pääle selle allveelaev võib ka torpeedodega vaenlast atakeerida, kui selle tegevus muutub hädaohtlikuks. Mootortorpeedopaatide tegevus on sel korral suitsukatete tegemine patareide varjamiseks ning vaenlase atakeerimine pimedas ja udus. Pääle selle suudab mootortorpeedopaat ka veel takistada vaenlase läbitungimist meie merekindluste vööst pimeduse katte all, kusjuures tema ülesandeks on vaenlast avastades juhtida sellele meie merekindluste tähelepanu ning soodsal juhtumil võib ta ka ise vaenlast atakeerida.

Pääle kõige eeltoodu on merejõududel veel palju ülesandeid nagu miinide veeskmine, luureja valveteenistus, vaenlase merekaubanduse takistamine jne. Kõigis neis tegevusis saame jällegi edukalt kasutada allveelaeva ja mootor-

torpeedopaati, kuna nende poolt räägivad ühel salalus ja teisel — kiirus.

Kokku võttes võime siis öelda, et evides allveelaevu ja mootortorpeedopaate, suudame kas või osaliseltki kindlustada meile vastuvaidlematult vajalise sisseveo, suudame kindlustada meie päälinna julgeoleku merelt, suudame teatava määrani takistada dessantide tegevust meie rannikule ning suudame täita ka muid sõjakäigu arenemisest tingitud ülesandeid. Nende merejõudude üksuste puudumise puhul teeme aga kogu meie riigi püsimise olenevaks ainult vaenlase tahtest.

Oleme 15 aastat oma riiki üles ehitanud, oleme rajanud suure teevõrgu, oleme korraldanud erakorralise hoolekande, oleme toetanud põllumeest, kaupmeest, töösturit ja laevandust, oleme vägagi hoolitsenud kodanike hariduse eest, nüüd aga tuleks tõsiselt mõelda ja tõsist tähelepanu kinkida ka meie mere- ja üldse riigikaitsele, et hädaohu tulekul Vabadussõja ohvrid ja pingutav rahuaegne töö ei osutuks asjatuks.

Merelaevastiku divisjon — Vabadussõjast tänapäevani.

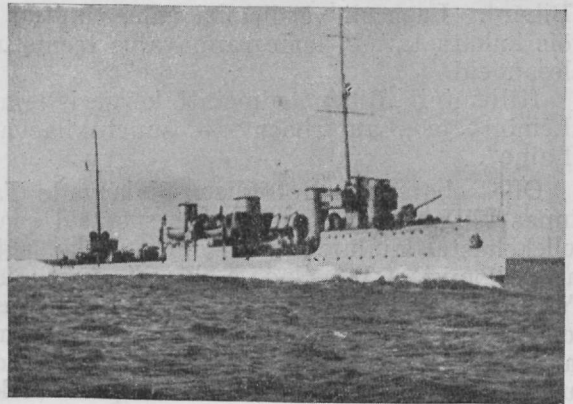
Mereväe-kapten R. Borgman.

Merelaevastiku divisjon Vabadussõja ajal üldsõjalaevastikust eraldatuna ei eksisteerunud. Oli vaid ühine sõjalaevastik, mis kogu oma tervikus allus vahenditult Merejõudude Juhatajale. Mainitud põhjusel me ei saa ka divisjoni üksikute laevade saamislugu käsitleda eraldi, mööda minnes laevastikust kui tervikust.

Divisjon iseseisva operatiivüksusena moodustus alles Vabadussõja lõpupoolel, 1919. aasta talvel, pärast seda, kui admiral Pitka tervislikel põhjusil tõmbus tagasi mereoperatsioonide lõppedes merejõudude juhtimiselt ja Merejõudude Juhataja ajutine kohustetäitja vanem-leitnant Herm oma päevakäsuga 2. detsembrist 1919. a. nr. 1800 määras Läänemere laevastiku divisjoni ülema ja tema staabi koosseisu.

Vabadussõda algas sõjalaevastikutega. Eestist 1918. a. talvel lahkudes venelased jätsid maha mõned vähemad abilaevad, mis sakslased võtsid okupatsiooni ajal endale ja kasutasid siin mitmesuguste ülesannete täitmiseks. Samad okupatsioonivõimud töid ka venelasilt Soome jäänud suurtükilaeva „Bobr“ Tallinna remonteerimiseks, kus see nimetati ümber „Biber'iks“.

Neist sakslasist omakord Eestist lahkudes mahajäetud laevadest ja venelasilt inglise laevastiku poolt sõjasaagina vallutatud miinirist-



Ex. Vambola proovisõidul täie käiguga.

lejaist „Spartak“ ja „Avtroil“ kujuneski esiteks sõjalaevastik ja hiljem praeguse Merelaevastiku divisjoni eelkäija Läänemere laevastiku divisjon.

Meie esimesi sõjalaevu oligi mainitud suurtükilaev „Biber“. Mõnesuguste eelläbiräaki-

miste järele kohalikud saksa sõjaväe võimud olid 16. novembril 1918. a. tingimusi nõus selle laeva eesti võimude poolt määratud sadama komandandile üle andma. 18. novembril komandöriks määratud ohvitser võttis laeva vastu ja laskis sel tõsta üles eesti lipu. Laev oli



Erukontr.-admiral J. Pitka (vasakul) külastab 1933. a. suvel mr. „Vambolat“. Paremalt Mer. laev. div. üil. mer. kpt. R. Borgmann.

täiesti korratus seisukorras. Sakslased olid enne üleandmist sel teostanud põhjaliku rüüstamise ja hävitamise. Enne kui seda võidi kasutada hakata, ta vajab pikemaajalist remonti.

Järgmisena võeti sakslasilt vormiliselt üle suurtükilaev „Lauterbach“. Tegelikult oli see sadama komandandi korralduses juba alates 13. novembrist. Sellega võiks seda laeva pidada vanimaks laevaks meie merelaevastikus, kuna seni selleks eksikombel on nimetatud s/l „Biber“. Laev oli võrdlemisi vähe rikutud ja võis hakata täitma kohe rannavalve teenistuse ülesandeid.

Hiljemini „Biber“ nimetati kergeristlejaks „Lembit“ ja „Lauterbach“ — suurtükilaevaks „Laine“.

Olles ebateadlikud Inglise sõjalaevade Tallinnas viibimisest, enamlased otsustasid saata sellekohaste kuulujuttude selgitamiseks sõjalaevu komissar Raskolnikov'i juhtimisel Tallinna reidile luurele. 26. detsembril destroyer „Spartak“, lähenedes Tallinnale, pommitas Aegna saart. Mitte kedagi nähes, ta otsustas Tallinnale läheneda. Vahepeäl Kokskerist saadud teate põhjal kaks Inglise ristlejat ja kolm destroyerit sõitsid Tallinna lahelt „Spartakule“ suure kiirusega vastu. Nähes neid tulevat, „Spartak“ püüdis täie kiirusega eemalduda, kuid halva nagiveerimise tõttu ta sattus Kokskeri lähedale Develsei madalikule, kust üle minnes vigastas oma propellerid. Et ta vigastatuna ei pääsnud enam tagaajajate eest, siis tõstis ta valge lipu üles ja andis enda vangi.

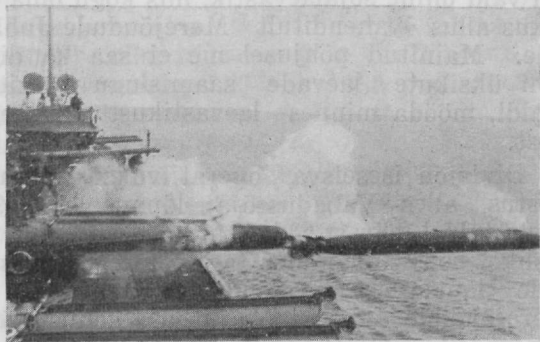
Inglased töid ta veel samal öhtul Tallinna, kus andsid üle Eesti võimudele. Merejõudude juhataja kapten Pitka korraldusel laev tõsteti dokki, kus madalikul saadud vigastusi parandati kuni märtsikuuni 1919. a.

Peaaegu samuti juhtus enamlaste teise destroyeriga „Avtroil“. Too väljus Kroonlinnast pärast „Spartakut“, et sellega merel liituda ühiseks tegevuseks. Raadiokutsetele „Spartakult“ vastust ei saadud. Olles teadmatutes viimase vangistamisest, „Avtroil“ 27. detsembril lähenes Kokskerile. Inglased, kes jällegi Kokskeri tuletorni kaudu said teate vaenlase laeva lähenemisest, läksid talle vastu kahe destroyeriga ja hakkasid teda suure kiirusega liikudes ja tulistades taga ajama.

Jõudnud umbes Mohni lähedale, tulid neile idast vastu eelmisel öhtul Tallinnast merele läinud Inglise kaks ristlejat ja üks destroyer. Inglise laevade vahele sattudes „Avtroil“ alistas. Ta toodi veel samal päeval Tallinna lisaks eelmisel päeval püütud „Spartakule“.

„Avtroil“ anti üle Eesti merejõududele 2. jaanuaril 1919. a. 3. jaanuaril Merejõudude juhtaja oma päevakäsuga nr. 1 nimetab ümber „Spartaku“ miiniristlejaks „Vambola“ ja „Avtroile“ miiniristlejaks „Lennuk“.

Et m/r. „Lennuki“ vigastused polnud kuigi suured, parandati need ära mõne päevaga, ja juba 6. jaanuaril m/r. „Lennuk“ ühes teiste laevadega võtab osa järjekordsest dessantoperatsioonist Kolga lahes.



Torpedo laske.

2. juulil 1919. a. laevastik sai järjekordse lisa: Düüna jõesuu operatsiooni ajal meie dessant vallutas sõjasaagina neli relvastatud Landeswehri laeva: „O“, „Rudolph Kerkovius“, „Pavel“ ja „Secunda“. Kaks viimast Merejõudude juhataja, mereväe-kapten Pitka, andis samal päeval üle Läti ohvitseridele Landeswehri vastu võitlemiseks. „O“, mis nimetati suurtükilaev „Meemeks“ ja „Rud. Kerkovius“ komplekteeriti otsekohe meeskondadega suure-

matelt laevadelt ja saadeti samal päeval Düünale sakslaste positsioone tulistama.

Kui eelmainitud laevadele veel juure lisada sakslasilt 1919. a. kevadel tagasisaadud suur-tükilaev „Tasuja“ (endine „Herkules“) ja



Laevastiku dessantõppused koos kaitseliitlastega.

mitte arvata miinipanijaid „Kalev“ ja „Olev“, kes võtsid osa mitmestki laevastiku operatsioonist, mainimata dessantide vedudeks kasutatud mitmesuguseid laevu ja ujuvabinõusid, siis ongi see kõik, mis kuulus meie sõjalaevastiku koosseisu sõja ajal.

Esimeseks divisjoni ülemaks Merejõudude Juhataja määras eelmainitud päevakäsuga 2. detsembril 1919. a. miiniristleja „Vambola“ komandöri, leitnant T. Kraus'i, jättes teda ühtlasi edasi m/r. „Vambola“ komandöriks. Sel ajal olid jäänud divisjoni koosseisu: m/r. „Vambola“ — divisjoni juhtlaevana; m/r. „Lennuk“, k/r. „Lembit“, s/l. „Meeme“, „Naftalaev nr. 1“ ja remonteerimisel olevad a/l. „Ruhno“ ja s/l. „Mardus“. Kõik teised laevad olid teistesse alluvustesse üle viidud.

Neist a/l. „Ruhno“ remonteerimisest hiljemini loobuti lõplikult, ja „Naftalaev nr. 1“ anti Merejõudude staabi tehnika osakonna ülema alluvusse.

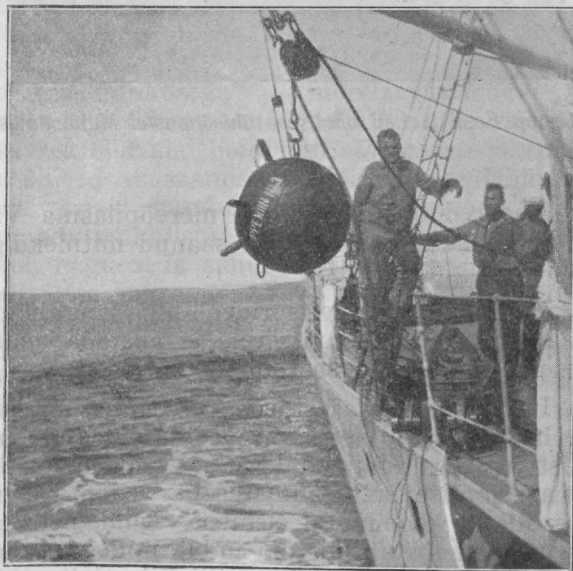
Rahuajal Läänemere laevastiku divisjonis, mis alates 1925. a. nimetati ümber Merelaevastiku divisjoniks, olid järgmised laevade muutused. Juure tulnud: teisest alluvusest — suur-tükilaev „Laine“ — sügisel 1923. a.; Muhuväinast ülestõstetud endine Saksa torpeedopaat „A 32“, „Sulevina“ — kevadel 1924. a.; miini-veeskjad „Ristna“ ja „Suurop“ Veeteede Valitsuselt — kevadel 1927. a. ja traalerid „Kalev“ ja „Olev“ Sõjasadamast sügisel 1933. a.

Ära läinud: suurtükilaev „Meeme“ hukkunud miiniplahvatusest traalimistödel — sügisel 1924. a.; suurtükilaev „Lembit“ vanadusest kõlbmatuks muutumise tõttu — sügisel 1926.

a. ja miiniristlejad „Lennuk“ ja „Vambola“ Peruu Vabariigile müüdnud — suvel 1933. a.

Vabadussõja lõppedes algas rahuaegne töö ja tegevus. Divisjonile polnud see kaugeltki lihtne ega kerge. Laevadelt demobiliseeritud enamik õppinud ja vilunud koosseisust ja ülejäänud püüti kohendada rahuaegsele olukorrale. Üleajateenijaina edasi teenida soovijaid leidis vähe, sest kiiresti tõusvas kaubanduses ja tööstuses olid teenimise tingimused palju soodsamad ja palgad tasuvamad. Ka paljud ohvitserid lahkusid samadel põhjustel. Tekkis terav vilunud koosseisu puudus. Sellele lisaks kavatseti kokkuhoiu otstarbel veel laevu likvideerida ja seisma panna. Kõik see kokku ühes mitmeaastase sõja tagajärjel tekkinud tühimusega lõi enamikule passiivse meeoleu ja tahtmise ainult päevast päeva elamiseks.

Kõikidel mainitud põhjustel 1920. ja 1921. a. ei korraldatud mingisuguseid regulaarseid divisjoni ega üksiklaevade õppusi merel. Sellest erandina oli s/l. „Lembit“, mis 1920. a. divisjoni koosseisu ja 1921. a. Mereväe kadettide kooli koosseisu läkitatuna sooritas mereväe kadettidega kavakindlaid sõite ja õppusi.



Õppemiinide tõstmine.

1922. a. navigatsiooniks tuli soodus pööre: laevade likvideerimisest oli loobutud ja materiaalselt avanes jälle võimalus kõikide laevadega merel tarvilisel määral sõite ja õppusi korraldada. Sel navigatsioonil, tänu divisjoni ülema vanemleitnant T. Kraus'i energilisele ja järelejätmata püüdmisele, teostusid esmakordsed programmikohased järjekindlad õppused kõikidel erialadel kogu divisjoni ulatuses.

Sellega oli kõrvaldatud edaspidiselt arenemiselt nagu takistus ja siis alatud hoog on kestnud seni tugevnedes edasi.

Laevastiku ohvitserkond väheste eranditega koosnes päämiselt lühiajalise ja puuduliku sõjaaegse ettevalmistusega vene laevastikus teeninud nooremaid ohvitserest. Pärast sõda teenima-jäänud ohvitserel tuli end hakata hoolstasti täiendama ja valmistuma rahuaegseks õppetööks. Selleks põhjaneva aluse andis neile rahuaegsete mereväe ohvitseride kursus ja ohvitseride välisriikide mereväe kursustele läkitamised. Teenistusest väljalangenuid järgnesid asendama Mereväe kadettide kooli lõpetata-



Grupp Eesti ja Läti ohvitseride ühisõppustel Muhuväinas.

nud noored ohvitserid, kes mereõpilasina Vabadussõjast osa võttes olid saanud mitmekülgseid lahingukogemusi.

Ise õppides, ohvitseridel tuli korraldada täienduskursus allohvitseridele ja õpetada madruseid kõikidele laevastiku erialadel.

Laevadele sõjaajast edasi teenima jäänud ja hiljemini väljast juurevõetud üleajateenijaist paljud olid puuduliku ja mõned hoopis ilma sõjalise ettevalmistuseta enam-vähem juhuslikult koondunud element. Kuid neil oli palju hääd töötahtmist ja indu, millega saadi üle hõlpsasti igast raskusest. Pikaajalise püsiva töö ja õppemise tulemusena on kujunenud nüüd divisjonis tubli osav üksmeelne kaader, kellele võib igas olukorras julgesti loota.

Alul raskendas divisjoni normaalelu ja õppusi igasuguste määrustike, eeskirjade, ju-

hendite ja raamatute puudumine. Ka selle kõrvaldamisele tuli asuda päämiselt oma jõul. Rahuaegsed mereväe koosseisud olid kokku tõmmatud. Ei divisjonis ega Mereväe staabiski polnud selleks vastavat vaba koosseisu. Jällegi tuli igal rivi- ja eriala ohvitseril jõudumööda asuda oma igapäevase jooksva töö kõrval komisjonidena ka sellele tööle. See töö on kestnud tänaseni ja andnud täiesti rahuldavaid tulemusi.

Üheks suuremaks tõukejõuks õppuste edukusele olid meeskondade ja laevadevahelised erialade võistlused peagu kõikidel aladel. Ka neid hakati korraldama juba alates 1922. a. navigatsioonist. Alul jätsid mitmedki eriala võistlustulemused soovida, kuid aastate möödudes paranesid need jõudsasti. Lõpuks mõnel erialal oli püüdmine juba liialdatult innukas, mis ähvardas üldõppustele takistavalt mõjuda, ja seepärast tuli mõnel korral isegi pidurdada. Kõige selle tagajärjel peab tunnustama, et võistlused on tõstnud erialalist osavust ja teadmisi sel määral nagu see vaevalt oleks teostunud võistlusteta.

Naaberriikide laevastikkudega vastastikune läbikäimine üksteise tundmaõppimiseks ja sidemete ning sõbralike vahekordade loomiseks on teostunud paljude aastate kestel ja on loonud omavahel sümpaatse ja üksteisest arusaava õhkkonna.

Meie liiduriigi Läti laevastikuga kolmel navigatsioonil järgemööda on teostatud ühisõppusi Muhuväinas ja Liivi lahes, kus meie liitlasil oli kasutada päale muu veel moodsaina relvina allveelaevad ja mereleenukid, mis meil kahjuks puuduvad veel. Õppused andsid tõhusaid tulemusi ja juhiseid nende relvadega koostaja vastutõötamiseks, rääkimata ühiste vaadete kujunemisest mitmes asjus.

Kõike ülalpooltoodut lühidalt kokku võttes ja möödunud viieteistkümnede aastase töö tulemusi hinnates, peab nentima, et meil kõikidel on veel palju teha ja õppida, kuid senise pideva ja järjekindla ühistöö viljana, kus igaüks oma jõu ja võimete kohaselt häätahlikult on püüdnud ühiseks hüveks kaasa aidata, divisjonis on kujunenud üksmeelne tarviliste teadmistega ja oskustega varustatud kaader ja meeskond, kes julgesti ja optimistlikult vaatab üle praeguste ajutiselt rasket aega soodsamasse tulevikku ja kes alati kõhklemata Vabadussõja eeskujudel on valmis tegema seda, mis temalt ootab isamaa.

Kuidas sündis ja arenes Peipsi laevastiku divisjon.*)

Kapten-leitnant J. Usin.

Peipsi järve lained ja Naroova vetevood on olnud Ida ja Lääne, ida ja lääne kultuuri ning jõudude kokkupuute piiriks juba vanast ajaloolisest ajastust kuni tänaseni. Naroova jõge, Peipsi ja Pihkva järve ja Velikaja jõge kuni Pihkvani ja säält edasi — pidas ka Vene keisrivalitsus 1914. a. Maailmasõja algpäevil piiriks, kus Läänest liginevale Saksa võimule Peterburgi linna ja kogu riigi kaitseks pidi otsustav sõna öeldama relvade abil. Sellele liinile loodi terve rida kindlustusi. Muude kindlustus-abinõude seas oli ette nähtud võimas relvajõud Peipsi vete piirkonnas laevastiku näol.

Mõte laevastiku soetamise vajadusest tekkis Maailmasõja ajal. Siis polnud aga aega ega võimalust korraliku kaitselaevastiku soetamiseks, vaid selleks mobiliseeriti juhuslikud olemasolevad riigi ja eralaevad, mis kuidagi relvakandmiseks kõlvulised, ja moodustati n. n. „Peipsi flotiliia“, kuhu kuulusid järgmised veesõidu-abinõud:

1) Ratasaurik „Jurjev“ — Vene teedeministeriumi käsutuslaev, ehitatud 1897. a. Riias Lange & Pojad laevatehases;

2) Liivimaa aurulaeva seltsi reisijate laev „Imperator“, kahe propelleriga, ehitatud 1912. a. Warkausi teh. Soomes;

3) sama seltsi r/l. „Hansa“ kahe propelleriga, ehitatud Riias Lange & Pojad laevatehases 1908. a.;

4) sama seltsi r/l. „Delfin“ ühe propelleriga, ehitatud Warkausi teh. Soomes 1912. a.;

5) Vasknarva ja Skamja küla venelaste aurulaeva ühisuse Gromov, Ambramov & Co reisijate laev „Tsesarevitš Aleksei“, ehitatud Soomes Warkausi juures 1914. a., kahe propelleriga.

Esimene neist „Jurjev“, mis kere ehituselt oli nõrk, jäeti ümber ehitamata kerge relvastusega juhtkonna laevaks, kuna teised neli viidi Pihkva, kus nad ehitati talve jooksul 1915. a. reisijate laevadest ümber sõjalaevadeks ja relvastati, nii et sama aasta suvel oli Peipsil admiral Kolomeitsevi juhatusel juba laevastik järgmise relvastusega: „Jurjev“ — kerge relvastus, „Imperator“ — 2 — 75 m/m. 45 kal., „Tsesarevitš Aleksei“ — 3 — 75 m/m. 45 kal.,

„Hansa“, uue nimega „Olga“ — 2 — 75 m/m. 45 kal. meresuurtükiga ja „Delfin“ 1 — 76 m/m. Austria väljasuurtükiga. Pääle siin loendatute relvastatud laevade oli veel terve rida abilaevu nagu: „Koiot“ (praegune Kurs), „Motõljok“ (pr. Erilane), „Inspektorski“ (pr. Linda), „Ermak“ (pr. Pikker), „Sofia“ (pr. Ilmatar) j.m.m.

Laevastiku asukohaks valiti Vene sisemaale lähemal Peipsi idakaldal Raskopelli küla all olev laht, mis looduslikult moodustas enesest väga häa, kuid sõjaliselt järve poolt nõrgasti kaitstud sadama. Siia ehitati kaldale ohvitseride ja meeskonna elu- ja staabiruumid, samuti laevade parandustöökojad, varaaidad, laskemoonakeldrid ja laevade seisuks sadamasilid, sidepidamiseks kaldaraadiojaam jne. Üldiselt uus laevade asusadam kandis „Baasi“ nime, sest see seisis Oudovaga ja Pihkvaga nende linnavahelise raudteega ühenduses.

Veneaegsest Peipsi laevastiku elust-olust on jäänud Eestisse vähe andmeid. 1917. a. revolutsiooni ajast on nii palju teateid, et siin püüti ikkagi jõukohaselt sammu pidada Vene „revolutsiooni uhkusega“ — merelaevastikuga, olgugi palju vähemas määras. Siin kui väikeses üksuses olid alal hoidunud sõjameeste üksmeel ja ühised arusaamised, mida ei olnud hävitamas väljast sissetunginud revolutsiooni batsillid, kõverninaliste juutide ja teiste ässitajate näol, nagu seda sündis Kroonlinnas, Helsingis ja teistes suuremais vägede koonduskohtades, kus nende taltsutamatus poliitikavihas volas süütute verd. Tähtsamaks tööks revolutsiooni uimas oli vihatud tsaarimaitsete laevade nimede „Imperator“ ja „Tsesarevitš Aleksei“ ümbervahetamine ajakohaste „Presidendi“ ja „Narodniku“ vastu. Ja väliselt see oligi ka kõik. Paistab, et revolutsiooni saavutusest vene Peipsi laevastik ei olnud kuigi vaimustatud ja, võib-olla, jäi teistest veneväe osadest palju maha, mille tõenduseks oleks vahest järgmine asjaolu: kui 1918. a. moodustati Pihkvas Saksa okupatsioonivägede varjul n.n. Põhja korpus, kes pidi võitlust pidama Vene punavalitsuse vastu, siis ühines sellega laevastik ja sõitis ühel oktoobrikuu päeval Baasist kpt. Nelidov'i juhatusel tsaariaegsete Andrease lippudega Mehikoormast mööda — Pihkvasse.

Uuele valitsusele — Põhja korpusele allumise aeg ei olnud pikk. Umbes kuu aja pärast Põhja korpus oli sunnitud ühes Saksa vägedega Pihkvast lahkuma ja nendega ka laevastik.

*) Veneaegsete ametlikkude allikate puudumisel on käesolev artikkel kokku seatud isiklike ja kaasaegsete mälestuste põhjal, mis pärast mõningad ebatäpsused võivad esile tulla. **) praegune.

Pihkvast taganemine kujunes laevastikul kurvemaks sündmuseks kogu tema olemasoleku ajal: ta sattus Velikaja jõe kaldal Murumetsa küla ligidal punaste kuulipildujate tule alla, mis eriti oli koondatud „Narodniku“ pihta, ja nõudis viimaselt ohvriks 4 meest surnuina ja 7—8 haavatuina. Laev ise oli üle 120 püssi kuulist tabatud; meeskonnast pääsis tervena ainult masinameeskond ja tekimeestest need, kes olid peidetud suurtüki kaitsekilpidesse. Suurtüki kaitsekilpidest toimus ka laeva tulepiirkonnast väljajuhtimine masinatega manööverdades, sest roolimees oli tabatud kuulist ja roolikamber hoiti alatise tule all. Ka teised laevad kannatasid punaväe kuulidest, kuid märksa vähem ning ilma inimohvriteta. Pihkva jäi maha „Olga“, mis seisis auruta ega saanud seepärast välja sõita. „President“, „Narodnik“ ja „Delfin“ tulid Tartu.

Seega Peipsi laevastik oli lagunenud nüüd kolme ossa: Vene punaste, Vene valge ja Saksa okupatsiooni laevastik.

Saksa okupatsiooni laevastiku moodustas endine laevastiku juhtkonna laev „Jurjev“, mis langes Pihkvas Kamenka jõel remondis olles 1918. a. kevadel sakslaste Pihkva tulekul nende kätte ja teotses kogu 1918. a. suvel Saksa vägede käsutuslaevana eraisikuist eestlastist meeskonnaga kapten F. Wichmann'i juhatusel „Graf Kirchbachi“ nime all.

Tahan, kõrvale kaldudes teemast, peatuda mõne sõnaga „Graf Kirchbachil“. Väärriks vahest tähelepanu toleaeagsete meeste meeletu suhtes järgmine episood: „Graf Kirchbach“, minnes oma ülesannete täitmisele Tartust Mustveesse, sai kuulda, et 11. nov. Tallinnas eestlased on üle võtnud valitsusevõimu sakslasilt. See teade vaimustas mehi niivõrd, et kohe samas otsiti vastavavärvilist riiet, õmmeldi sini-must-valge Eesti lipp ja pandi Luunjast möödumisel laeva ahtrisse Saksa musta kulli kandva lipu asemele lehvima. Ja hoolimata sellest, et Saksa sõdurid olid pardal ja lähtesadamast Tartus Saksa valitsus võimal. teeb „Graf Kirchbach“ Mustvee-Tartu reisi esimesena Eesti lipu all. Tartus laev vahetas Schifffahrtsgruppe ülema käsul, kelleks oli keegi saksa ohvitser leitnant Forstmann, uuesti lipud — seekord juba üürikeseks aiaks, sest mõne päeva pärast sakslased jätsid Tartu ja müüsid „Graf Kirchbachi“ kaupmees Brockile.

Samuti väärrib tähelepanu, et „Graf Kirchbach'il“, praeguse nimega s/l. „Tartu'l“ on reisiainana kaasa sõitnud õige tüse arv ajaloolisi isikuid. Vene valitsuse ajal pääle mitmesuguste kõrgete valitsuse ametnikkude sõitis ka keisri perekond Nikolai II-ga eesotsas ühes

ema Mariaga ja saatkonnaga Pihkvast Tartu, mille mälestuseks maandumise kohal Tartus kivisilla otsa juure oli ehitatud n.n. auväravamaja (viimane lõhuti alles paari aasta eest). Okupatsiooni ajal 1918. a. sõitsid sakslasist Bayeri prints Leopold oma saatjaskonnaga, Saksa prints Ernst oma adjutantiga, Moskva saadik v. Kirchbach (kelle mälestuseks laev saigi endale nime), terve rida parlamendi liikmeid ja teisi. Ka Eesti valitsuse ringkonnist paljud ühes sise- ja välismaa tähtsamate külalistega s/l. „Tartu'l“ on olnud külalisiks.

Vene valge laevastik, taganedes Pihkvast Tartu, ei saanudki enam iseseisvalt teotseda, vaid oli sunnitud need mõned päevad, mis nad Tartus olid, kohe sakslasile alistuma, kuni viimased nad omakord jätsid punaseile. Sakslaste mineku ja punaste tuleku vahel sai „Presidendi“ komandör eestlane lipnik A. Vunk kõigist laevadest suurtükilukud ära korjata ja kastides ühes Tartust taganevate Eesti väeosadega saata raudteel Tallinna.

Ühes Eesti väeosadega lahkus lipnik Vunk Tartust ja sõitis Tallinna Merejõudude Juhatajat Tartu jäänud laevadest ja laevastiku olukorrast informeerima. Vunk andis toleaeagsele Merejõudude Juhatajale kapten J. Pitka'le suusõnaliselt täpse kirjelduse kogu Peipsil olemasolevate laevade jõust ja arvust. Kapten J. Pitka omakord informeeris vägede ülemjuhatajat kindral J. Laidoner'i laevastiku seisukorraga Tartus ja Peipsil. Ülemjuhataja, teades vaenlase Raskopelli relvastud laevade jõust ja aru saades Peipsi kaitsevõime suurusest ja tähtsusest Eestile, tuli otsusele, et Eestil peab maaväe toetuseks olema vääriliselt relvastatud laevastik järvel, ja volitas Merejõudude Juhatajat korraldama ja organiseerima Peipsi laevastikku. Varsti pärast Tartu vallutamist Eesti vägede poolt algaski kapten Pitka Peipsi laevastiku arendamist. Peipsi oludega tavalisest ohvitserest oli ainuke lipnik Vunk, kes teotses Maailmasõja ajal Peipsil, esiteks polkovnik Dementjev'i kaasas järve hüdrograafiliste mõõduste juures ja hiljem laevastikus „Presidendi“ komandörina. Seepärast oli loomulik, et kohapäälseks juhatajaks ja korraldajaks valiti lipnik Vunk. Ja 27. jaanuaril 1919. a. ilmus Merejõudude Juhataja ksk. nr. 12 järgmise sisuga:

§ 1.

„Nimetan ümber Peipsi laevastiku laevad: 1) „President“ — „Vanemuine“, 2) „Narodnik“ — „Taara“ ja „Delfin“ — „Uku“, mida igasuguste ametliku asjaajamise juures, olgu kirjalik või suusõnalik, tuleb tarvitusele võtta tänasest päevast arvates.

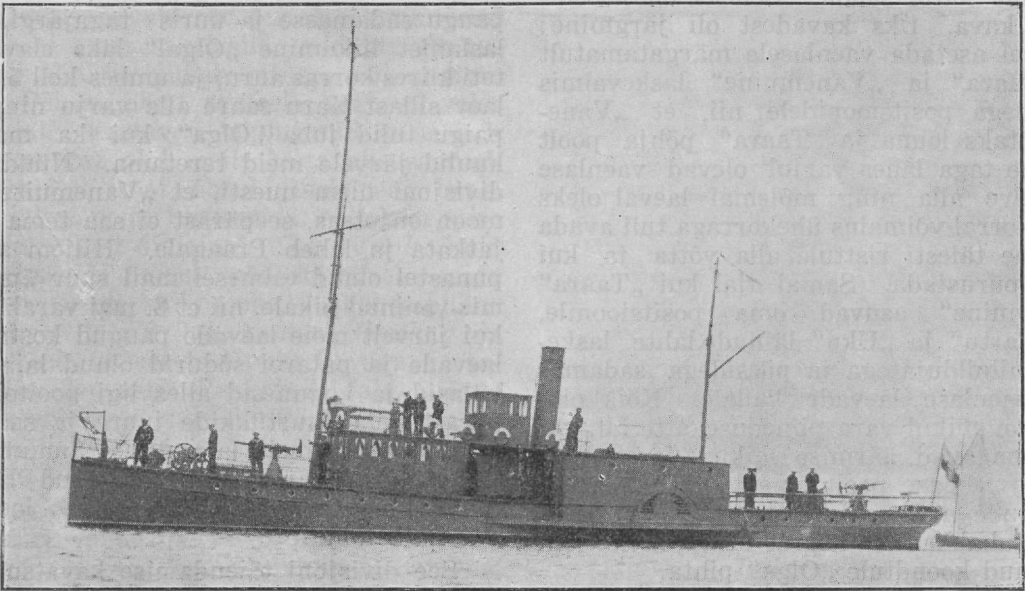
§ 2.

Nimetan mitsman Vunk'i „Vanemuise“ komandöriks tänasest päevast arvates, rahapalgale 1. detsembrist 1918. a..

Ühtlasi kohustan mitsman Vunk'i „Taara“ ja „Uku“ korda seadma hakata, kuni sinna määratakse komandörid.“

31. jaanuaril Merejõudude Juhataja kirjutab nr. 25 all täiendavalt järgmise käsu: „Nimetan suurtükilaeva „Vanemuise“ komandöri

ja saatnud raudteel Venemaale. Vähemad väärtusetä, nagu ajanäitajad-kellad, manomeetrid ja teised väikesed asjad olid sattunud Tartu vanakaubaturule, kust need politsei abil saadi tagasi. Mõne aja pärast ilmusid ka osad, mis Vene punased olid viinud raudteele saatmiseks Venemaale — need leiti meie kaitseväelaste ja raudteelaste poolt vaguniga kuski Tartu-Valga vahelises väikeses jaamas. Valmisosade ülesleidmisega oli juba kordaseadmise kergem läbi



S/l. Tartu Peipsil suvistel õppustel.

mitsman Vunk'i ühes ka Peipsi järve suurtükilaevade divisjoni ülemaks 29. jaanuarist 1919. a. arvates.“

Need kaks eeltoodud Merejõudude Juhataja käskkirja ongi õieti aluseks Eesti Vabariigi Peipsi laevastiku divisjonile, kelle olemasolu algus, nagu näeme, tegelikult ulatub 1915. aastasse.

Mitsmann Vunk võttis esialgu Tallinnast kaasa mõned ohvitserid ja umbes 20 meest mitmesuguseilt amet-erialadelt ja asus Tartus laevade kordaseadmisele. Meeskonna ja ohvitseride elukoht oli Aleksandri t. 70.

Laevastiku kordaseadmine kiires sõja olukorras oli kaunis raske. Päris võimatu pildi andis esimene ülevaatus, kus selgus, et kõik, mis vähegi oli võidud lahti kangutada, oli laevadest ära viidud, nagu masina osad, katelde armatuurid, suurtükisihingud ja muud väärtuslikud ja ka väärtusetä vaskosad.

Masinad ja muud väärtuslikumad esemed enamlased Tartus võimul olles olid ära võtnud

viia, välja arvatud neis kohtades, kus mõni osa jäi ikkagi kaotsi.

„Graf Kirchbach'i“ müümist Schiffahrtsgruppe ülema poolt Eesti valitsus ei lugenud seaduslikuks ja tühistas tehingu sellega, et võttis laeva Merejõudude Juhataja poolt määratud komisjoni läbi 1. märtsil 1919. a. kaupmees Brock'ilt üle ja andis divisjonile s/l. „Tartu“ nime all.

Olgu tähendatud, et divisjoni korraldamisel oli kaupmees Brock'ilt ülevõetud s/l. „Tartu“ ainuke laev, mis oli enam-vähem nii seesmiselt kui väliselt sõjaaja-rüüstamise ja lõhkumise jälgedest puhas ja korras, kuna teised laevad ses suhtes olid õige halvast seisukorras.

Hoolimata kõigist raskusist edenes laevade kordaseadmine niivõrd hästi, et kõik neli laeva aprilli lõpuks, kui Peipsi jää hakkas laguma, lahinguvõimelisena olid sõidukorras ja ootasid Emajõe suus Praagal järve vabanemist. Kogusummas oli laevadel: 5 — 75-m/m., 1 — 76-m/m. ja 2 — 40-m/m. suurtükki ja 6 kuulipildujat.

Samal ajal oli teada, et Vene poolel vastaskaldal Raskopelli baasis olid järgmised jõud: s/l. „Olga“ (pr. „Ahti“) 2 — 75-m/m. suurtükiga, „Ermak“ (pr. „Pikker“) ühe kuulipildujaga ja „Motõljok“ (pr. „Erilane“) ühe kuulipildujaga, kuna „Sofia“ kohta käisid kuuljutud ja oletused, nagu oleks see varustatud 24* 60 kal. suurtükiga.

Eesti laevastiku kava ja ülesanne oli Raskopelli laevastiku purustada või õnnelikumal juhtumil divisjoni suurendamiseks tervena ja rikkumatuna kätte saada. Selleks oli koostatud mitu kava. Üks kavadest oli järgmine: ööpimedusel asetada vaenlasele märgatamatult laevad „Taara“ ja „Vanemuine“ laskevalmis suurtükkidega positsioonidele nii, et „Vanemuine“ võtaks lõuna ja „Taara“ põhja poolt Karu saare taga lahes varjul olevad vaenlase laevad valve alla ning mõlemal laeval oleks vajaduse korral võimalus ühekorraga tuli avada ja vaenlane täiesti risttule alla võtta ja kui vaja, siis purustada. Samal ajal kui „Taara“ ja „Vanemuine“ asuvad oma positsioonile, oleksid „Tartu“ ja „Uku“ läinud lahte laskevalmis kuulipildujatega ja püssidega sadamas seisvate vaenlase laevade kallale. Kõik pidi sündima hommikul vara pimedusekatte all, kui inimesed magavad, äärmise vaikuse ja ettevaatusega, et vaenlase poolt meid ei märgata. Meie jõudude avastamisega vaenlase poolt ja südilt vastuhakkamise korral oleks meie neli laeva avanud koondtule „Olga“ pihta.

Kava oli otsene ja selge, samuti vist kõigile asjaosalisile täitjaile arusaadav. Kava läbiviimine oli määratud 3. maiks Merejõudude Juhataja teadmata. 3. mail vara, umbes kella 2 ajal öösi laevad liikusid kaetud tuledega Praagalt välja. Ilm oli ilus ja kava täitmiseks kõigiti kohane. Umbes kell 3.20 paigu laevastik jõudis Raskopelli lahe suu ette, kust iga laev pidi asuma oma tegevuse positsioonile. „Vanemuine“ nihkus lõuna poole Raskopelli külale lähemale, „Taara“ põhja poole, et ümber Karu saare vaenlase laevastikule laskesuund vabaks saada, „Tartu“ liikus lahe sissekäigu poole. „Uku“, kes „Tartule“ pidi järgnema, jäi seisma. „Taara“ ei jõudnud veel oma positsioonile põhja poole Karu saart ega „Tartu“ Raskopelli lahte sisse minna, kui kõigile oodatamatult, umbes kell 3.40 avas „Vanemuine“ suurtükile ja suunas tule mitte vaenlase laevade, nagu kava nägi ette, vaid Raskopelli küla juures olevale tühjale vaateornile.

Kõik jäid ehmudes küsivalt üksteise otsa vahtima ega teadnud, mis see pidi tähendama. Kindel oli kõigile, et „haukuv koer jänest ei taba“, kuna meie kava oli rajatud just ööpime-

dusele ja oodatamatusele. Saladus oli avalikuks tehtud ja kava täitmisest loobusid kõik laevad. Pärast pooletunnilist Raskopelli vahiposti asjatut pommitamist teatas divisjoni ülem A. Vunk „Vanemuiselt“, et laskemoon on otsas ja tuleb Praagale minna. „Taara“ ja teised laevad olid nagu paksus udus ega mõistnud „Praagale mineku“ korraldusi. Oli nagu kahju lahkuda töölt, mida pole saadud alustadagi. „Taara“, olles vahepeäl jõudnud oma positsioonile põhja poole Karu saart, vaatles sadamas magavat vaenlase laeva „Olga“. Laskis mõne paugu sadamasse ja uuris tagajärgi. Pärast laskmist liikumine „Olga“ läks elavaks, tõseti kiires korras auru, ja umbes kell 5.30 pages laev sillast Karu saare alla varju ning kella 6 paigu tulid juba „Olga“ kui ka maapatarei kuulid järvele meid teretama. Nüüd kordas divisjoni ülem uuesti, et „Vanemuisel“ laskemoon on otsas, seepärast ei saa tema tegevust jätkata ja läheb Praagale. Hiljem selgus, et punastel olnud esimesel mail suur „prasadnik“, mis veninud pikale, nii et 3. mai varahommikul, kui järvelt meie laevade paugud kostnud, kõik laevade ja patarei sõdurid olnud laiali mööda külasid ja kogunesid alles ligi poolteise tunni pärast oma suurtükkide juure ja saatsid esimesed kuulid meie laevadele. Samuti selgus ka, et s/l. „Vanemuine“ ei olnud Raskopelli tühjale tornile mitte kõike oma laskemoona ära tarvitanud.

See divisjoni täiendamise kavatsus vastase jõudude arvel lõppis sedavõrd mannetult, et tekitas kogu laevastikus teatud raskeohkelist ja kahjutiinet meeololu, kuid üldiselt siiski lepiti sellega, — „kes-teab, milleks seegi hää võis olla, et nii läks.“ Nüüd oodati uueks katseks vastavat juhtumit, ja seda ei olnudki pikemalt oodata. Tallinnast anti korraldus, et laevastik peab toetama Vasknarvast algavat jalavägede päaletungi lõuna sihis, mööda Peipsi idakallast. Oodatud operatsioon algas Skamjast 13. mail Põhja-Lääne armee poolt. Järve kallast mööda teotses Balti pataljon, keda laevastik pidi toetama, kuna Balahovitš'i ratsasalgad tegid ringi haaranguid esiti Oudova linnale ja siis Raskopelli baasile. Meie laevad jälgisid erilise huviga ainult Raskopelli baasi, muidu küll toetades kogu ulatuses järve idakaldal päaletungivaid väeosi.

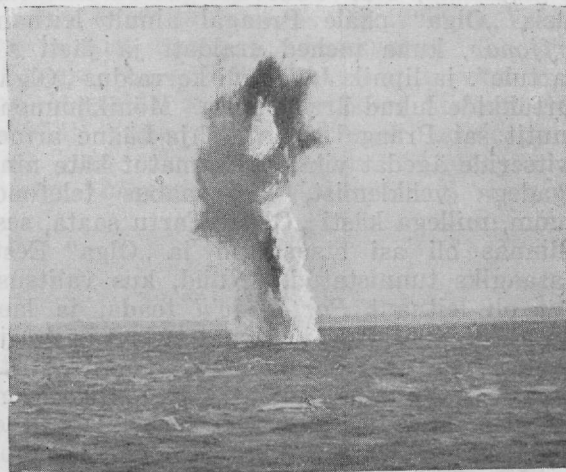
Vasknarvast saadi teada, et Põhja-Lääne armee juure on asutatud eriline mereväe staap, ajal, kus armeel laevastik puudus. Divisjoni juure ajutiseks komandeeritud kahe mereväe ohvitseri 2. j. kapten Bitinkov'i ja van. ltn. Bock'i, kindral Rodsjanko ja Balahovitš'i kohitamisel s/l. „Tartu“ komandöri kajutis Oudova reidil, saadi täpselt teada, et Põhja-Lääne ar-

mee pretendeerib suure huviga just vene punalaevastikule, mis asub Raskopelli lahes. Siit oli selge, et kui divisjon tahtis järvele jääda ainuvõimsaks, ei võinud enam teist korda juhtumit käest mängida, vaid vaenlase laevastik tuleb üle võtta enne kui saab meie kahjuks teetseda või üle minna vene valgeile, kelle meelus ja sihid olid meile võõrad. Et, nagu öeldud, Balti pataljon, mis koosnes pääasjalikult sakslasist, ligines Raskopelli baasile järvekalast mööda kiiremini kui oleks samal ajal jõudnud kohale lõunast haaravad Balahovitš'i ratsaosad, võis arvata, et punalaevastik end oma pesas ei anna sakslasile, vaid järvele tuleb ja kas Pihkva püüab minna, või alistub, võib-olla, Põhja-Lääne armeele vastava salaleppe põhjal. Vastavad kuulujutud vene valgete ringkonnast olid meile teatavaks saanud. Nii otsustati 17. mai õhtul Raskopelli baasi võimsalt järve poolt blokeerida. Blokeerimise vastu vaidles küll divisjoni ülem *Vunk*, kuid teiste ohvitseride ühisel päalekäimisel, mida toetasid ka (veidi küll imelik!) Põhja-Lääne armee sideohvitserid 2 j. kapten *Bitinkov* ja van. ltn. *Bock*. ühines ta lõpuks kavaga, ja samal ööl asus laevastik Raskopelli lahte järve poolt blokeerima, et järvele ilmuvat vaenlast tabada.

20. mail hommikul umbes kella 2 ja 3 vahel tuli punaste vedurlaev „Ermak“ s/l. „Vanemuise“ juure valge lipu all ja teatas, et annab enda vangi ja et ka „Olga“ on valmis alla andma. Samal ajal „Olga“ püüdis märgatamatult Piirisaare vahelt vene ranna pimedada fooni varjul Pihkva poole nihkuda, kus ta aga s/l. „Tartule“ sattus silmapiirile ja nähes, et blokaad on läbistamata, pöördus Ostrovetsi küla kohalt tagasi NW. suunas, et ennast meie divisjoni ülema laeva s/l. „Vanemuise“ juures alla anda. S/l. „Vanemuise“ oli „Ermaki“ läbi „Olga“ alistumise kavatsus teada, ja „Olga“ võeti vastu. Allaandmine toimus rahulikult. Lipnik *Andreas Julle* s/l. „Vanemuise“ asus uue laeva juhiks osa eesti, osa veel endise vene meeskonnaga ja sõitis järvelt allaandmisel üleval olnud Andrease lipuga Praagale.

Sama 20. mai hommikul pärast laevade allaandmist kell 6—7 paigu tõusis ühes uduga laevastiku baasi kohalt üle Raskopelli lahe paks must suits ja lõõmas võimas tuli mitu tundi. Kell 15. 20.-al sõitis s/l. „Tartu“ punaste baasi Raskopelli lahte sisse, kus selgus, et pääle laevastiku jalaväe osad ühes patareidega, mis olid baasi laevade kaitseks, baasist olid lahkunud kella 6—7 paigu, süüdates kõik ehitused ja esemed baasis, mis tuld võtsid, ja purustanud, mida tuli ei söönud. Sadamas oli abilaeval „Sofia“ punkripuud süüdatud, kingstonid lahti

tehtud ja seega laevale antud tule- ja uputusurm korraga, „Motõljok“ ja „Inspektorski“ olid uputatud. Puutumata oli jäänud 2 keldrit ühes 75 m/m. laskemoonaga ja Karu saarele üle 2000 sülla küttepuid, mõlemad meie laevadele hädavajalised ained. Selles tules arvatavasti hukkus ka kõik seni kogunenud laevastiku arhiiv, laevade päevaraamatud ja muud paberid. Kõrgemäni metsa alune maastik liivasel järve kaldal oli täis suitsevaid tuleasemeid, kus siin-säääl katsus veel mõni kahvelahi või korstnajaal püsti hoiduda.



Tõkkemiini plahvatus.

Juba öösi vara, kui vaenlase laevad olid alistunud, tõmbasid juurekomandeeritud Põhja-Lääne armee ohvitserid endilt maskid eest ja seletasid avalikult umbes järgmist, et alistunud laevad ei või kuuluda Eestile, laevad olevat Põhja-L. armee juhatuse poolt punalaevade komissarilt Morosovilt ostetud, kes nüüd tahtis laevad üle anda õigele peremehele, seega baasist välja sõitis järvele, kuna eestlased olevat lubamatult laevad nende teelt riisunud jne. Ka divisjoni vanem artilleria ohvitser leitnant *Fehst*, kes pärast läks Põhja-Lääne armeesse üle, püüdis kõigiti divisjoni ülema ees õigeks tembeldada, et alistunud laevad ei ole Eesti sõjasaak ja meie pole õigustatud neilt laevadelt Andrease plagu alla laskma. Divisjoni ohvitserid ja meeskonnad pääle *A. Vunk'i*, kes kõhkles, ei tahtnud vangivõetud laevade äraandmisest kuuldagi, ja asja selgituseks divisjoni ülem sõitis isiklikult vedurlaevaga „Ermak“ Tartu—Tallinnaga läbirääkimisi pidama, jättes s/l. „Tartu“ komandöri enda asetäitjaks laevadega järvele. Kui hommikul kella 9 ajal Praagal seisvale „Olgale“ s/l. „Tartu“ poolt üks paadi lipp (ei olnud suuremaid lippe käepärast) saa-

deti ja lipnik *Julle't* kästi Andrease lipu asemele Eesti lipp tõsta, siis kerkis juurekomandeeritud Põhja-Lääne armee ohvitseride seas uus äge meelepahatorm, mille seas oli kuulda ähvardusi säärase kuuldamatu „hábematus“ eest, nagu laevalt keiserliku Andrease lipu mahalaskmine ja teab millega asetamine. Järgmisel päeval lisaks suusõnalisile ähvardusile, saadeti Oudovast Balahovitši poolt s/l. „Tartuga“ leitnant *Parfjonov* ühes salga meestega üle Tartu Tallinnasse komandeerimise ettekäändel, Praagalt „Olgat“ ära viima. Kuidas seda „Olga“ äraviimist pidi teostatama, see jäi nägemata, sest Oudovast tulnud meestest pääsis „Olga“ pääle Praagal ainult leitnant *Parfjonov*, kuna mehed eraldati ja jäeti s/l. „Tartule“, ja lipnik *Julle'l* oli korraldus „Olga“ suurtükide lukud ära korjata. Mõnikümme minutit sai Praagal näha Põhja-Lääne armee ohvitseride ägedat viha ja saamatut käte ning jalgadega vehklemist, kui saabus telefonogramm, millega kästi „Olga“ Tartu saata, sest Tallinnas oli asi otsustatud ja „Olga“ Eesti sõjasaagiks tunnistatud. Nüüd, kus valitsuse otsus oli leitnant *Parfjonov'ül* teada, ja laev juba Eesti lipu all, sai ta oma mehed kätte, ja lubati „Olga“ reisijaina laeva tekil Tartu sõita — Tallinna komandeerigule. „Olga“ aga sõitis Praagalt teadmises, et teised laevad ei lahku Praagalt enne kui „Olga“ juhi käest on tulnud teade õnnelikust Tartu jõudmisest. Umbes 3 tundi hiljem tuli teade, et „Olga“ oli õnnelikult Tartus. Tartus laevastiku staabis mitsmann *A. Vunk'i* ja leitnant *Parfjonov'i* vahekord muutus „Olga“ asjus nii teravaks, et pikameelne *Vunk* ähvardas leitnant *Parfjonov'i* mahalaskmisega. Selle ähvardusega õieti asi ka lõppiski.

Vangilangenud laevad „Olga“ ja „Ermak“ olid kõigiti korras ja hädad laevad ning astusid pääle uue meeskonna saamist uute nimedega teiste divisjoni laevadega rivisse. „Olga“ sai nimeks „Ahti“ ja olgugi kogult veidi vähem

kui „Vanemuine“, operatiivselt ta võrdus oma 2 — 75 m/m. suurtükiga kindlasti s/l. „Vanemuisele“. „Ermak“ sai uueks nimeks „Pikker“, — oli hää mereomadustega, kuid kogult väike vedurlaev, mil kuulipildujast suurema relva kandmist vaevalt sai nõuda, ja ta jäigi vedurlaevana divisjoni abilaevaks.

20. maist saadik s/l. „Ahti“ saabumisega Peipsi laevastiku divisjon oli oma suuruse maksimumi saavutanud ja ise vabanenud vaenlase ähvardusest, kel laevastiku näol ei olnud enam midagi. Nüüd oli divisjonil ülesandeks valvata järve vete piirkonda, järveäärseid väeosi viia mujale vajalikumale kohale rindele ja toetada igalpool meie väerinnet, kus see iganes järvel või jõgedel oli võimalik.

Üldiselt oli divisjoni koosseis järgmine:

s/l. „Vanemuine“: komandör ja divisjoni ülem lipnik *A. Vunk*, vanemohvitser ohv. asetäitja *J. Saarts*, rooduülem ohv. asetäitja *A. Jürisson*, meeskond 29 meest;

s/l. „Tara“: komandör mitsmann *J. Riis*, vanemohvitser ohv. aset. *Truuberg*, rooduülem ohv. aset. *Mühlbach*, meeskond 31 meest;

s/l. „Ahti“: komandör lipnik *A. Julle*, vanemohvits. ohv. aset. *N. Akermann*, meeskond 20 meest;

s/l. „Uku“: komandör ohv. aset. *O. Kvell*, meeskond 16 meest;

s/l. „Tartu“: komandör mitsmann *J. Usin*, vanemohvitser lipnik *E. Bacholm*, meeskond 20 meest.

Divisjoni kuulusid järgmised abilaevad ja mootorpaadid: „Pikker“, „Ilmarine“, „Vambola“, „Karl Gustav“, M/p. „Koit“, „Ämarik“, „Hommik“.

Pääle selle kuulus divisjoni juure dessantkomando ja orkester, olgugi arvult väike ja asjaarmastajate iseloomuline. Kokku oli divisjonis 27 ohvitseri ja umbes 280 meest.

OLGU ILM TUULINE, PÄIKESEKÜLLANE VÕI VIHMANE,

ISIS-KREEM



TEEB NAHA PEHMEKS JA ÕRNAJUMELISEKS

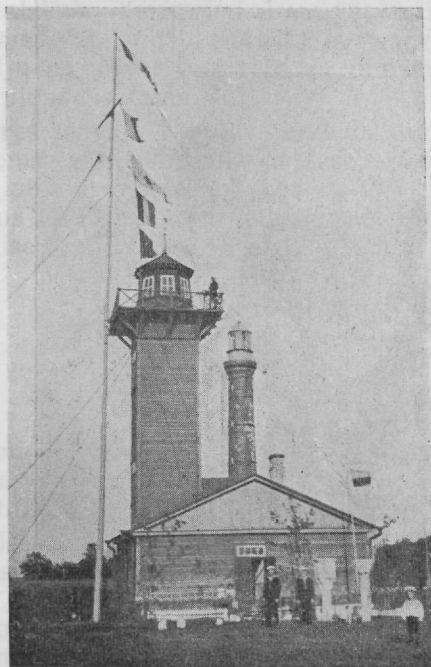
Mereside.

Kapten-leitnant J. Loosberg.

Eesti Ajutise Valitsuse otsusel 17. jaanuarist 1919. a. Sõjavägede Ülemjuhataja kindral *Laidoner* pani oma käskkirjaga 27. jaanuaril aluse Eesti mereväe üksusile. Järgmisel päeval, s. o. 28. jaanuaril Merejõudude Juhataja

elanike kaasabi aitas otsimisel ka mitmes kohas palju kaasa.

Väikesed tagavarad saadi ka sakslaste lahkumisel sadamast ja laevadelt, mida ei olnud veel jõutud välja viia, kuid nii mõnigi kord suure kauplemise ja relvis kokkupõrke tagajärjel. Selle juures ei puudunud ka omapäraseid episoodid, millest üks näide: Tallinna sadamast laevale, millega Seckendorf'i staap ja palju Balti sakslasi läksid välja Eestist, võeti ka ühes eravarandustega väärtuslikku Vabariigi ja just tarvilist sidevarustust. Laevale töstmiseks rippus juba kraana otsas väga hää auto. Meresidel aga puudus kiire liiklemisabi nõu välistöödele. Auto laadimine laevale peeti kinni, kuid saksa ohvitserid tulid omapärase õigusega nõudma pääleladimise jätkamist.



Mereside post.

admiral *Pitka* määras kindlaks meie mereväe üksused, kuhu kuulus ka Mereside.

Suure Mailmasõja ajal oli side ja merealune kaablivõrk Soome lahes üheks paremaist Vene mereväe üksusis. Revolutsiooni ja okupatsiooni ajad aga hävitasid selle peaaegu täiesti. Venelased oma laevastikuga Eestist ja Soomest lahkudes viisid kaasa hulga kallihinnalist sidevarustust ja rikkusid Eesti-Soome vahelised merealused kaablid. Okupatsiooni väed Eestis kasutasid meie merealuseid ühendusi oma riigi huvides ja siit lahkudes lõikasid läbi ja rikkusid järelejäänud saarte vahelised ühendused.

Eesti riigi ja laevastiku loomisega seisis Meresidel raske ülesanne ees, luua nii-ütelda mittemillestki või purustatud ja laialipillatud riismeist sõjaliselt tähtsaid meresidepostide ja saarte ühendusi. Sääljuures tuli läbi käia palju teid ja metsi, et leida telefonivarustust. Tuli läbi otsida isegi asulaid, et saada telefoniaparaate, mis laiali kantud. Häätahtlike kohalike



Kaabli kraavi kaevamine lõhkeainetega.

Neile öeldi, et siis sadamast Saksa laeva välja ei lasta ja neid tarvilisimast varustusest jätakse ilma. Mindi koos sõja- ja pääministri hr. Päts'ü juure kaebama. Hr. Päts küsis, näidates eesti meestele, Saksa ohvitseridelt: „Kas nemad lubavad?“ — „Ei“, oli Saksa ohvitseride vastus, „just seda tulimegi kaebama. — „Siis ei või ka mina lubada,“ ütles hr. Päts.

Auto ja hulk muud väärtuslikku sidevarustust oli päästetud sellega Eesti mereväe kasuks.

Rannakaitse alal tähtsad kohad saartel olid ühenduseta ja lõhutud. Tuli kiires korras Muhu väinas rikutud ühendused jää sees korda seada ja saartel üksikud punktid avada. Selleks puudus aga vastav tehniline tööjõud. Tuli isiklikult juhtivail jõududel töötada ja eeskuju anda.



Merekaabli parandus Muhu väinas a/l. Kompassiga.

Sisemiseks mereväe- ja sadamaühendusiks oli sadamas asuv merekeskjaam, mis sakslasilt üle võetud kogu personaaliga ning võimaldas tarvilisimaid ühendusi.

Veidi hiljem rakendati Mereside tööle väike aurik „Saaremaa“. Kui oli jõutud üht ja teist koguda sidemeloomiseks ja primitiivsed kaabli töö abinõud muretsetud, asuti Soomet ühendavate merekaablite parandusele. Selle järel korraldati sidepostid saartel ja Soome lahe rannikul. Samuti kuulus Mereside ülesannete hulka Viru väerinna kaablitega varustamine. Mereside postide kordaseadmine laevastiku operatsioonideks ja rannavalvéks oli eriti raske, sest tarviline merekaabel tuli selleks alles merest otsida. Nii mõnigi kord tuli ühes väljavõetava kaabliga laeva võõri ette miin, mis vähemalgi ettevaatamatusel oleks võinud laevale ja meeskonnale saada saatuslikuks. Aega aga kaalumiseks ei olnud, riigi kaitse nõudis sidet, mis ka tõesti aitas meie edule merel palju kaasa.

Peipsil, kus algul teetses Peipsi Rannakaitse

pataljon, tuli sideühendusi esialgu kõige primitiivsemate abinõudega luua. Pisut hiljem ehitati aga tervel Peipsi rannikul korralikud ühendused.

Peipsi laevastiku operatsioonide ja Pihkva lahingute eel on rikutud Mereside poolt terve vaenlase kaldaid ühendav hästi korraldatud veealune kaablivõrk, Eesti pool Peipsis side-

ühendused saarte ja veealade vahel loodud sõjasaagi kaabliga.

Venepoolse Peipsi kallaste kaablivõrgu rikumine on etendanud meie Vabadussõjas oma osa ja seega nõudnud ohvreid Eestilt vähem.

Vabadussõjas Mereside töötas suure innuga, kasutades suurest Maailmasõjast kaasatoodud juhtivate jõudude kogemusi. Puudus aga vastav meeskond, keda on tulnud nüüd rahuajal õpetada ja kasvatada.

Hiljem Mereside lisaks oma otseseile ülesandele on täitnud ka ühe aasta rannavalve kohuseid ning juhtinud kauemat aega ujuvaid abinõusid ja abilaevastikku. Merekindluste ja saarte ühenduste kaablivõrgu seadis Mereside juba riigi laevaga „Kompass“ korda.

Praegu Mereside tööde hulka kuulub ka ranna meteoroloogia jaamade kaudu ilmateadete kogumine Tartu Meteoroloogia Observatooriumile ja jääteadete kogumine jääkaartide valmistamiseks Eesti ranna piiride ulatuses.

1. novembrist 1930. a. on juure tulnud Meresidele ka tuletornide teenistus, Narva ja Haap-

salu sadamate kapteni kohused ja hiljem mereväe raadioside.

Sideala varustamine nõuab palju raha, siiski on jõutud viieteist aasta jooksul rahuldavalt edasi, — minimaalsete kuludega — kasutades meres leiduvat kaablitagavara, mis iseendast on kõige kallim osa sidevarustusest.

Selle 15 aasta jooksul on väljakasvatatud kvalifitseeritud side meeskond ja juhtivad jõud.

Praegu mereväele tähtsamad kohad riigi kaitse alal on varustatud enam-vähem aja nõudeile vastavate sideühenduste ja -vahenditega.

Palju on siiski veel teha ja muretseda, et ajaga pidada sammu.

Mereside võib rahuldustundega tagasi vaadata oma viieteistkümnepäevastele tegevusele. Ta on püüdnud oma kohused — ühe lülina — riiklikus ahelas oma parema asusaamise ja äranägemise järgi täita. Selle kordaminekuks on

kaasa aidanud Merejõudude Juhataja, kes meresidet on lasknud oma algatusel vabalt töötada. Nii oli ka meie vabadussõjaaegse juhi printsiip.

Kuigi Mereside aegade jooksul on muutunud oma nimetust mitu korda ja töötanud mõnikord suurema, mõnikord vähema koormatusega, oma iseloomult ta on jäänud endiseks — olla silmaks-kõrvaks meie rannakaitsele ja merekaubandusele.

Meresides on suurem hulk postivanemaid allohvitsere Vabadussõja algusest saadik teenistuses. Niisama ka juhtivaist jõududest vanem tehnik *Aleksander Mühle* ja Side ülema abi vanem-leitnant *Mihkel Püger*.

Mereside ülemaks Vabadussõja algusest kuni tänini on olnud kapten-leitnant *J. Loosberg*.

Sõjasadam.

Kv. ametnik E. Metsapa.

Mõnigi mereväest huvitatud isik on näinud liikumas madruseid, kel mütsilintidel asetseb kuldtähtedega trükitud — „Sõjasadam“.

Sellest vähe salapärasest nimetusest ja laialdasemale hulgale tundmata asutuse tegevusest ja ülesandest ning tema kavatsusist tulevikus Mereväe 15. aastapäeva puhul, lubatuga mõningad read.

Sõjasadam pole „aristokraat“ mereväes. Selle ülesandeks on teenida teisi, nagu seda teeb töökompanii jalaväe-osades.

See „Mädchen für alles“ mereväes on ise veel võrdlemisi noor asutus, moodustatud alles 1927. a. kevadel. Enne seda täitsid selle ülesandeid teised asutused, mis likvideeriti sõjasadama asutamisega ja moodustati ümber. Terav tarvidus sellisest „töökompaniist“ tekkis iseäranis siis, kui sõjalaevad ja remonttöökojad toodi üle Vanasadamast Sõjasadamasse ja siin koondati. Merejõudude valdamisele üleantud laialdased maa-alad Miinisadamasse ja Paljassaarel, hooned ja keskküttes ning pooleliolev Sõjasadama ehitus nõudsid alatist kohapäälset järelevalvet ja hooldamist, mille teostamiseks kutsuti ellu eriasutus „Sõjasadama“ nimega.

Merejõudude arenemisega täienesid ka Sõjasadama kohustused ja ülesanded nii, et käesoleval ajal oleksid need lühidalt kokkuvõetult järgmisiks kujunenud:

1. varustusladude ja Sõjasadamasse valveteenistuse korraldamine;

2. Sõjasadamasse ja Paljassaarel asuvate kaitseministeeriumi majade, maade, raudteede, valgustusvõrgu, keskkütete, moolide ja teiste seadiste järelevalve ja valitsemine;
3. Sõjasadamasse sadamakapteni kohuste täitmine eralaevade suhtes;
4. mereväe abilaevade ja teiste ujuvate abinõude valitsemine, nende varustamine ja korrashoid; merejõudude tuukritööd;
5. meeskondade õpetamine spetsiaalseil aladel;
6. nende kohuste täitmisel ettetulev arvepidamine ja asjaajamine ning meeskonna varustamine.

Kui nüüd, Merejõudude 15. aastapäeva puhul, silmade eest lasta kinofilmilina mööda Sõjasadama seitsmeaastane tegevus, siis näeksime selles vaid visa võitlust ja püsivust — väikese koosseisu ja krediitidega saata korda parimini neid ülesandeid, mis tegelik elu ja ajanõue on pannud Sõjasadamale.

Sõjasadam võtab enda alla mererannast Peetritehastest loode poole umbes kilomeetri pikkuse ja 0,5 kilomeetri laiuse maa-ala ning Paljassaare põhjapoolse osa. Neile maa-aladele on paigutatud sõjalaevastikule tarvisminevad asutused, seadised ja varustuslaod.

Riigikaitse huvides on keelatud võõrail isikuil Sõjasadama piirkonnas viibimine on töölisile ning võõraile antakse sissepääsuluba sadamasse ainult siis, kui nende kohta pole mingisuguseid kahtlasi andmeid. — Vahid on

kohustatud valvama, et ükski ilma loata isik ei pääseks keelatud piirkonda ega I järgu tähtsusega mereväe ladude juure. Samuti varguste ja kuritarvituste vältimiseks on keelatud sõjasadama piirkonnast igasugune varustuse välja viimine ilma vastava loata, ja valvepostid on kohustatud kontrollima, et iga väljaviidav asi oleks varustatud väljaveoloaga.

Et hoiduda kuivadest statistilisist andmeist, siis võiks öelda, et Sõjasadama valve alla kuulub Sõjasadamas ja Paljassaares kokku umbes 20 ladu ja umbes samapalju muid hooneid.

Valvet teostasid kuni 1929. aastani valvurid-eraisikud ja pääle nende mereväelased. Kuivõrd vastutusrikas ja ennatsalgav on Sõjasadama vahiteenistus, sellest annab hää näite juhtum, kus 1931. aastal miinide kasematis üks miin mingil põhjusel süttis ning lao õhkulendamise oli vaid sekundi-küsimus. Viivitamata, elu hädaohtu pannes, tormasid vahilolevad mereväelased, minöörid ja Sõjasadama ülem lämmastava suitsuga täidetud kasematti ja suutsid viimsel hetkel hoida ära plahvatuse, mille tagajärgi oleks võimatu kujutella.

Alatiseid öised ja päevased valvetegevuse kontrollimised hoidsid valveteenistuse täielisel kõrgusel, olgugi et valvet tuli tihtigi pidada meeskonna vähesuse tõttu — poole koosseisuga.

Nagu kõik mehaanilised liiklemisvahendid vajavad sooja garaaži, angaari, ulualust jne., nii vajavad ka seda sõjalaevad. Neil peab kohapääl olema kättesaadavad: keskküte, valgus, varustuslaod ja mage vesi. Samuti peab laevade paigutamiseks sadamasse olema vastav koht või kaiäärne ühes kalda külge kinnitamisabinõudega. Seda peab jällegi muretsema Sõjasadam. Kokkuhoiu mõttes ei peeta talvel seisvaid laevu auru all, vaid neid köetakse Sõjasadamas asuva keskkütte kaudu.

Elektrivoolu valgustamiseks ja tööstuse otstarbeks saadi kuni 1931. a. Arsenali kaudu, kuid 1931. aastal ehitati kõrgepingeliin Ellamaa jõujaama magistraalliniist Sõjasadamasse, kus see korraldatakse ümber madalamale pingele ja alatisele voolule vastavate transformaatorite ja umformeritega.

Taga-Paljassaare valgustamine kuni 1930. a. sündis oma jõujaama kaudu, kuid 1930. a. Sõjasadama algatusel pikendati Ellamaa jõujaama valgustusvõrk Taga-Paljassaareni ja seati üles transformaator.

Samuti on üle viidud Sõjasadama poolt mageda vee magistraal Arsenali pumbamajast linna veemagistraalile.

Laevade sildumiseks ja kinnitamiseks on ehitatud Sõjasadamas vastav kai või mool, mis varustatud keskkütte-torustikuga, vee hüdrantidega ja valgustusvõrguga.

Laevade ja meeskondade varustamiseks laskemoonaga, kütte- ja määrdeainetega, riidevarustusega on Sõjasadamas varustuslaod. Laevade remonteerimiseks töökojad, meeskonna väljaõppeklassid, spordisaalid, pesumajad jne. Kõigi nende seadeldiste ja hoonete korrashoid, remont, kütmine ja valgustamine on Sõjasadama hool ning mure.

Iseseisva tööharuna tuleb mainida veel Paljassaarel ja S. Karjamaa tänaval asuvate kaitseministeeriumi maade ja majade valitsemine, elanike nimekirjade pidamine, rendi- ja üürirahade vastuvõtmine. Sõjasadama valitsemisel on rohkem kui 70 elumaja, ladusid ja kõrvalhooneid. Pääle selle veel umbes 100 hekt. heinamaad Paljassaarel ja aiamaa, mis renditakse välja igal aastal hektariliste tükkidena.

Läheks liig pikale üksikasjaliselt loendada kõigi hoonete ja seadeldiste juures tehtud töid ja korraldusi. Küll aga on nende korrashoiu alal tehtud kõik, mis nõuab nende hoonete ja seadeldiste korralik töötamine. Hooldamise alal oleks tarvis veel palju teha. Oleks vaja Kesk-Paljassaarele seada sisse elektrivalgus, Sõjasadamat süvendada ja kesk-mool teha kõrgemaks. Elumajad ja hooned vajavad kapitaalset remonti, valgustusvõrk Sõjasadamas ümberehitamist, laevastiku jaoks tuleks ehitada lasketiir ja palju muud.

Kõigiks suuremaiks töiks puuduvad aga krediidid, ja paratamatult tuleb oodata paremaid aegu.

Pääle sõjalaevade leiavad Sõjasadamas talvkorterit veel eralaevad. Need laevad käivad sadamamaksu alla ja nende kohalepaigutamine sünnib Sõjasadama ülema valve all. Keskmiselt kasutavad Sõjasadamat talviseks seisuks umbes 50 eralaeva. Nende laevade suhtes täitis Sõjasadama kantselei sadamakontori ülesandeid.

Üks olulisemaist Sõjasadama ülesandeist on abilaevastiku ja teiste ujuvate abinõude valitsemine ja varustamine ning korrashoid. Mis veo- ja sõiduautod jalaväel, seda on transportlaevad ja kiire käiguga mootorpaadid mereväs. Sõjasadamale allub umbes 25 ujuvat veo- ja sõiduabinõu. Nende koosseis ei ole püsiv. Sõjasadama algpäevil oli neid märksa rohkem, kuid ajajooksul mõned neist on vanaduse tõttu „reast välja kukkunud“ ja osa teistele ministeeriumele üle antud. Vanade asemele on ehitatud küll mõni uus, kuid väljalangemise või „suremise“ % on siiski suurem „sündimisest“. Uue mootorpaadi või laeva soetamine on kaunis kallis „löbu“, ja seepärast püütakse vanade remonteerimise ja korrashoiu teel veel nii kaua läbi saada kui vähegi võimalik.

Abilaevastiku tegevus on väga mitmekesine, ja seepärast kuulub ka abilaevastiku hulka mitmetüübilisi ujuvaid abinõusid. Tähtsamaiks ülesandeks oleksid: ühendusepidamine merekindlustega, merealuste kaablite panemine ja nende korrashoid, laskemoona, meeskonna varustuse ja kütteinete transporteerimine merekindlusile, laskemärkide pukseerimine ja väljasõidud õppeotstarbeks. — Üksikute laevade tegevusest võiks nimetada järgmist:

mis aga jäi vanaks ning osutus nõrgaks ja anti Sadamatehastele realiseerimiseks.

a/l. „SAKALA“:

Pääsjalikult Naissaare merekindluste käsutuses laskemärgi vedamiseks suurtüki õpplaskmiste ajal ja ühendusepidamiseks saarte vahel. Oma väikese süvise tõttu väga kohane rannasõitudeks ja väljauhutud miinide korja-



J/m. „Jaan Poska“ Naissaare silla ääres talvel.

a/l. „KOMPASS“:

Ainukene laev Eestis, mil merealuste kaablite parandustööde sisseseade olemas. Suurem osa navigatsiooni ajast käib Mereside ja Posti Päävalitsuse ülesandeil kaabli parandustöödel. Isegi Soome on kasutanud selleks otstarbeks meie „Kompassi“. Pääle selle täidab veel transportlaeva ülesandeid, varustades Mereside poste kütte- ja toiduainetega, veab kohale Hüdrograafia Osakonna meremöödu ekspeditsioone ja peab vabal ajal ühendust Merekindluste ja Tallinna vahel.

a/l. „JAAN POSKA“:

On tugev puksiirlaev ja ühtlasi ka jäämurdja. Tema tööks ja ülesandeks on päämiselt praamide pukseerimine ja jää tulekul ühendusepidamine saarte vahel. A/l. „Jaan Poska“ on võrdlemisi veel „noor Jaan“ meie laevastiku veteranide hulgas ja alles 3 aastat tagasi Vee- teede Valitsuselt Sõjasadamale üle võetud. Enne seda oli Sõjasadama puksiirlaevaks „Tallinn“,

miseks. Tarbekorral võib seda ka puksiirlaevana kasutada.

tr. „TAHKONA“:

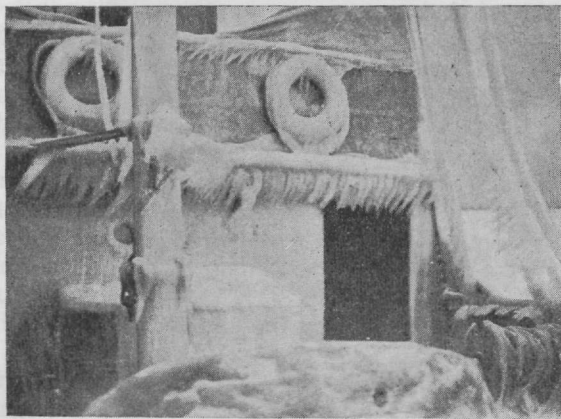
Täidab samu ülesandeid Aegnasaare merekindluste juures, mis „Sakala“ Naissaarel. Oma ehituselt vähem kõlvuline puksiirlaevaks. Kui kiire käiguga laeva tarvitatakse rohkem ühendusepidamiseks.

Ülalnimetatud on kõik aurulaevad.

Mootorpaatidest on Sõjasadama kasutada veel järelejäänud — №№ 1, 3, 4, 8, 9, 10, 11 ja 12. — Nagu eelpool tähendatud, oli neid algsel ajal rohkem, kuid ajajooksul mõnigi neist on langenud vanaduse tõttu rivist välja ja üle antud teistele asutustele. Tarvidus nendest on aga jäänud endiseks, ja sellega tuleb järelejäänuil väljalangenute osa võtta enda päale. Ka mootor väsis, ja kui õigel ajal ei muretseta uute abi juure, väljalangemise protsent aina kasvab.

Sõjasadama mootorpaate ei kasuta mitte ükski merevägi, vaid nad peavad navigatsiooni

ajal, öösi kui päeval nagu skaut olema „alati valvel“: avariide juhtumid merel, rasked haigused Merekindlustes saartel, väljauhutud miinid, merilennukite hädamaandumised, eriteadlaste ja kõrgemate ülemate erakorralised sõidud saartele Merekindlustesse, välisriikide laevade külaskäigud ja veel palju muud — selleks kõigeks läheb vaja mootorpaate. Mootorpaatidest on üks alatiselt 1. jalaväe rügemendi kasutada Naroova jõel ja teine Haapsalus, säälse Mereside rajooni ülema käsutuses. Pääle selle



J/m. „Jaan Poska“ sild pärast talvist tormi.

kasutab mootorpaati suviseiks õppusiks soomusrongide rügement laskemärgi vedamiseks Paldiski reidil. — Punasest puust mootorpaat „№ 1“, kui iseäranis kiire käiguga ja luksusliku sisseseadega, seisab kaldale tõstetuna reservis, sest selle kasutamine läheb meie oludes liig kulukaks. Viimast korda see mootorpaat oli käigus Poola presidendi vastuvõtmise puhul. Nagu eelpool tähendatud, on juba kahel mootorpaadil uuendatud kered ja ühel mootor. Uuendamist tuleb aga alatiselt jätkata, kuni mootorpaadid pole end veel „üles öelnud“.

VEOPRAAMID № 1, 2 ja 5:

Kasutatakse Merejõudude Baasi, Suuropi, Naissaare ja Aegnasaare küttepuude, laske-
moona ja muu varustuse vedamiseks. Praamid on võrdlemisi uued ja küllaldase tonnaažiga.

TUUKRUPAAT:

Juba sõna „tuukur“ ütleb ära, mis on selle paadi ülesandeks. Tuukrupaadile on koondatud tuukruaparaadid ja -pumbad, ja paat saabab tuukruid nende veealuste tööde juures. Kui tekitab küsimus, mis neil tuukruil siis vee all on teha, siis võiks nimetada uppunud asjade otsimist, alt mere põhjast ülestõstmist, veealuste kivide lõhkumist, laevadel põhjade järelevaa-

tamist, sadamasilla veealuste osade tegemist ja laeva veealuste osade vähemat remonti.

Tuukrupaat on ehitatud kahe aasta eest Kiili tehastes. Eelmine tuukrupaat lendas õhku ühes tuukru van. allohv. *Kasterbuš'iga*, kes enese tapmiseks valis sellise originaalse tee: istus tuukrupaadis olevale pommile, pani selle erilise aparaadiga lõhkema, ja jäid järele van. allohv. *Kasterbuš'ist* — kaks jalasäärt ja paadist — peotäis lauakilde. Et tuukrupaat teistest paatidest eemal asus, siis teisi kannatajaid ei olnud.

Ujuvate abinõude nimestik ei oleks mitte täielik, kui jätaksime mainimata veel ujuva paatide silla. Auru- ja mootorpaatide seisuks ja kinnitamiseks Sõjasadamas on ehitatud veel ujuv, katusega puust sild, mis ühendatud trepi abil kaldaga. Sillal asuvad ka valvetelefoni kapp ja päästevööd.

Abilaevastiku varustamine tarvilise inventaariga, kütte- ja määrdeainetega, meeskonna varustamine toiduainetega, laevade remont ja korrashoid nõuab Sõjasadamalt suurt jõupingutust, et äärmiselt kokkutõmmatud koosseisu juures täita oma ülesandeid korralikult.

Samuti nõuab suurt jõupingutust vähese abilaevade ja paatide arvu tõttu kõikide tarviduste rahuldamine. Tuleb alati kombineerida, kuidas vähema kuluga saavutada suuremaid tagajärgi, koondada sõidumaršruute jne.

Tungiv tarvidus on ühest korralikust reisirajatelaevast, mida võiks alatiselt rakendada ühendusepidamiseks merekindluste saarte vahel. Praegusel ühendust-pidavil laeval puuduvad reisijate jaoks ruumid, mistõttu igasuguse ilmaga tuleb neil viibida laeva dekil. Merejõudude Juhatus ja Sõjasadam on püüdnud küll oma poolt parandada olukorda ning teha mitmesuguste juurehitustega laevadele reisijate olemise mugavamaks, kuid kõik on vaid hädaasi ja suudab täita vaevalt algelisimaid nõudeid.

Nagu teada, asuvad Naissaarel ja Aegnasaarel garnisonid, kus juhtiv koosseis enamuses perekonnainimesed. Saartelt aga midagi ülalpidamiseks ei ole saada, ja kõik tuleb Tallinnast muretseda ja kohale vedada. Seepärast on liikumine saarte vahel elav. Võib kujutella seda meeletibedust, kui vähe tuulisema ilmaga laine, uhtudes üle laeva, teeb kõik kraami märjaks ja rikub ära, oma vintsutused veel arvatava. Ka siin on katsutud asjade parandust tuua ja pinda sondeeritud Veeteede Valitsuse päralt oleva „Endla“ ülevõtmise asjus, mis juba 3 aastat seisab tegevuseta Miinisadamal, kuid iga aastaga üha kokkusurutum eelarve ei lase seda mõtet teostada.

Sõjasadama meeskond koosneb pääasjalikult just spetsialistidest: rooluritest, signalistest,

masinistest, kütjaist, motoristest jne. Väga väikene protsent neist satub Sõjasadama teenistusse, kes eraelus on töötanud mõnel mainitud spetsiaalalal. Suurem osa tuleb aga täiesti võhikuna, toormaterjalina, mis nõuab enne põhjalikku õpetamist, kui neid saab kasutada tööl. Varem korraldati meeskonna väljaõpetamiseks Mereväe Õppekompanii juures vastavad õppeklassid ja kursused, aga nüüd võetakse sääli läbi ainult riviõppust, kuna spetsiaalaladel tuleb korraldada õppusi väeosades ja Merelaevastiku divisjoni poolt korraldatavatel kursustel. Oleks vist ülearune loendada neid meetodeid ja õppekavu, mida kasutatakse teoreetiliselt ja praktiliselt nende väljaõpetamiseks. — Lühike teenistusaeg nõuab noortelt mereväelasilt ja nende kasvatajailt ning õpetajailt tõsist tööd ja vaeva enam kui neist kujunevad vilunud ametimehed.

Sõjasadam on kahepaikne asutus: see on — ühest küljest on tema täiesti iseseisev väeosaksus, teisest küljest teotseb jälle kompaniina.

Nagu eelpool kirjeldatud, allub Sõjasadamale terve rida ujuvaid abinõusid, mida kõiki varustab Sõjasadam. See varustamine tuleb jagada kahte ossa: laevade varustus nagu küte, õlid, puhastus-abinõud, mehaanilised abinõud, tööriistad, inventaar, ühesõnaga: kõik tehniline varustus, mis Sõjasadam saab vahenditult Merejõudude Baasi varustuslaost. Teise ossa kuulub meeskondade varustamine, palgad, toit, küte, valgustus jne. või majanduslik varustus,

mis saadakse Merejõudude Baasi Majanduse kaudu. Tehniliselt varustuselt, kuludelt ja arvepidamiselt Sõjasadam on täieline majanduslikult iseseisev väeosaksus, kus maksavad kõik need seadused ja korraldused, mis üksikus väeosaski, kuna aga majanduslike varanduste suhtes tuleb kompanii määruste järgi talitada. Ehk küll Sõjasadam majanduslikus asjaajamises on paigutatud kompanii raamidesse, tuleb ka sel alal oma koosseisu iseärasuse tõttu tegelekult arvepidamist toimetada vastavalt üksikule väeosale. Kui rügemendis on kompanii, siis see koosneb ainult kolmest kuni neljast allüksusest-rühmast, mil ühine varandus. Sõjasadama rühmataolised allüksused on igauks eriti omaette üksus, nagu auru- ja mootorpadiid, laevad, praamid jne., mil iga ühel omaette on majanduslikud varandused. Et selle laiali-pillatud varanduse üle arvet ja korda pidada, tuleb Sõjasadamal päälle kompanii arvepidamise veel ka väeosava vararaamat majanduslikust varustusest pidada.

Sõjasadam allub vahenditult Merejõudude Staabi Ülemale, rivialal on Sõjasadama ülemal pataljoniülema õigused. Muu kantseleiline asjaajamine vastab kõigiti pataljoni asjaajamisele.

Mis nüüd puutub Sõjasadama isiklikku juhtivasse koosseisu, siis peab ütleva, et siin on „iga mees oma kohal“ ja et Sõjasadama ülemal kapten-major *Kõvamehel* ei ole üksi „kõva nimi“, vaid ka „kõva“ käsi.

Mereväe õppekompanii.

Kapten-major H. Liikane.

Mereväe tagavararoodust — Mereväe õppekompaniini. 1918. a. — 1933. a.

1918. aasta lõpul, kui algas tegevust meie noor merevägi sissetungiva vaenlase vastu, oli tarviline kaldaasutus, kust laevad ja dessantüksused võisid komplekteerida ja täiendada meeskonda. Tähendatud vajaduste täitmiseks moodustati Mereväe tagavararood, asukohaga kaubasadamas praeguses Päätolliameti hoones. Roodu kaadri koosseis oli ette nähtud väike: 5 ohvitseri ja 16 mereväelast.

Laevastiku suurenemisega ja mereväe tegevuse laienemisega oli tarviline äsjaasutatud roodu suurendamine. Juba 1. veebruaril 1919. aastal nimetati tagavararood ümber Mereväe ekipaažiks. Ekipaaž oli suurema kaader koosseisuga, laialisema organisatsiooniga ja iseseisva majandusega. Kaader koosseisus oli ette nähtud 16 ohvitseri, arst ja vastavalt mereväelasi. Ekipaaži koosseisu kuulus ka

oma ajal lugupeetud mereväe orkester tuntud muusikajuhi *Raimund Kull'iga* eesotsas, kes mõnelgi korral oskas kaitseväelaste ja kodanike meeoleolu tõsta.

Päälle algul tähendatud ülesannete ekipaaži teostas julgeoleku- ja vahiteenistust kauba- ja uue sadamate rajoones ning vahiteenistust kaubalaevadel, olles abiks tolliametnikele. Ekipaaž majandas sõjaajal tegevuses olevaid väehmaid laevu, ujuvabinõusid ja väljasaadetavaid dessantüksusi. Majandada olevate üksuste arv ulatus mõnikord viiekümneni, väljapandud vahipostide arv üle kolmekümne.

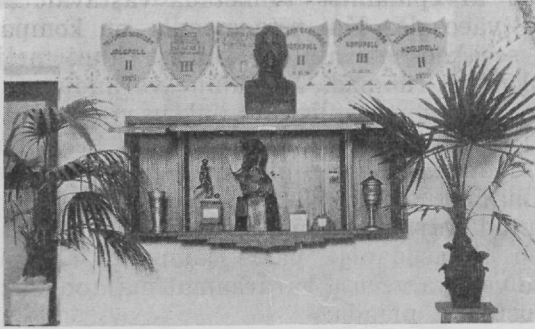
1919. aasta lõpul ekipaaž sai endale uue asukoha Kopli tänaval. Asukoha muutmiseega vabaneti vahiteenistusest kaubasadamas ja jäi rohkem aega väljaõppe teostamiseks.

Ekipaaž kui tagavara üksus ei saanud osa võtta lahingutegevusest vaenlase vastu terves koosseisus, kuid suurem osa isiklikust koossei-

sust võttis osa tegevusest vaenlase vastu desantüksusis ja laevadel.

Vabadussõja lõppedes ekipaaž demobiliseeris päälle oma isikliku koosseisu mitmed vähe-
mad üksused ja traalerite meeskonnad.

Esimene noorte vastuvõtt oli 1921. aasta kevadel. Selle vastuvõtu noored said rööbiti kaitsevälisele kasvatusel ja väljaõppele teoreetilisi teadmisi erialal edaspidiseks teenimi-



Mereväe õppekompanii lugemistoa sein kompanii sportlike auhindadega.

seks laevadel ja kaldaasutuses. Sellega pandi alus mereväe ajateenijate rahuaegsele väljaõppele ja mereväe rahuaegse koosseisu täiendamisele.

1924. aastal Mereväe ekipaaž sai endale uue pühoone, mis aitas tunduvalt tõsta sisekorda, väljaõpet ja parandas päämiselt ajateenijate elamistingimusi. Selle hoone ehitamisega määrati kindlaks ekipaaži asukoht, mis mõnesuguseil põhjusil ei ole küllalt otstarbekohane. Otstarbekohasem oleks vahest olnud laevastiku koondamisega sõjasadamasse paigutada sinna ka kaldaasutused, eeskätt ekipaaž ja sellele kuuluvad üksused. Sobiv hoone tarvilise ümberehituse korral on sõjasadamas. Säärase koondamisega oleks saanud läbi ühiste õppe-, spordi- ja mänguväljadega, ühiste klassidega ja võimlaga; oleksid olnud ühised toimekonnad ja ühine keskkütte, palju muid hüvesid ja hulk kokkukohu. Võib-olla, see kava on veel edaspidi kaalutav ja teostatav.

Kui ekipaaži koosseis vähendati järk-järgult juba pärast sõda, siis tehti põhjalikum koondamine 1931. aasta kevadel. Ühtlasi nimetati Mereväe ekipaaž Mereväe õppekompaniiks. Kompaniil on täita oma eelkäija rahuaegsed ülesanded, olgugi vähema kaadrilise koosseisuga. Õppekompanii õpetab välja mereväkke teenistusse võetud noored, valmistab ette tarvilisel arvul riviallohvitsere ja annab tarvilise rivilise ettevalmistuse mereväe üleajateenijaile allohvitserele-spetsialistele.

Aasta jooksul on õppekompaniis 2 noorte kursust; iga kursuse kestvus ligemalt 2 kuud; 1 riviallohvitsere ettevalmistamiskursus kolmekuise kestvusega ja üleajateenijate allohvitsere-spetsialistide kursus, kestvusega 3 kuud.

Väljaõpe on päämiselt kaitsevälise-kasvatulik ja sõjatehniline, üldiste õppekavade ulatuses; kuid õpetatakse ka merenduslikke aineid ning tarvilisi oskusi ja täiendatakse teadmisi edaspidiseks teenimiseks mereväes eriõppekavade järgi.

Need on õppekompanii päämised ülesanded õppealal. Rööbiti sellele muidugi julgeoleku- ja vahiteenistus ja mitmesugused majanduslikud tööd.

Lühikene väljaõppe aeg ja õpetatavate ainete hulk nõuavad, endast-mõistetav, igalt kursuselt hoogsat töötempot ja kindlat korda. Seepärast mõnelegi tundub aeg õppekompaniis raske ja oodatakse igatsusega sellest vabanemist.

Õppealal annab tunda alatise kaadri koosseisu vähesus. Paratamatult on tarvis noorte kursuse ajaks suurendada õpetajate hulka laevadelt ja kaldaüksusist. Kuid nimetatud õpetajad ei evi, kahjuks, sageli tarvilisi teadmisi õpetatavais aineis ja oskust õppe teostamiseks. Kuid need puudused kaovad mereväe üleajateenijate allohvitsere teadmiste alatise täiendamisega.



Mereväe õppekompanii einelaud.

Kehalise kasvatus arendamisel on püütud käia võimalust mööda. Kompaniil on oma jalgpallivälja, käsipalli- ja tennisplatsid, ning muud spordi ja kehalise kasvatus vahendid. Raamatukogu 4000 köitega ja lugemistuba ajalehtede ning ajakirjadega annab hulgalist lugemismaterjali. Kompanii einelauast ja poest saab odavasti lisa toidule ja muile tarbeile. Raadio sisseseade võimaldab ettekannete kuulamist elu- ja söögi ruumes, nii et vaba aja veetmist ajateenijaile on püütud teha kõigiti otstarbekohaseks ja mugavaks.

Käesoleva aasta sügisel on koondatud õppekompaniisse suurem osa meie müüdnud laevade mr. „Lennuki“ ja mr. „Vambola“ ülejateenijaid, ja selleks, et anda eriline ettevalmistus meie tulevases ehitada-kavatsetavas laevastikus. Õppusele määratud meeskond evib töötahet ja hääd usku kavade täitumisse. On ainult soovitatav, et kavad leiaksid kiiremini kinnituse ja teostamise.

Kui jälgida õppusel oleva meeskonna püüdlikkust ja tahet, tõuseb usk meie tulevase merekaitselisse jõusse ja et vastavate laevade soetamisega tõuseb kindlasti meie riigi julgeolek

ja väheneb hädaoht merelt. Samuti hääde lootustega läheme vastu mereväe 15. aastapäevale.

15 aasta jooksul on saanud Mereväe tagavararoodus, Mereväe ekipaažis ja Mereväe õppekompaniis kaitsevälise ettevalmistuse mõnituhat kodanikku. Mereväe 15. aastapäeva puhul Mereväe õppekompanii praegune koosseis soovib kõigile eelkäijaile õnne ja edu. Ka meie tahame edukalt täita oma kohuseid. Kuid teame, et on vähe tahtest, vaid on tarvis teostada, ning see nõuab teadmiste täiendamist, uute oskuste omandamist, alles siis võimaldub ületada raskused, mis tekivad tahte teostamisel.

Selleks töötame edasi!

Merejõudude sporditoimkond.

*Kapten-majoor H. Liikane,
Merejõudude sporditoimkonna esimees.*

Sport ja kehaline kasvatus mereväes.

Spordi arendamiseks Merejõududes määrati sporditoimkond Merejõudude Juhataja käskkirjaga nr. 310 1924. aastal. Sama aasta novembrikuus Merejõudude Juhataja kinnitas

desse kõik laevas (üksuses) teenivad kaitsevälilased.

Spordiringi tegevus kuulub selle laeva komandöri või üksuse ülema järelevalvele, kus ring asub.

Sporditoimkonna ja -ringide asutamine oli tingitud mereväe organisatsiooni iseärasusist, kus väikese meeskonnaga laevad moodustavad omaette tegevusüksused, kes sageli ei ole suutelised juhtima ja arendama sporti ning koos-

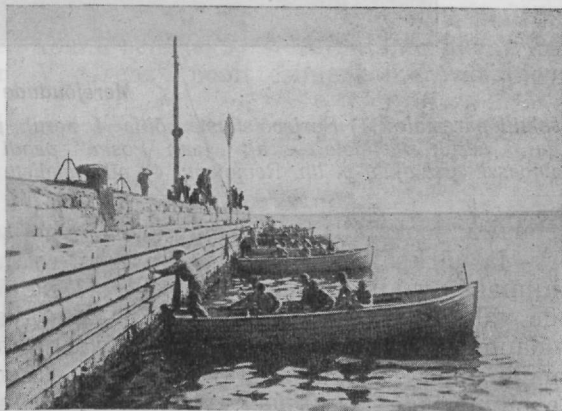


Võistlejad meeskonnad pukseeritakse starti.

sporditoimkonna ja Merejõudude spordiringide kodukorrad ajutiseks käsitamiseks. Nende kodukordade alusel Merejõududes on juhitud ja arendatud sportlikku tegevust kuni siiaajani.

Sporditoimkond koosneb laevade ja kaldaüksuste spordiringide esindajaist ja spordist huvitatud ning toimkonna juure kopteeritud kaitsevälilastest. Toimkonna soovide ja otsuste täidesaatjaks ja tegevuse juhtijaks on sporditoimkonna neljaliikmeline juhatus. Revisjoni teostab revisjonikomisjon. Sporditoimkonna ja selle juhatuse otsused astuvad jõusse nende kinnitamisega Merejõudude Juhataja poolt.

Laevade ja kaldaüksuste spordiringid moodustatakse spordist huvitatud kaitsevälilastest. Viimasel ajal kuuluvad tavaliselt spordiringi-



Paadivõistluste start.

kõlastama sportlikku tegevust teiste laevadega või väeosadega välispool mereväge.

Sporditoimkond ei saa juhtida sportlikku tegevust otseselt, kuid püüab seda teha spordiringide kaudu, kasutades pääasjalikult ergutavaid abinõusid nagu võistlusi auhindadele. Võistluste korraldamise ja auhindade väljapaneku kuludeks tarvilised sissetulekud sporditoimkond saab toetusist, maksulisist võistlusist

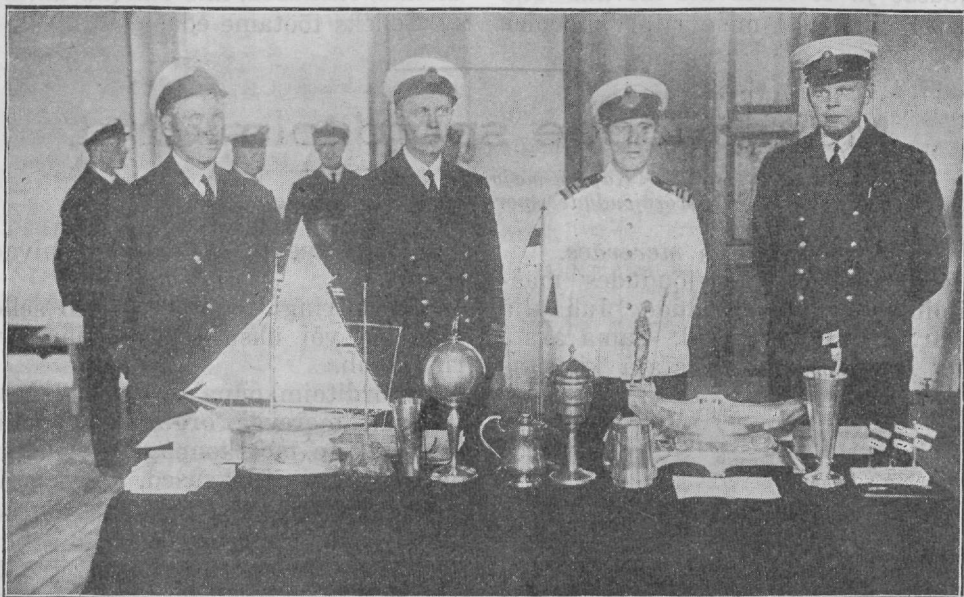
ja pidudest. Merejõudude sporditoimkonna tegevuskavad on kooskõlastatud garnisoni- ja üleriiklike kaitseväge spordivõistluste kavadega, nii et omavahelisel võistlusil on võimalik määrata paremaid sportlasi neile võistlusile. Pääle selle peetakse võistlusi aladel, mis lähedalt seotud mereväe väljaõppega.

Sporditoimkond korraldab aasta jooksul võistlused järgmistel aladel: jalgpallivõistluse — Merejõudude vahelisele rändauhinnale; murdmaajooksu — individuaal-auhindadega

kaliibrilisest püüest ja 9 m/m, püstoleist mereväe- ja merekindluste ohvitseridele ja üleajateenijatele.

Sporditoimkond on võtnud oma ülesandeks ja toimib vastavalt sellele, et suuremal arvul tõmmata mereväelasi spordile.

Nagu näha viimaste aastate tegevusest, osavõtjate arv on tõusnud peaaegu kõigil spordi aladel. Eriti suur oli osavõtjate tõus käesoleval aastal murdmaajooksust, ujumis- ja kergjõustiku-võistlusist; ka laskevõistlusist osavõt-



Merejõudude 1933. a. võistlustelt.

Vasakult paremale: 1) Purjevõistluste võitja 4 aerul. paatidele — s/l „Laene“ paadi juht ltn. Ivasčenko, 2) purjevõistl. võitja 6 aerul. paatidele — a/l „Jaan Poska“ paadi juht v. ltn. Laevin, 3) pikamaaliste sõudevõistluste võitja a/l „Kompassi“ paadijuht v. ltn. Reinojaan, 4) pikamaaliste sõudevõistl. II koha võitja mp. „Ristna“ paadi juht ltn. Kirrotar.

parimaile jooksjaile; Merejõudude vahelised korv- ja võrkpallivõistlused — vastavale rändauhinnale, eraldi korv- ja võrkpallis; Merejõudude vaheline suusatamisvõistlus — vastavale rändauhinnale ja individuaal-auhindadega parimaile suusatajaile; ujumisvõistlused — Mereväe ohvitseride kogu poolt väljapandud rändauhinna ja individuaal-auhindadega parimaile võistlejaile; kergjõustiku-, maadlus-, tõste- ja poksvõistlused individuaal-auhindadega parimaile võistlejaile. Pääle selle sporditoimkond korraldab jalgpallivõistlusi meie päälinna küllastavate välismaa sõjalaevade meeskondadega; korraldab osavõtmist garnisoni- ja üleriiklikest kaitseväge spordivõistlusist; korraldab võimalust mööda kursusi mõningail spordialadel.

Möödunud ja käesoleval aastal sporditoimkond korraldas laskevõistlused lahingu-, väike-

jate arv oli paisunud käesoleval aastal kahekordseks, võrreldes eelmisega.

Kehalise kasvatus teostamiseks maksvate õppekavade ja eeskirjade kohaselt ei ole laeva teenistuses kuigi häid võimalusi. Sel alal võiks olla paremaid tulemusi siis, kui laevastiku seisukohas — sõjasadamas — asutada korralik spordiplats ja võimla, kuid praegu näib olevat vähe väljavaateid nende hüvede saavutamiseks. Seepärast on ka kehalise kasvatus teostamine päämiselt Mereväe õppekompanii ülesandeks, samuti ka Merekindluste, kus selleks soodsad võimalused.

Laskespordi arendamiseks on kavetatud sõjasadamasse ehitada laskerada, mis esmajärgulise tähtsusega. Ilma selleta ei suuda ka parimail tahtel ja püüdel tõsta laskesporti mereväes ajakohasele kõrgusele, sest käia laskmas

Paljassaarel võtab palju aega ja on seotud ebaumagavustega.

Mereväe väljaõppega seotud aladel korraldab igal aastal võistlusi Merejõudude Juhatus. Huviküllasemad meeskonnale on sõudmis- ja purjetamisvõistlused. Lühikese maa — 1 mere miil — sõudevõistlused peetakse kuueaerulistele paatidele admiral *Pitka* nimelise rändauhinnale ja neljaaerulistele paatidele Merejõudude nimelisele rändauhinnale. Osavõtt neist võistlusist on laevadele sunduslik, kusjuures paadi meeskond määratakse loosiga. Sõudevõistlus peab näitama meeskonna väljaõppe taset sõudmises.

Pikamaa sõudevõistlused — 3 meremiili, peetakse igal aastal sl. „Lembitu“ nimelisele rändauhinnale. See võistlus nõuab osavõtjailt päämiselt suurt vastupidavust. Osavõtmine võistlusist on vabatahtlik.

Purjevõistlused peetakse eraldi kuue- ja neljaaerulistele paatidele. Laevadele osavõtt võistlusist on sunduslik, meeskond määratakse loosiga. See võistlus peab ühtlasi näitama os-

kust käidelda puripaati. Võistlusile on välja pandud rändauhind eraldi kuue- ja neljaaeruliste paatidele.

Käesoleva aasta üleriiklikel kaitseväe võistlusil oli näha, et mereväelased ei suutnud saavutada sääraseid kõrgeid tagajärgi kui üksikud kaitseväelased teistest väeliikidest. Põhjuseks on siin päämiselt see, et laevateenistus ei võimalda järjekindlat harjutamist ja et teistesse väeliikidesse on koondunud rohkem ajateenijaid, kes enne kaitseväeteenistuse aega on tegelnud spordi alal. Meie — mereväelased — ei tohi teha nende tagajärgede seisukohalt enda kohta alahindavaid otsuseid, vaid peame püüdma edasi täie jõuga selleks, et tõsta üldist sportlikku taset ja omada tarvilist kiirust, vastupidavust ja sitkust. Püsiva ja järjekindla harjutustega jõuame oma võimeid tõsta ja teistele järele jõuda ka meie — mereväe parimad sportlased.

Selleks jõudu teile!

Mereväe üleajateenijate liitkogu.

Vanem-allohvitsers J. Kirkman.

Mereväe 15-a. juubelpäeval võib üleajateenijate kogu tagasi vaadata juba ligi 8-aastasele tegevusele.

Kui oli leidnud üldist pooldamist mõtte, et ka üleajateenijad kui elukutselised kaitseväelased peavad enda kasvatamiseks ja ühiseks isa-

maaliseks pereks koondumiseks ohvitseride esikujul liituma ühiseks organisatsiooniks, — koguks, siis leidis selle mõtte teostamine aset mereväes 1926. a. algul. Tol aastal 7. mail kutsuti kokku selleaegse Merej. staabi ülema kapt. ltn. V. Grenz'i poolt esimene mereväe üleaja-



Mereväe üleajateenijate liitkogu.

teenijate üldkoosolek oma üldise tegevuse alustamiseks. Koosolekul valiti kogu esimene juhatus ja puudutati küsimusi peamiselt majandusliku omaabi alalt. Koosoleku juhatajaks oli kapten-major J. Pruun, kes valiti ka kogu hooldajaks.

Nii sai aluse mereväe üleajateenijate organisatsioon, algul nimega „Mereväe allohviteride

liikmeskonna kodud oleksid olnud üldse palju viletsamas olukorras. Üksi möödunud aasta kassategevusest võime juba näha, et kassa on rahuldanud palju nõudmisi, andes aasta jooksul liikmeskonnale laenu kokku kr. 10.922—suuruses summas, kuna mujalt säärase summa hankimine vaevalt oleks liikmeskonnal olnud võimalik. Krooni-viisi aastate kestel kassasse



Mereväe üleajateenijate liitkogu juhatus:

Vasakult: Laekahoidja instr. J. Peet, esimees v. a. o. J. Kirkman, sekretär v. a. o. K. Saarepera, abiesim. v. a. o. V. Lepik, seisab majavanem boots, J. Vasko.

kogu“, hiljem, 7. dets. 1927. a. jätkati tegevust maksmapandud „Üleajateenijate kogude põhikirja“ alusel „Mereväe üleajateenijate liitkogu“ nimeline.

Kogu tegevus nagu see määrati asutamisekoosolekul, algas majanduslikult kogu liigete aitamisega. Selleks esmajärgulist lahendust näisid pakkuvat kogule laenuhoiukassa ja einelaua asutamine.

Väikesepalgaliste olude juures, oma majapidamiseks kodu asutamiseks, mõne eseme ostmiseks oli paratamatult vaja rohkem raha kui seda kuupalk võimaldas välja maksta. Selles võis kaasa aidata käe-jala juures asuv hoiukassa, kuhu võis krooniviisi sisse makstes endale raha korjata või ostu puhul laenu teha, seda krooniviisi tasudes. Selle vajaduse tõttu võeti juba järgmisel üldkoosolekul 23. I. 1927. a. vastu hoiulaenukassa põhikirja, ja kassa alustas tegevust.

Kui nüüd tagasi vaadata kassa tegevusele, siis võib öelda, et kassa on täitnud oma ülesande arvatava lootusega, kuna kassata kogu

sissemakstud summa 1. I 33. oli kr. 6.522.17, milles mõnigi liige omab juba mitme kuu palga suuruse tagavara. Kassal teotsemiseks erilisi raskusi kui ka tagasisaamata laene kogu tegevuse kestel ei ole olnud.

Samast olukorrast tingitult oma tähtsuselt nõudis lahendust ka oma einelaua asutamine. Hariliku sõduri söögiportsjoni kõrvale oli hädavajalik söögi vahelduseks muretseda oma kandejõu kohaselt sööke. Selle teostamiseks sai kogu riigilt väikese toa ühes köögiga Mereväe Ekipaažis, kus alustati ka peatselt toitlustamist. Ruum oli küll väikesevõitu, tuli külg-külje vastus süüa, kuid ta pakkus vaheldust ja oldi rahul, sest see oli oma asi ja oma korraldada.

Hoopis raskem olukord oli aga kogu üldise tegevuse arendamiseks. Et liikmeskond midagi oleks saanud ette võtta, selleks oli vaja suuremat ruumi. Einelaua ruum selleks oli väike, kuid riigil aga suuremat ruumi ei olnud võimalik anda. Oma käel otsiti küll linnas mitmel pool vabanevaid ruume, kuid tollaegse kõrge (järg lhk. 187.)

MEHAANIKU-MARKMIK

Dipl. ins. E. Tärna.

Masina osad.

Tabel nr. 1. Masinate tüübid mitmesugustes laevades.

Laeva tüüp	Masina tüüp	Surve kateldes at.	Masinate arv	Koguvõime J. H. J.	Umbkaudne tiirude arv minutis	Katelde tüüp
Väikesed aurupaadid	1-silindriline ilma kondensaat.	6—8	1	kuni 30	250—380	Lokomotiivkatel
Väikesed puksiirid ja reisisjate laevad jõgedel	Kompound-mas. inject. kondens.	8—11	1—2	8—250	180—240	Silinderkatel
Suuremad aurupaadid	Kompound-mas. pinnalise kondens.	8—10	1	kuni 100	200—300	Lokomotiiv- või veeturudega katlad
Suuremad puksiirid ning reisisjate l. jõgedel ja merel	Komp.ehk 3-kordse pais m. injection. ehk pinnalise kond.	8—10 ehk 11—12	1—2	250—2500	100—200	Silinderkatlad
Torpeedo-paadid ja destroyerid	3-kordse pais. m. pinnalise kondens.	11—18	1—2	1000—10000	200—400	Enne lokomotiiv-, nüüd veeturudega katlad
Väikesed ristlejad	dto	11—15	1—2	2000—10000	100—175	Silinder- või veeturudega katlad
Suured ristlejad	dto	11—18	2—3	5000—30000	100—150	dto
Soomuslaevad	dto	11—18	2—3	5000—25000	100—120	dto
Vanemad kiiraurikud	dto	11—12,5	1—2	6000—16000	70—85	Silinderkatlad
Uuemad kiiraurikud	3- ehk 4-kordse pais. m. pinnalise kondens.	12—15	2	18000—40000	80—90	dto
Väikesed ja keskmised kaubaaurikud	3-kordse pais. pinnalise kondens.	11—12,5	1—2	400—2000	90—140	dto
Suured kauba- ja reisisjate aurikud	3- ehk 4-kordse pais. m. pinnalise kondens.	11—15	1—2	2000—20000	70—90	dto

Märkus. Kõik tabelis toodud andmed käivad ainult kolvimasinatega laevade kohta.

Aurusilinder.

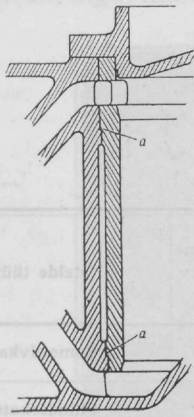
Silinder valmistatakse harilikult malmist ja on tihti varustatud erilise sissepandava voodriga. Ilma voodrita silindrite seinapaksus valitakse harilikult nii, et pärastine puurimine oleks võimalik. Voodriga varustatud silindrite juures on võimalik voodrit vahetada. Sissepandav vooder on harilikult kõvemast materjalist kui silinder ja kolvirõngad. Voodri kinnitus silindriga peab olema niisugune, et see takistusetu võiks silindri telje suunas paisuda. Vooder varustatakse alumises otsas harilikult flantsiga, mis peidetud päädega rauast poltide abil kinnitatakse silindri põhja külge (joon. 10, 11 ja 12). Voodri ülemise otsa kinnitus silindriga

peab voodri liikumist paisumisel võimaldama. Ülemise otsa kinnitusviisid on näidatud joonisel 10 ja 13. Viimasel joonisel kujutab „1“ — punasest vasest rõngast; „2“ — silindri voodrit ja „3“ — silindri seina. Voodri ülemise otsa ümber olev ringsoon on täidetud kas pehme asbest- või muu sellelaadilise tihendusega, või ringsoone sisse on temmitud punasest vasest rõngad. Pehme tihendus hoitakse kohal voodri otsa külge tikkpoltide abil kinnitatud rauast rõngaga, mis omakorda vajutab ringsoone sisse paigutatud rauast rõngale.

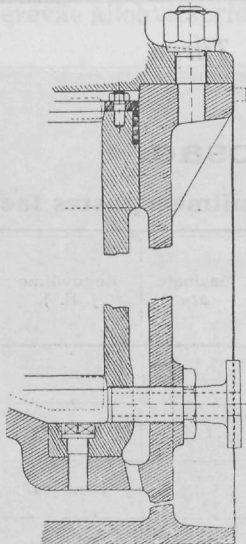
Kuna väikeste läbimõõtude juures voodri kinnitamine flantsi abil on tülikas, pressitakse parajas mõõdus väljatretitud vooder silindrisse. Tihendus sünnib

asbestnööri abil „a“ (joon. 14) ja voodri nihkumise takistamine silindri telje sihis sünnib silindri kaane abil.

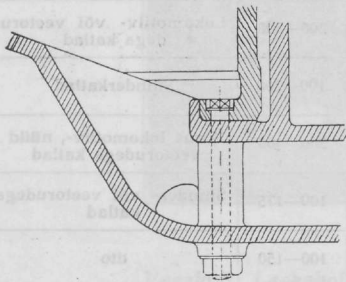
Silindri või voodri sisemine pind on ülevalt ja alt vähe kooniline, ja töötamisel kolvirõngad peavad surnud punktides ulatuma vähe üle silindrilise pinna, ülemises surnud punktis 0 kuni 3 mm. ja alumises surnud punktis 0 kuni 1 mm. Sellega välditakse ringserva



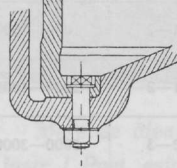
Joon. 14.



Joon. 10

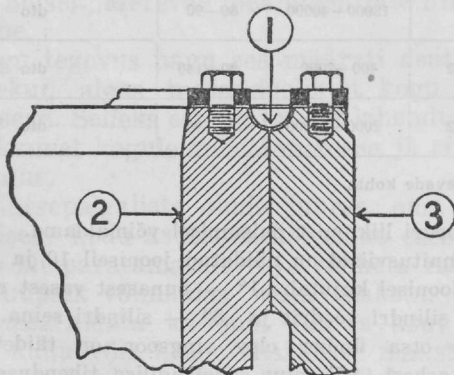


Joon. 11.



Joon. 12

tekkimine silindrilise pinna kulumise tõttu. Kolvirõngad ei tohi palju ulatuda üle silindrilise pinna, sest muidu aur võib need kokku suruda, mis surnud punkti-



Joon. 13.

des kutsub esile rõngaste löömise. Koonus samuti ei tohi olla järsk, sest muidu võib juhtuda, et kolvi langetamisel silindri põhjale masina lahtivõtmisel, alumine rõngas koonuses laieneb sedavõrd, et kolvi väljavõtmine silindrist on takistatud.

Silindri ja voodri vahel olevat ruumi nimetatakse aurasärgiks. Särk on kas kogu töötamise ajal täidetud auruga või ainult masina soojendamisel. Kondenseeruvast aurust tekkiva vee ärajuhtimise eest särgist tuleb hoolt kanda.

Tabel nr. 2.

Kaubalaevade K. S. silindrite voodrite seinapaksused mm

d-mm	δ-mm			d-mm	δ-mm		
	p=10 atm	p=12,5 atm	p=15 atm		p=10 atm	p=12 atm	p=15 atm
100	12	13	13	900	30	33	37
200	14	15	16	1000	32	36	39
300	17	18	19	1100	34	38	42
400	19	20	22	1200	36	41	45
500	21	23	25	1300	38	44	48
600	23	26	28	1400	41	46	51
700	25	28	31	1500	43	49	54
800	27	31	34	—	—	—	—

δ — voodri seinapaksus.

p — katla surve atm.

d — silindri voodri sisemine läbimõõt.

V. S. ja M. S. silindrite voodrite seinte paksused on harilikult samasugused kui K. S. silindris. Kui voodri pärastist järelpuurimist tahetakse võimaldada, lisatakse nende paksustele 3 kuni 5 mm juure. Voodriga silindri seinte paksus on harilikult niisama suur kui voodri paksus. Kui silinder on ilma voodrita, tuleb selle sein 10 kuni 15 mm paksem teha kui vastava voodri paksus oleks olnud.

Silindripõhi.

Kui masin on malmist kolbidega, tehakse kolb kui ka põhi lame ja kõvendatakse ribidega. Põhja paksus on harilikult 1,0 δ kuni 1,1 δ ja ribide paksus δ. Kooniliste kolbide puhul on põhi kooniline ja tema paksus on 0,9 kuni 0,95 vastava lameda põhja paksusest. — Silindrite põhjad on mõnikord seest õõnsad nagu näidatud jooniseil 14 ja 15. Neid õõnsusi kasutatakse samuti kui silindri aurasärgi ruumi ja õõnsaid silindri kaasi — auruga soojendamiseks. Suuremate silindrite juures tehakse põhjadesse vahel käsiluugid.

Silindrikäpad.

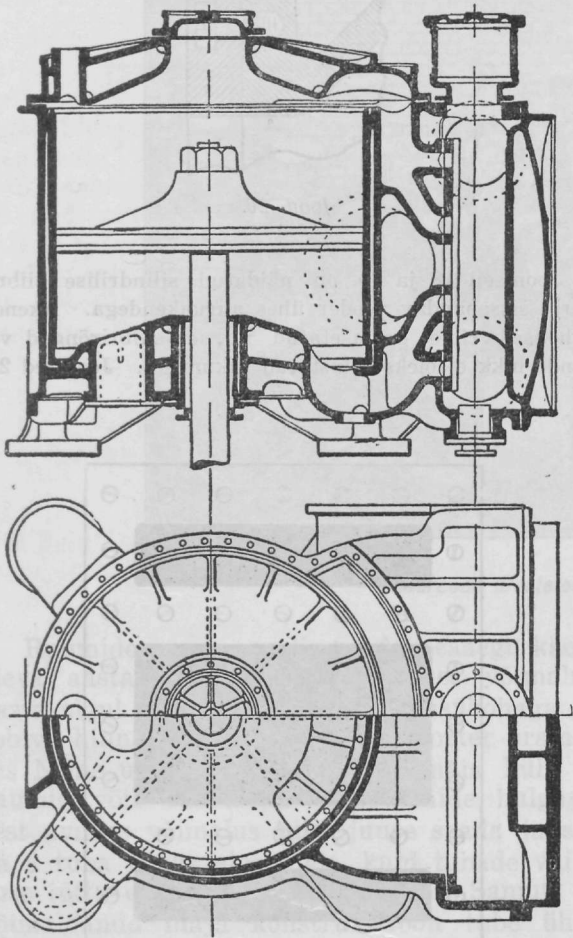
Silindri kinnitamiseks kolonnide külge valatakse ühes tükis silindriga n.n. „käpad“. Õõnsate käppade seinte paksus on harilikult 0,85 δ ja flantside paksus 1,5 δ kuni 1,7 δ. Flantsid peavad olema ribidega hästi kõvendatud.

Silindrikaas.

Silindrikaane kuju on leib teataval määral kolvi kujust; nii on näit. koonilise kolvi juures silindrikaane sisemine osa samuti kooniline. Kaaned on kas õõnsad või massiivsed nagu näha jooniseil 15, 16 ja 17. Kaubalaevades tarvitatakse kaante materjaliks harili-

kult malmi, sõjalaevades harilikult valuterast, väga väikeste ja kergete masinate juures vahest isegi pronksi.

Silindrikaante paksus on malmi puhul järgmine:
 lamedate massiivsete kaante juures $a = 0,9 \delta$ kuni $0,95 \delta$
 kooniliste „ „ „ „ $a = 0,8 \delta$ „ „ $0,85 \delta$
 „ õõnsate „ „ „ $a = 0,75 \delta$ „ „ $0,85 \delta$
 „a“ on siin kaane paksus.
 „ δ “ silindri voodri paksus (vaata tabel nr. 2).



Joon. 15.

Terasest silindri-kaaned on harilikult massiivsed (ühikordsete seintega) ja nende paksus on umbkaudu 0,6 kuni 0,65 vastava malmist kaane paksusest.

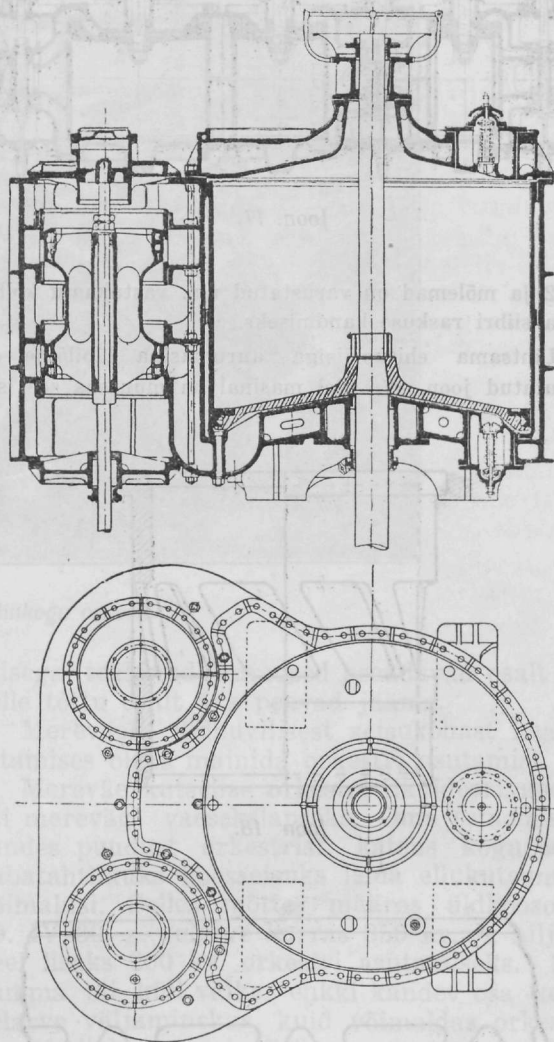
Kaaned kinnitatakse silindrite külge tikkpoltidega. Tikkpoltide läbimõõt on harilikult 1,0 δ kuni 1,25 δ ja lubatav surve poldile K. S. silindri juures 330 kuni 460 kg ruut cm pääle. Kõikide silindrite kaantel on tikkpoldid ühesuguse läbimõõduga.

Mõnikord juhitakse silindrikaanest läbi kolvi vars, et kindlustada kolvi ja kolvivarre õigemat liikumise juhtimist. Säärane konstruktsioon on näidatud joonisel 16.

Silindrikanalid ja siibrikarp.

Kolb-siibri puhul valatakse siibrikarp ühestükis silindriga. KARBILE antakse väliskuju sellele enam-vähem vastavalt.

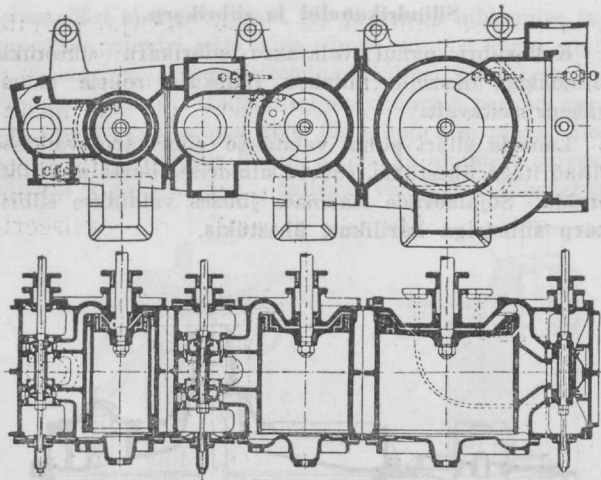
Lameda siibri puhul valatakse siibrikarp väikeste silindritega ühestükis, suurte silindrite juures aga tihti eraldi. Sõjalaevade masinate juures valatakse siibrikarp silindriga harilikult ühestükis.



Joon. 16.

Siibrikarbi ja silindri vahelised kanalid tuleb ribidega või poldidega kõvendada.

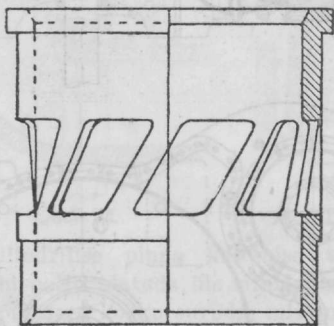
Joon. 15 on kujutatud aurusilinder ühes siibrikarbiga. Siibrikarp on valatud silindriga ühestükis. Silinder on varustatud voodri ja pääseluugiga, siiber on lame. Joonisel 16 on kujutatud ümarguse siibriga siibrikarp ja temaga ühestükis valatud silinder. Mainitud silinder ja siibrikarp on a/l „Deutschlandi“ masinast (M. S.). Silindri läbimõõt on 2640 mm, siibreid



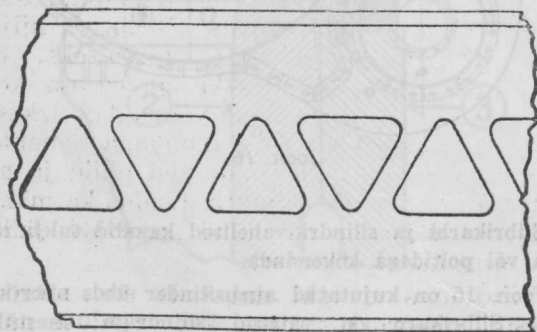
Joon. 17.

on 2 ja mõlemad on varustatud n.n. vastukaalu kolbiga siibri raskuse kandmiseks.

Lihtsama ehitusviisiga aurumasina läbilõige on kujutatud joon. 17. Sel masinal on muuseas see ise-



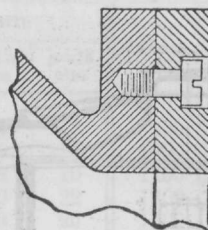
Joon. 18.



Joon 19.

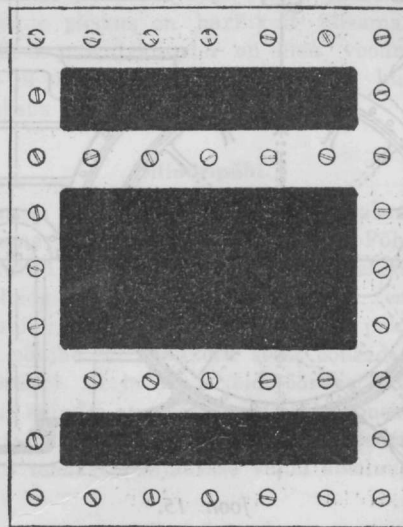
ärasus, et töötanud aur juhitaakse M. S. silindrikäpa ja kolonni kaudu kondensaatorisse.

Vähemate masinate juures kujutab töötamispiind, mille vastu siiber hõõrub töötamisel, lahutamatu osa siibrikarbist, kuna aga suuremate masinate juures siibrikarp on varustatud erilise töötamis-pinna või voodriga. Viimane asjaolu lubab kuluva töötamis-pinna vahetamist, tema valmistamist kõvemast malmist ja aurukende hõlpsamat väljatöötamist.



Joon. 20.

Jooniseil 18 ja 19 on näidatud silindrilise siibrikarbi sissepandav vooder ühes aurukendega. Akende vahelised ribad on asetatud nii, et siibirõngad või nende lukk ei oleks takistatud liikumises. Joonised 20,



Joon. 21.

21 ja 22 kujutavad töötamispiinda kinnitamist lamedas siibrikarbist. Kinnitamine sünnib valgest vasest, rauast või terasest peidetud päädega poltide abil. Joon. 21 kujutab töötavat pinda V. S. siibrikarbist ja joon. 22 — M. S. siibrikarbist. Poldide pääd peavad olema mõni mm allpool töötavat pinda, et need ei saaks pinna kulumisel siibri liikumist takistada.

üüri tõttu vähegi sobivad ruumid polnud kogule rentimiseks jõukohased. Tuli leppida paratamatusega. Kogu tegevust arendati tihti linnas üüritud kõrtsitubades, „Sõdurite Kodus“, võimaluse korral vabuse õppeklasses, kuna juhatuse koosolekuid peeti juh. liigete korterites, mis kogu tegevuse edukuse mõttes polnud kuigi õigstarbekas.

omavahelist läbikäimist teiste üleajateenijate kogudega oma riigis kui ka naaberriikide Soome ja Läti mereväe-allohvitseride kogudega. Üldharidusliku taseme tõstmiseks oli sel aastal kavatsus eriti laialdane. Oli kavatsus korraldada matemaatika, keelte kui ka üldpopulaarteaduste õpingid, mille kavatsus keeltest oleks olnud Soome keel, mida aga laevastiku reorganiseeri-



Mereväe üleajateenijate liitkogu orkester.

Ruumide puudus andis tunda peaaegu käesoleva aastani, millal kogul avanes võimalus aasta algul üürida endale soodsa asukohaga ja sobiva hinnaga küllalt mahukas korter eramajas Niine uulil nr. 2. Vahepeäl näis küll, et ruumid võib saada ka riigiruumide hulgast, sest avanes võimalus tube juure saada ja sai ka 2 tuba lisaks einelauale, kuid tubade väiksuse tõttu ei olnud sest olulist abi. Samuti ei võimaldanud maja konstruktsioon tube ühte lasta, mistõttu oli kogu ikkagi sunnitud asuma erakorterisse.

Nüüd uue korteriga on täitunud organisatsioonile esmajärguline vajadus, ning kogu võib mahukais ruumes asuda normaalsele tegevusele.

Vaatamata aga ruumi kitsikusele, on kogu siiski püüdnud oma kestvuse jooksul teostada temale pandud ülesandeid: oma liikmeskonnale väärrika meelelahutuse pakkumiseks, kui ka kaasaaitamiseks üldiseks arenguks. Seks on teotsetud õieti mitmel alal. On peetud spordi-, laske- kui ka ajaviite-mängude võistlusi, korraldatud kursusi, loenguid, organiseeritud oma orkester ja laulukoor. Samuti on arendatud ka

misega tekkinud kursused asendavad osalt ja selle tõttu osalt ära peavad jääma.

Mereväele üldhuvilisest seisukohast kaasaaitamises oleks mainida orkestri asutamist.

Mereväe kutselise orkestri likvideerimisega jäi merevägi vaesekslapseks. Oma esinemistel tundes puudust orkestrist, katsus kogu selle vabatahtlikuks koosseisuks leida ellukutsumise võimalusi. Selles mõttes määras üldkoosolek 29. IV 30. a. eelarve korras 350 kr. ja hiljem veel lisaks 200 kr. orkestri asutamiseks. See summa oli küll väike, ehkki kandev osa kogu eelarve väljaminekus, kuid võimaldas orkestri uuesti ellukutsumist. Selle summaga remonteeriti likvideerimisest järelejäänud pillid ja mu-retseti ka hädavajalisi juure. Leidus ka mängijaid. Sellest päale on olnud mereväel jällegi oma esinemistel orkester.

Siinjuures ei tohi unustada end. mereväe orkestri reservorkestrante, kes vajaduse puhul pole kunagi keelanud oma abi tähtsamail juh-tumeil.

Samaväärse tähtsusega oleks ka laulukoor, kuid kahjuks selle intensiivsust-näitav tegevus seisab veel ees.

Heitnud pilgu kogu lühikesele tegevusele mereväe juubelipäevaks, tahaks väita, et kogu on püüdnud tegev olla temalt loodetud ülesannetes. Näeme, et on tehtud tööd, kuid palju on ka veel teha, eriti alal, mis puutub oma liikmeskonna ühiseks pereks liitmiseks, kogule omase korporatiivse iseloomu saavutamiseks jne.

Meie, allohvitserkond, oleme veel noor ja puuduvad eeskujud. Oleme sunnitud ise end

arendama, et võrsuvale liikmeskonnale anda eeskujud ja luua traditsioone.

Kaasaegseile allohvitseridele ei piisa üksi häist sõjalisest teadmist, vaid siin peab veel palju muud juure õppima oma üldise ta-
seme tõstmiseks.

Loodan, et kogu juba omandatud kogemusi üha edeneb oma tegevuses, tuues kasu kui oma liikmeskonnale nii kogu mereväele.

Mälestusi mereväekadettide I lennust.

„Koolipoisid, kartuleid koorima!“...

Selle bootsmanni vile pääle hakkab vana „Lembitu“ alumisest eluruumist kerkima tekile väga mitmekesise vanusega ja niisama mitmekesise riietusega „poisse“. Poiste nime all tuleb mööda treppi üles küll 14-aastasi lapsi, küll 20-aastasi noormehi; sõda on jõudnud siiski juba täieliselt kaotada vanuse vahed, ja noormees nurub rahulikult lapselt „pinutaguse plotskist“ paar „halli“. Ka riietus aitab kaotada aastate vahet, sest „noormees“ on tihti küünarnukkideni ulatuvate varukatega koolipoisi vormikuuks, kuna „poiss“ uhkustab hiiglalaiade pükstega madrusevormis.

„Koolipoisid, maale dessanti!“...

Jälle kerkib alt poiste rida, kuid seekord on kartulikooremisnugade asemel kõigil käes hoopis toekam relv — püss, mõnel koguni kuulipilduja. Poisse ei eraldanud vanus ega riided, seda teeb aga kindlasti varajasem lahingutegevus. Paariateks on kooliõpilaste pataljoni-
nist ja kodunt tulnukid, kes lahingu ristimise saanud alles „Lembitu“ dessantides; neid valitsevad kindlasti „veteraanid“, kes oma lahingu ristimise saanud küll soomusrongil, küll sadulas, küll mõõtes jalgsi maa Narvast peaaegu Tallinna ja tagasi. Aga ka veteraanid kahvatavad poiste koorekihi ees. Koorekihiks on need, kes „Lembitul“ teeninud juba enne „mereõpilaste“ laevale tulekut. Nendel on ka kõige selgem „plotski“ keeramine, õhtune mürgeldamine maal ja nende leksikonivängust ei suuda ületada ka põlised madrused.

Nendest viiestkümnest poisist valiski poiste sõjaline isa admiral J. Pitka välja kaheksateist, moodustades seega mereväekadettide esimese lennu.

*

1919. aasta sügisel seisis s/l. „Lembit“ nädalate viisi Kaporje lahes maaväe rinde toetuseks, tehes aeg-ajalt lähemaid retki Kališi silla poole Krasnaja Gorka tuld välja meeli-

tamas ning Luuga lahte süte ja muid tagavarasid täiendamas. Elu muutus juba üksluiseks, sest maaväe rinde eemaldamise tõttu itta kadusid võimalused huvitavaiks dessantretkedeks. Ka „koolipoiste“ igaõhtused laulud jäid iga päevaga sentimentaalsemaiks ja hakkas huvi kaduma ka „Lembitu“ orkestri õhtuste ettekannete vastu. Sagedamini kui harilikult küsiti päevaste loengute ja õppuste ajal hooldajalt ohvitserilt:

„Mitšmann M., mis meist saab?“

Sagedamini kui harilikult kostus ka ärritatud vastus:

„Kust kurat mina seda tean!“

5. novembri õhtul, kui juba kõik laulud olid läbi lauldud, ilmus „koolipoiste“ ruumi vahiohvitser.

„Koolipoisid kogu kolidega poole tunni jooksul „Vambolale“.

Ei olnud enam aega küsida otstarvet, polnud see ka kunagi kombeks. Algas kiire pakkimine, sest lisaks laeva toodud isiklikule kraamile oli juure tulnud kaitseväe varustus ja ka sõjatrofeed, või nagu neid siis nimetati „soomus“. Ruumis oli hetkeks täieline muuseum enamlaste-madruste mütsidest, landeswehri uhkeist seljakotest, saksa kiivreist ja muust; muuseumi tõmbenumbriteks olid aga Riia alt pärit Saksa veltveebli paraadvorm raudristiga ja mitte just täiesti seadusliku päritoluga punase risti õdede pesukomplektid. Tuleb vabanduseks mainida, et pesukomplektid ei olnud Eesti päritoluga ega polnud ka meie õdedele määratud, kes teab aga, võib-olla, et mõne vilka „koolipoisi“ läbi sai ka mõni meie õde uue pesukomplekti omanikuks.

Jõudnud „Vambolale“, selgus, et laev läheb Tallinna veel samal ööl. Mispärast? Nähtavasti on admiral Pitkal jälle mure tehase tööseisakuga, sest poistel oli tulnud juba varemalt likvideerida punaste ässitusmeeste tagajärgi. Seekord oli aga põhjus hoopis teine: admiral Pitka leidis, et poisid on, võib-olla, tulevikule tarvi-

likumad, otsustas säästa neid edaspidisest sõjategevusest.

9. novembril 1919. a. admiral Pitka jagas isiklikult poisid võimete kohaselt gruppidesse ja grupid saadeti vastavalt sõjakooli, tehnikumi ning edasi õppima keskkooli.

*

Kadettide eeskujuliku distsipliiniga harjunud sõjakooli ülemuse pani „koolipoiste“ eri-

vastuvõtlikkust 10—12 tundi päevas kestvaile intensiivseile loenguile.

1920. aasta kevad oli mereväekadettide esimesele lennule uueks pöördepunktiks. Esiteks tuli vaheldus koormavas õppimises suvise navigatsiooni tõttu „Lembit'ul“, kuid pääasi: mereväekadettide klass sõjakooli juures muudeti Mereväe Kadettide Kooliks. See tõstis kadettide enesetunnet, tekkis asutuste vaheline võistlus sõjakooliga, mis kihutas mereväekadette üle



Mereväekadettide I lend.

line distsipliini tõlgitsemine küll vist jahmatama. Kuid peagi tuli „koolipoistel“ jahmatada.

„Kadett N, viisteist!“

See oli mereväekadettide klassi ülema, tolleaegse vanem-leitnant M. lakooniline reageerimine vähemagi distsipliini mõiste väärtõlgitsemise eest. Et see lühike „viisteist“ tähendas viisteist pikka päeva kasarmuaresti, siis olid kõigil varsti distsipliini mõisted selged ja lektorid said rahulikult katsetada pääaju

trumpama maaväe omi nii distsipliinis, välimuses kui ka üldises käitumises. Selle tagajärjel ei võinud peagi mereväekadettidest öelda midagi halvaks panevat.

Veel poolteist aastat intensiivset õppimist, ja juba tulebki õpilasil hakata õpetajaiks. 21. detsembril 1921. aastal oli mereväekadettide kooli saalis rivistatud kaheksateist nooremleitnandi, kes kujutelid, et nende esimest korda selgapandud ohvitseri vormi imetleb igäüks.

J. S.

Ehitus- ja kaubandusbüroo

EUG. SACHARIAS

TALLINN, VALLI T. 10. TEL. 467-47.

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

Kilde mereväekadettide III lennu päevikust.

Korraga kolmest rahvusest.

Sõjakooli meriklassi soovis astuda tol korral umbes 80 isikut, kuid vastu võeti kõigest 22. Tuleb kahetsusega nentida, et nii mõnigi huvitav tüüp jäi välja, kelle biograafia oleks paistnud hiljem heleda tähena meie mereväele. Nimitelt vihjan sellega ühele veidi juudivälimusega noorele saksa aadlivõsule, kelle poole pöördus üks „rebasetekli“ kandja kandidaadest: „Vabandage, kas tohiksin teada, mis rahvusest Teie olete?“ — Vastus oli lakooniline: „Vene, saksa, eesti!“ — Mine tea kah!

Ainus viisakas lektor

on inglane, härra H., mis avaldub juba tervituses: „Good morning, gentlemen! Are you all quite well this morning?“ — „Oh yes, sir! He! he! he!“ — Kas pole?

Lloydi register ja kapteni-härra krae vastupanu moment.

„..... üldse härra X on huvitav mees ökonoomsuses. Pöörab kraed 12 korda poolaastas ja siis laseb teha Lloyd'i survey'd selle väärtuse ja vastupanu momendi kindlaks.“



Mereväekadettide III kursus Sõjakoolis 1. det. 1926.

Sinine esitusvorm, rividriil ja esimesi mere-mehe oskussõnu.

Juba esimesed päevad näitasid meestele, et sõjamehe elu pole ainult meelakkumine ega flirtimine, sest kohe löödi kõva tamp „à la Tondi“ pääle. Häda sellele, kes pööretega ei tulnud toime. Oli ju vaja kahe nädalaga kõik rivipeensused selgeks õppida, et kuidagi kaitsevälase ilme omandada, sest s/l. „Lembit“ ootas reidil tulevasi noori ohvitseri, et neid viia Muhuväina navigatsioonile. Kuid oli ta mis ta oli, meie esimeseks esitusvormiks olid sinised tööülikonnad, millest paremaid kange kuumaga küll ei leidu! Aga häda tuli siis, kui anti kätte päris mereväelase vorm. Kõik meie oskused, isegi ületunud mereväekadettide omad, löi segi tükk valget siidinööri, mida tuli — mõtelge — kokku spleisida.

Merekadettide ehtneegrikelne marsilaul ja surematu poeet prof. Gips-in-Geighen.

Inglane härra H. on ka väga suur patrioot. Tahab vägisi määrada kaela ingliskeelse marsilaulu, kuid mõningate proovide järele heidetakse see kõrvale. Peetakse paremaks oma klassi algupärandeid. Kuid klass põeb mõnd aega luule kriisi. Siis läheb „ajakirjanikul“ (päeviku pidajal) korda avastada uus tõusev täht, keda tervitab päevikus järgmiste sõnadega: „.... Meil on juba uus täht, kes võtab luuletamise ameti endale. Arvake ainult! See on meie surematu prof. Indrek Gips-in-Geighen. Salaluure on suutnud kindlaks teha, et ta juba kauemat aega ühe suurema poemi kallal ametis. Isegi sissejuhatusest on ärakiri võetud, mis kõlab järgmiselt:

Ai kunimuni lasse, kunk känk kii, kunk känk kaa,
Ai kunimuni lasse, kunk känk kii, kunk känk kaa,
Frikadure, frikadeere, frikadeere
Tsharbit, tsharbit, shampa, shampa
Tsharbit, tsharbit, shampa, shampa.

„Igatahes on loota peatset ilmumist ja varsti võib iga maaväelane kuulda Tondi liivamägedelt merekadettide ehtneegrikeelset lööklaulu. Muusika eest hoolitseb meie vahva dirigent „Laiskusevürst“.

Miks mees ei olnud mees ja tunnimees ei olnud mees, või miks mees ei olnud tunnimees.

Sellest kõneleb ajakirjanik järgmist:

„Dietrichi tunni ajal tuleb rühmaülemlen uuesti ja hakkab lugema garnisoni määrustikku. Jõutakse tunnimeheni. — „Nu, kad. V. seletage mulle ära, mis on tunnimees.“ — „Härra leitnant, tunnimees on mees...“ — „Mis mees? Kingsepp on ka mees, ega ta seepärast veel pole tunnimees! öelge veel üks kord, mis tunnimees on!“ — „Just nii, on mees...“ — „Mis te jaburdate! Ma ei saa aru, kust ta siis mees on. Kad. B., öelge teie mulle, mis tunnimees on.“ Küsitav seletab midagi külmast või soojast relvast, kuid selgust paremat ei ilmu. „Nu kad. K. seletage Teie mulle, mis tunnimees on.“ — „Tunnimees on mingisugune kaitseväelane, mis... (klass prahvatab naerma. Kadett V. pahaselt: „Tunnimees ei saa olla eluta olevus“) ning kes on välja pandud mingisuguse relvaga mingisugusele postile.“ — „Samasugune puder, kad. N., seletage teie, mis tunnimees on.“ Viimane seletab siis ülitähtsalt kätega plastiliselt liigutades: „Tunnimees on kaitseväelane, kes on välja pandud postile kas püsiga või paljastatud terariistaga ja kes kuulub vahtkonna koosseisu.“ See seletus rahuldab rühmüli. Käsu nõudel kordavad kõik järjekorras definitsiooni. Kui järg jõuab kadett V. kätte, siis sõnub see pärast kordamist: „Ma ei teadnud, et see küsimus nii filosofiline...“ — „Kad. V., ma ei saa aru, kus Teie mõistus küll on! Ma ei saa aru, mis Teie targutate. Maamats künnab ka adra taga, ütleme püss seljas — kas ta siis tunnimees on? Vot homme eine ajal tulete ohvitseride tuppja ja ütlete mulle, mis tunnimees on. Kas saite aru.“ — „Ei saa! (naeru turtsatused ümberringi). Mis jaoks ta siis tunnimeheks nimetatakse, kui ta mees ei ole.“ — „Istuge! Pärast tulge minu juure, kad. K. ka!“

Lugu lõppes sellega, et kadett V., kes algas veltveeblina, oli siis rühmavanem, siis jaoulem, eksisteeris samal päeval rivikadetina.

Istumise eest karistatakse istumisega.

„Nagu harilikult mererühmas algab nädal esmapäevaga ja suursündmustega. Nimelt saab teatavaks, et vabahärrat S. pühapäevalise vee- randtunnilise hiljaksjäämise eest õnnistatakse kolmepäevase kartseriarestiga. Kuid see on mererühma hariduse kohta väike asi. Pea kargatab kõu uuest kohast ja hullemini. Varasel hommikutunnil sammub veltveebel korrapidaja saatel rühmaruumi uksele, ning peagi on 7 mehe nimed paberil. Need olevat istunud seaduses mitte-ettenähtud ajal voodis ja tagajärjeks on see, et igale mehele istumise eest antakse veel paar nädalat istumist. Nii kui harilikult, tõstab ka nüüd „universaalne seaduseseletaja“ kadett P. hirmsat protesti, seletades, et ülestõstetud süüdistusaktis keelatud 10 minuti asemel tegelikult olnud 7. Öhtul on näha teda õige rõhutatud meeolus ja lõpuks seab sammud rühmavana kajuti poole. Sää! ta vannub Jumala nimel, et „see mul tõesti oli esimene kord ja kohe kukkusin sisse.“ Kuid midagi ei aita. Valab veel paar krokodillipisarar ja lahkub.

Öhtul on näha karistatud seltskonda kohalik „lokaalis“, kus aru peetakse, kuidas amnestiat saaks. Kdt. V. arvab, et 1. detsembri traditsioonilisel Sõjakooli häirel vaja esimesena kohale joosta. Vahest see aitab. Seltskond kiidab plaani hääks. Isegi kdt. I. ajab end sirgeks ja sõnab: „See peab saadud tehtud saama!“

Amnestia...

Öösi kell 3 paar tumedat mürtsu akna pihta. „Poisid häire!“ kamandab kdt. K. Pääd hakkavad tõusma, kuid vajuvar jälle, sest selgub, et see pole veel õige häire. Mürtsu tegid vaid piilkonnast ilmuvad kadetid. Hommikul kell 5.27 on ikkagi häire. Vaevalt on kõlanud signaal, kui pimedale uksele ilmub tema „hiilgus“ — veltveebel. „Rutem, rutem, kiirem — kiirem!“ Sellele vastab rahulikult kdt. V. — „Rutata ei maksa, nii-kui-nii õigeaks ajaks ei jõua.“ Sellele vaatamata on poisid väljas kui väik ja pauk, kuid esimeseks siiski ei jõua. Ühes sellega varisevad kokku meie arestantide amnestialootused. Hiljem selgub, et maaväelased olnud enne häire algust ukse taga rivis.“

Mälestusi mereväekadettide III lennu päevilt.

Ilm ilus soe. Mööda tänavaid jooksis räpa-seid poisiklunne, igal neist meel rõõmus, et pääsnud pikemaks ajaks umbsete kooliseinte vahelt. Ja mina — läksin Tondile eksamile. Tahtsin sisse pääseda vastavasse mereväeka-dettide klassi. Jõudnud Tondi kasamute juure, nägin, et minu ees lonkis pikk kõverik noormees, vihke ja raamatuid kaenlas. Muidugi, mõtlesin, see on kindlasti mõni tulevasist kaasvõitlejaist. Nagu hiljem selgus, oletasingi õieti: noorme-hest sai pärast kõigist lugupeetav kadett I.

Üks viimaseid eksameid. Ise just „pääsnud“, kohtasin klassi ukse taga äreva salga. Selle hingeks oli kasvult pikk elavate liigutustega noormees. Seljas juba kaunistest kantud kuub, varukad ainult natukene üle küünarnukkide küünivad, põuest paistab igasuguseid raama-tuid, vihke, pliiatseid, konspekte jne., püüdis ta kätega laialt žestikuleerides teistele selgeks teha, kui kehvad mehed on siin eksamineeri-jaiks:

„Ka-ka-kas niiviisi mu-mujal kunagi enim on eksamineeritud,“ seletas ta teisele noorme-hele, kes oma olemiselt talle otse vastandiks: kaunis kogukas mees, rind ette surutud, liigu-tused silmatorkavalt aeglased. See näis tema jutust olevat vähe huvitatud ja kadus taaru-des silmapiirilt.

Katsed olid läbi. Nii mõnigi oli pidanud juba poolte möödudes hiilgavale mereväeka-deti elule selja pöörama. „Õnnelapsi“ oli ka ainult 22, teised olid ära auranud või õigemini ära aurutatud. Nende 22 seas olid aga ka kõik suuremad „tegelinskid“ koos, nagu kaks jala-väekadetti ja üks aspirant, teelt tuttav noor-mees oma džimmise sõbraga, ja veel teisigi. Isegi kolmest Põltsamaa „parunist“ ühele oli naeratanud õnn. Kaks olid sunnitud pöörduma tagasi oma koduradadele.

Esimene päev Tondil — kaitseväelasena. Praegu on ainult niipalju sellest veel meeles, kuidas õhtul selgeks tehti, et aluspüksid tuleb võimalikult kokku panna ainult ruuduna. Seda tegi muidugi üks jalaväekadettidest, kes asja „õppinud“ juba ühe aasta Tondil.

Esimest päeva laevas. Ometi kord sääl, kuhu nii väga püütud, millest nii palju räägitud, mille pärast õieti kõik ära tulnud mammade seljatagant. Ega saanudki suurt ringi vaadata,

sest järgmisel hommikul „Lembit“ hiivas juba ankru.

Ühel õhtul, kell juba 12, kuid suurem osa mehi oli veel ülal. Kes istus laua ääres, kes pikutas kois, kes niisama viitis oma ajakest. Pääkõneaineks oli hüpnootism, spiritism, ühe-sõnaga: puhtmetafüüsilised probleemid. „Pro-fessor“ hüpnootiseerib P-t. Meedium lamab se-lili pingil, kuna „professor“ habemesse pomise-des hoiab selle silmist umbes meetrikaugusel supilusikat. Teised aga narrivad „Professorit“ öeldes, et P. nii-kui-nii ei jää magama. Päeval see olevat küll võimalik, kuid nüüd, öösi, loo-tuseta.

„Muidugi, kui te kõik siin pahveldate ja naerate, ei tule midagi välja,“ pahandas ka „Professor“, sest vahepeäl P. oli jäänud tõesti magama, pingilt alla lennanud ning niivõrd vihastunud, et hoopis läks ära.

Samas kõrval aga kuulutab tulevikku ja määrab kindlaks iseloomu V. Kasutab selleks käekirja. Imetore mees teine: kui muud teha ei ole, siis istub dekile pollari otsa, vahib kuud ja merd, ümiseb laulda ning kaeb oma jämedat ninaotsa kui rebane puu alt viinamarju. Muidu vaikne, enesesüvenenud, täna aga kuidagi üleskeeratud, määrab kindlaks kõigi iseloomud, kellele enesele see veel tume.

Jälle Tondil. Sedakorda sündis kõik tege-vus pääasjalikult klassis. Elektrotehnika tund. J. ja lektor arvasid kokku tahvli juures suuri elektrihulki, kuid K. oli vaimustatud sellest vähem ja magas. Järsku kargatab lektor: „Ka-dett K., te olete maganud vist kaunis halvasti?“ — „Eei ole, härra leitnant!“ — „Hm-nd, ja mõistan, istuge!“ Oli teine märganud, et mõnd meest tema vahelduvvool ei huvita.

Astronoomia tund. Lektor „perebivaitas“ poisse oma kronomeetriga. Läbi une oli kuulda, kuidas „Professor“ selja taga ükslugu luges: „fremja ja fremja“, „pättj ja pättj“. Tahtis ta vene keeles „viis“ öelda, või sõimas naabrit pätiksi, küll ei tea.

Tuleb meele lugu P—maa mehest ja tema saiapätsist. Nimelt tõi too kena mees hommi-kul pärast einet kahenaelase saia ja sõi selle oma Tarvastust naabermehega umbes 5 minuti jooksul. Kuid sellest, nagu näis, ei jatkunud, ja järgmise vahetunni ajal toodi veel teine, seekord juba 5-naelane päts. Kogu see asjandus sündis enim astronoomia tundi, ja et lektor alati oli va kärmas mees, tuli teine ka seekord kohe klassi, nii et sõbrad ei jõudnud oma saia-

pätsi kallale asudagi veel. Ja just sel ajal, kui P—maa mees parandas lektoriga kronomeetri järele stoppuuri ja luges „rass“, „dva“, vehiti sai sisse. Muidugi, kui sai leiti, oli sellest järeln ainult „raamid“.

Ekipaažis „praktikal“. Elu Tondiga võrreldes kehvi. Pääasi: polnud söök suurem asi: kohv must ja viha, lõunaks tindisupp, õhtuks tängupuder. Ühiselt tuldi otsusele, et nii asi ei või minna enam, ja ühelhäälel otsustati toiduparandamine jätta „Professori“ hooleks. Terve päeva ta kalkuleeris ja märkis kriidiga leibu. Teisel hommikul kella viie paigu kaduski teine leivapätsidega Sitsi poole. Siitpäele aga oli kohvi valge ja magus. Muidu aga praktika, mis „praktika“. Ltn. P. õpetas torpeedot, mil ees „tjerav nuuga“, astronoomia lektoriga võtsime nurki Sitsi tee ääres, kust mööda marsseerisid kõik need kenamad tütarlapsed. Isegi K-I oli siin elu sees.

Mõni sõna veel „täheamaaniast“. Nimelt paar-kolm meest oli teinud endale ülesandeks kõikide tähtede nimed, mis leidsid kaardil, pähe tuupida ja taevaalaotuselt üles otsida. Ühel kaart peos, teine kois selili täheglõobus kõhul, kolmas väljas, silm pungis üles, lugesid hommikust õhtuni tähtede nimesid, mis tõepoolest keerukad. Küll on neid Ulugalhi, Rasalhague, Mirsaki ja veel hullemagi nimelisi. Et aga ka I. juba kolmandat päeva kois lamab ja ainult veeretab gloobust, oli küllalt selleks, et nõökamiseks põhjust anda. Ja nii juhtuski, et kui teist õhtut olime Kuresaares, arvas rahvas hääks I. ja tema tähtede arvel hakata nalja tegema. I. veeretab muidugi jälle gloobust, kui keegi häbelikul häälel tähendas nurgast, et küllap I. paneb vist oma järeltulijailegi ükskord tähtede nimed. „Muidugi poeg on Conopus ja tütar Capella, mis sääls on. Puha noolid nimed,“ tähendas keegi nurgast. Kas see on nii tõepoolest või ei, pole tähtis.

Lõpuks veel tolaaegset kadeti filosoofiat, millele pani aluse kapten-major A.

Nii oli see mereväe kadeti elu. Pidi õppima astronoomiat, deviatsiooni, navigatsiooni, auru-laevamehaanikat, jalaväe taktikat — kõiki, isegi katekismust.

Su pää pidi täis olema integraale, differentiaale ja muid hiinavigureid, et olla ainult natukenegi intelligentne, või et vähemalt aru

saada, kas seda teine on või mitte, nagu ütles eelpoolmainitud lugupeetud kapten. Pead teadma raadiot, rääkima võõraid keeli, tundma permanent-fortifikatsiooni, oskama veesta miine, lasta suurtükist, juhtida laeva. Pead olema motorist, masinist, katlakütja, kasvataja, psühholoog. Pead mõistma ujuda, tantsida, juua, suitsetada jne., jne. Kelle pää suudab aga seda vastu võtta? Säärast pääd polegi. Kõik ununeb. Õppides meresõja ajalugu oli pää täis igasuguseid admirale — küll Gardenid, Rodneyd, Blakeid, Drakeid, Tingid, Fengid, Togod pidasid sääli lahinguid. Küll oli sääli galeere, galeasse, galloone, lahingulaevu, destroiereid, brandereid, ühesõnaga sõdu kõigi oma koledustega. Kuid paar-kolm nädalat pärast eksamit? Juba kadusid lahinguväljadelt Tingid, Togod; vajusid põhja „Red Italiad“, „Merimacid“ ja mõne aja pärast oli pääaju jälle päris lage.

Ainult kaugel silmaringil võib näha Nelsoni oma „Victorial“ purji seadmas, et ka varem või hiljem kaduda. Kasvavad kinni kõik lahtrid, mis tulnud lahinguist Dardanellides, ja pääaju on tõesti sama sile ja lage kui enne meresõja-kunsti ajaloo õppimist.

Kesk maailmaruumi surmavaikust liiguvad sääli aga nüüd juba igasugused tähed, planeetid, kuu ja päike, — küll kõrgelt, madalalt, ühtpidi, teistpidi. Taga ajades punkte, mida üldse polegi, on pää neid varsti täis kui kärbsesuur kärbsed.

Kuid kui vanakuradile kukelaul hakkab kustki kiirates lähenema magnet. Pikkamisi taanduvad tähed, päikegi, ja pääajust on saanud neljakandiline magnet, millega võib hävitada deviatsiooni. Tuleb teda paigutada vahel pikuti, vahel põigiti, vahel kompassi alla, vahel kompassi pääle.

Kuid kaob ka see, ja kõigist jäävad järele ainult jäljed, mis iseenesest pidavat ka selle kurikuulsa intelligenti moodustama. „Õppige, noored mehed, õppige, kas või katekismust, sest sellest võib teile ainult kasu tulla,“ ütles lugupeetud kapten. Ja me õppisime, õppisime astronoomiat, deviatsiooni, navigatsiooni jne.! Me õppisime ja unustasime, et teha ruumi sellele, mis veel õppimata.

Vaadake, nii oli see asjandus, kui III lennu ohvitserid olid veel kadetid. —R—

VALGUSKOPEERIMISE
& JOONISTUS-BÜROO

„DUPLIKATOR“

SUUR BROOKUSMÄGI 4
TEL. 441-94

IGASUGU PLAANIDE JA JOONESTUSTE KOPEERIMINE JA PALJUNDA-
MINE. VALGUSÄRATÖMBED (LICHTPAUSEN) LIHT- JA LÕUENDPABERITEL

Mõningaid andmeid Saaremaa Merispordi Seltsi tegevusest 1933. aastal.

1933. aasta tegevusele Saaremaa Merispordi Selts (S. M. S.) ehk Jahtklubi võib rahuldustundega tagasi vaadata. Pole korda saadetud küll midagi erakorralist, kuid teotsetud on oma võimete piirides.

Möödunud talv vähese lumega soodustas jääpurjekate sporti, millest ka elavalt võeti osa, nii et klubi liikmeid, jääpurjekate omanikke, igapäev jääl võis liuglemas näha.

19. veebruaril korraldati S. M. S. poolt jääpurjekate võidusõit 12 meremiilile, millest võitis osa 8 jääpurjekat. Võidusõidu lõpetas 3 jääpurjekat, kuna teised loobusid tuulevaikuse tõttu. Võite said — I võidu hr. *R. Neks* ja II võidu hr. *O. Väärt*, mõlemad S. M. S.-ist.



S. M. S võidukam 24 m² purjepinnaga „Yel“ — omanik *O. Väärt*.

Suvised hooaja avamine ja lipu tõstmine toimus 20. mail, mis ajaks ka esimesed jahid olid lastud vette, ülejäänud jahtide vettelaskmine viibis remondi tõttu umbes nädala. Suvine hooaeg moodus võrdlemisi elavalt. Klubi jahid külastasid hooaja jooksul välis- (Soome) ja omamaa sadamaid. Eeskuju pikamaa sõiduks andis kommodor hr. *P. Parts*, kes jahil „*Saga*“ 28. juunil sõitis välja eesmärgiga külastada Rootsi sadamaid, kuid ilmastiku oludest ja aja- puudusest tingitult pidi loobuma esialgsest kavatsusest, suutes külastada vaid Turku sadamat Soomes, kus sõlmiti säälse jahtklubiga sõprus- sidemed ja vahetati klubilippe. Soomest tagasi- sõidul külastati Haapsalut, võttes osa 15.—16. juulil sääl korraldatavast rahvusvahelisest ja kohalikest võidusõitudest. Tagasi kodusada- masse „*Saga*“ jõudis 22. juulil, olles väljas pea- aegu kuu aega ja sõites maha umbes 482 mere- miili.

Eesti sadamaist külastati klubijahtide poolt Tallinna ja Haapsalut. Tallinna külastasid

jahid „*Viire*“ — juht *R. Neks* ja „*Ahti*“ — juht *V. Tilling*. Haapsalust — jahid „*Yel*“ — juht *O. Väärt* ja „*Viking*“ — juht *M. Neps*.

Rõõmustavalt tuleb märkida, et ka S. M. S. sadamat külastati möödunud suve jooksul Eesti ja välismaa klubide jahtide poolt, nimelt:

3. juulil Rootsi Ä. S. S. klubi jaht „*Franmät Gunga*“ — juht *Hertz*, tuli Stockholmist ja läks 8. juulil Hangõsse;

6. juulil T. J. K. jaht „*Sotka*“ — juht *Olup*, tuli Pärnust ja läks 12. juulil Haapsallu;

29. juulil Viiburi jahtklubi jaht „*Eva*“ — juht *Saario*, tuli Visbyst ja läks 2. augustil Soome.

Viimase jahiga juhtus väike äpardus, ni- melt sõitis ta 5-pallise tuule juures Roomas- saare juures madalikule, kust ta S. M. S. liik- mete poolt seltsi juures oleva päästepadiga päästeti lahti. Tänu kiirele abile jäi jaht vi- gastamata.

Võidusõite on S. M. S. poolt korraldatud 3, neist 1 öine. Nendel võidusõitudele said klubi jahid võite järgmiselt:

jaht „*Yel*“ — juht *O. Väärt* — üks I võit,
 „ „*Viire*“ — juht *R. Neks* — üks III võit,
 „ „*Pirat*“ — juht *G. Mikk* — üks I võit,
 „ „*Ahti*“ — juht *O. Väärt* — üks I võit.

Teiste klubide poolt korraldatud võidusõitu- dest võtsid S. M. S. jahid osa järgmiselt:

— Eesti Jahtklubide Liidu poolt korralda- tud rahvusvaheline võidusõit 16. juulil. Võtsid osa üldiselt 25 jahti: 7. klubist. S. M. S. võt- sid osa 2 jahti ja said võite:

jaht „*Yel*“ — juht *O. Väärt* — I võit.

— T. J. K. Haapsalus 16. juulil korraldatud võidusõit „*Väina*“ karika päale. Võttis osa üldiselt 21 jahti — 5. jahtklubist. S. M. S. võt- tis osa 2 jahti ja sai võite:

jaht „*Yel*“ — jaht *O. Väärt* — VI võit.

— E. M. Y. K. Haapsalu osakonna poolt 15. juulil Haapsalu lähel korraldatud võidusõi- dust võttis S. M. S. osa üks jaht, kuid võitu ei saanud.

— E. M. Y. K. liikme härra *R. Greinert'i* poolt korraldatud võidusõit 6. augustil Roomas- saarest—Anseküllä. Võttis osa üldiselt 6 jahti — 3. jahtklubist, neist 4 jahti S. M. S.-ist, kes said võite:

jaht „*Viire*“ — juht *R. Neks* — I võit,
 „ „*Yel*“ — juht *O. Väärt* — II ja III v.,
 „ „*Viking*“ — juht *M. Neps* — II võit,
 „ „*Tormilind*“ — j. *A. Maripuu* — III v.

— E. M. Y. K. liikme härra R. Greinert'i poolt korraldatud võidusõit 6. augustil Anseküla reidil. Võttis osa üldiselt 6 jahti — 3. jahtklubist. S. M. S.-ist võttis osa 4 jahti ja said võite:

jaht „Yel“ — juht O. Väärt — I võit,
„Viire“ — juht R. Neks — II võit.

— K. Y. K. poolt korraldatud võidusõit 20. augustil Roomassaare reidil. Võttis osa üldiselt 6 jahti — 2. jahtklubist. S. M. S.-ist võttis osa 4 jahti ja sai võite:

jaht „Yel“ — juht O. Väärt — I võit,
„Tormilind“ — j. A. Maripuu — III v.

Kokku võttes võidusõidu tagajärgi, peab rahuldusega nentima, et S. M. S. jahid on esinenud väarikalt ja kaitsnud oma klubi lippu, näidates, et klubi liikmed — jahijuhid — evivad küllaldast oskust ja vilumust.

Et rohkem huvi äratada mereasjanduse vastu ja liikmeile rohkem võimaldada oskust meresõidus, korraldati juhatuse poolt talvel Kuresaare Merekooli juures jahijuhtide kursus, millest võtsid 14 liiget ja 10 juniori osa, pääle selle võtsid kursusest osa K. Y. K.-ist 3 liiget ja 2 juniori ja umbes 10 isikut välispoolt klubisid. Märkima peab asjaolu, et kursusest võttis osa ka 5 õrnemasoo esindajat. Kursustel võeti läbi: navigatsioon, lootsia, meteoroloogia, jahiehitus, määrused ja esmaabi E. J. Liidu poolt koostatud kava ulatuses, ligisõidu jahijuhtimise alal. Kursustel olid lektoriteks Merikooli õppejõud. Kursuste lõpul korraldati teoreetilised katsed, mis sooritasid 10 liiget ja 5 juniori, neist sooritasid suvel ka praktilised katsed 6 liiget ja 4 juniori ja kinnitati juhatuse poolt ligisõidu jahijuhtideks, pääle 2 juniori, kes tunnustati kohaliku sõidu juhtideks.

Arvesse võttes asjaolu, et jahtidega, laevadega ja suuremate paatidega väljapääs Tori sadamast Roomassaare reidile ja tagasi kitsa farwatori tõttu on kaunis keeruline ja öösi pimedas peaaegu võimatu, on juba paari aasta eest üles tõstetud küsimus, et Roomassaare tuletorni tulesektor muudetakse ja et Kiratsi silma või Vana-Loode silda pandaks tuled, mis võimaldaksid pimedas hädaohutut sõitu.

Tänu kohaliku tolliinspektori härra Franz'i vastutulekule, kutsuti kokku viimase poolt käesoleval sügisel kõikide asjast huvitatud organisatsioonide (kohalike jahtklubide, kalameeste, laevaomanike j.n.e.) esindajate koosolek, kus otsustati palvega pöörduda Veeteede Valitsuse poole, et eelpooltähendatud uuendused viidaks läbi tulede alal viimase poolt. Loota on, et see palve leiab Veeteede Valitsuse poolt lahke vastutuleku, sest Tori sadamat ei kasuta mitte üksi jahtklubid, vaid ka kalamehed ja vähemad purilaevad.

Liikmete arvult klubi näitab tõusvat tendentsi. 1933. a. alul oli liikmeid 103, aasta jooksul lahkusid mitmesuguseil põhjusil 2 liiget, samal ajal tuli aga juure 12 liiget, nii et praegu klubil on 113 liiget. Klubiliikmeile, mitesportlasile, on katsutud jõudumööda vastu tulla ja ka nende huvi klubi vastu äratada, korraldades pidusid ja perekonnaõhtuid, mis ka enamasti on ärganud alati elavat huvi ja leidnud rohket osavõtmist niihästi liikmete kui ka külaliste poolt.

Kokkuvõttes võib rahuldustundega nentida, et Saaremaa Merispordi Selts, arvesse võttes kohalikke olusid, on küllalt intensiivselt teotse-
nud. Võib loota, et tuleval aastal tegevus on veel elavam. R. A.

Rahvas maal ja linnas, kandke jalanõudes

KAITSETALDU

E. V. patent nr. 2395.



Tele jalad on siis alati soojad ja kuivad.

Nõudke tervel maal kõigist saapaäridest ja rohucauplustest.

PÄÄLADU: A/s. KARL LEMBERG, TALLINN, VIRU 3.

Priisiõigus ja selle rakendusnormid Eestis.*)

G. Lagus.

Blokaadi kohta on pääle Pariisi konventsiooni üldlausete materiaalõiguslik täiendus Londoni 1919. a. deklaratsioonis, mis on taotlenud maksvust tavaõigusena.

Mis puutub majanduslikku blokaadi, siis on Maailmasõja ajal erapooletud riigid sunnitud olnud seda tunnistama, ja võib ennustada, et ka tulevikus sõjaõiguses tunnustatakse majanduslikku blokaadi, kui seda teostab suurriik.

Siin tuleks veel tähendada, et surveabinõuna rahuajal käsitletakse ka rahuagset blokaadi ilma sõjategevust alustamata.**)

Vaatleme blokaaditeostaja üksuse-sõjalaeva tegevust. Need piirduvad igasuguse blokaadi puhul merel ristlemisega, kusjuures tavalise blokaadi puhul ristlemine teostub kindlaksmääratud ja väljakuulutatud „blokaadivöös“, mille läbitungimine võrdub blokaadimurdele.

Blokaadimurdja laeva peatamisel tuleb selgitada asjaolu, kas blokaadimurdja teadis üldse blokaadi väljakuulutamist. Kui laeval on raadioseadeldis, siis tuleb seda lugeda praesumptioonina, et laevale oli see teada. Kui siiski tehakse kindlaks, et laevale tema väljasõidul oli blokaadikuulutamise teadmata, siis laeva komandör teeb selle talle teatavaks, kusjuures see teadaanne kantakse laeva päevaraamatusse, kusjuures märgitakse teatamise aeg, asukoht, geogr. laius ja pikkus. Säärast toimingut nimetatakse „notifikation speciale“.

Nüüdisajal sõjalise blokaadi käsitusel ei ole enam maksev õpetus n. n. pidevretkest (Prof. A. Piip n. n. „kogureis“). Pidevretke all mõistetakse kogu teostava retke kestvust blokeeritavast sadamast kuni lõppsihini, või ümberpöörduvalt: erapooletust sadamast blokeeritavasse sadamasse. Praegu maksva doktriini põhjal võib laeva konfiskeerida ainult blokaadimurdel ja jälitamise vältel sõjalaeva poolt. Kui aga blokaadimurdja on sisse sõitnud ühte vahepeällesse sadamasse, siis pärast seda teda ei saa enam konfiskeerida, välja arvatud juhtum, kui jälgija sõjalaev varitseb blokaadimurdjat erapooletuist vetest väljudes.

*) Vaata Merendus nr. 1, 3 ja 5.

**) Rahuaja blokaad kui repressaalium siirdub tihti sõjaaegse iseloomuga aktsiooniks. Tema õiguslik laad on seni kindlaks määramata. 1887. a. Rahvusvahelise õiguse instituudi istungil Heidelbergis võeti vastu põhimõte, et erapooletud laevad võivad vabalt läbida blokaadivööd. Ainult blokeeritud riigi laevad konfiskeeriti ajutiselt ja pärast blokaadi lõppu anti omanikele tagasi.

Käesoleval ajal Rahvasteliidu põhikirja § 18 põhjal rahuajal blokaadi teostamine on raskendatud.

Blokeeritud laeva arreteerimine teostub eelpool kirjeldatud korras, kusjuures priisi nimetatakse „hääks priisiks“, s. t., et ei ole kahtlust, et priisikohus otsustaks teisiti.

Laadung ei kuulu konfiskeerimisele sel puhul, kui tehakse kindlaks, et selle omanikul laadimisel blokaadikuulutamise ei olnud teatavaks tehtud.

Blokaadi ei loeta lõpnuks, kui blokeerivad sõjalaevad tormise ilma tõttu katkestavad oma valveteenistuse ajutiselt.

Tänapäeva sõjalaevade relvad ja suur kiirus võimaldavad suuri vetealaseid blokeerida, ja seega on võimalik kogu vaenlase randa blokeerida. Sellest järgneb ka praegutunnustatud blokaadi metamorfoos üldmajanduslikuks blokaadiks, mis oma laia ulatusega halvab vaenuriigi väliskaubandust.

Uue instituudi jaoks meil ei ole maksvaid norme, kuid sel alal toimuval sõjalaeval on laienev tegevusväli ja võimkond, kuna blokaadi rikkumisel võib arreteerida iga laeva, mis suundub vaenlase sadamasse või väljub säält.

10. Sõjalaeva tegevus tõkkerajoonis.

Maailmasõja ajal meresõja õiguslik laad rikastus erilise sõjategevuspiirkonnaga, mida tuntakse „tõkkerajooni“ nimetuse all, (forbidden zone, barred zone). Maailmasõja praktika põhjal tõkkerajoon kujundab enesest veteala, mis kõigile välja kuulutatud ja kus kõiki vaenlase kui ka erapooletu riigi laevu atakeeritakse kui vaenlase sõjalaeva ilma hoiatuseta. Tõkkerajoonis asuvad tõkkemiiniväljad. Tihti jäetakse sinna siiski navigeerimiseks väljakuulutatud vabad veteribad. Maailmasõja ajal erapooletud riigid olid sunnitud tõkkerajooni tunnustama sõdivate poolte surveabinõuna majandusliku blokaadi alal.*)

Nagu majandusliku blokaadi õiguslik laad ei ole kindlaks määratud veel rahvusvahelises õiguses, niisama ka tõkkerajoon ja sellega ühenduses olevad uued surveabinõud kaubalaevade suhtes on alles veel kindlaks määramata. Maailmasõja praktika laiendas selle juures tunduvalt sõjalaeva komandöri jurisdiktsioonilist võimkonda, lubades eeskätt iga laeva suhtes tarvitada surveabinõusid nagu vaenlasegi laeva

*) Pärast Maailmasõda tõkkerajoon on leidnud tunnustamist ja see nähtub ka 1921. a. Inglise Internaat. Law Association'i protokollist. Miinide kasutamist reguleerib Haagi 1907. a. konventsioon nr. 8.

kohta, s. o. võis teda hoiatamata tulistada ja hävitada. Eriti näeme sellelaadilist käitumist tõkkerajooniks kuulutatud vetealal saksa allveelaeva komandörite poolt.

Tõkkerajooni kohta üldtunnustatud normide puudumisel oli küsitav isegi see, kas sääl võis oodatamatult torpeedida kaubalaeva ja kas võis sääl veesta tõkkemiine. Maailmasõja praktika kohaselt oletades võib seda teha, kusjuures lähemaid juhendeid antakse siseseadusandluse teel. Sääljuures antakse sõjalaeva komandöridele erilised üksikasjalised juhendid, kus on ette nähtud teatud laevade kohta soodustused (reisijate laevad, laatsaretlaevad jne.).

Tõkkerajooni tegevus baseerub pääasjalikult allvee sõjajõududel, ja seepärast Maailmasõjas see oli tuntud „*allveesõja näol*“.

Pärast Maailmasõda selle meresõjaõigusliku instituudi kohta ei ole sõlmitud veel ka siduvaid lepinguid. Washingtoni konverentsil 1924. ja Londoni konverentsil 1930. a. puudutati seda küsimust ühenduses allveelaevade desarmeerimise küsimusega, kuid tulemuseks siduvaid kokkuleppeid polnud sääl.

11. Sõjalaeva tegevus ühistegevusel sõjaliitlasega.

Sõjalaeva komandöri õiguslik seisukord ühises tegevuses liiteskaadri koosseisu juures sõjaliitlastega palju muutusi ei too. Meil on tähtis siin priisiõiguse alal teotsemine, ja selle juures võib tulla kollisioone, missuguse riigi omaks tunnustatakse priis. Meil maksvad positiivse mereõiguse normid ei anna selles suhtes vihjeid, ainult analoogia põhjal võib juba maksvuse kaotanud Määr. § 37 põhjal tasumääramise puhul teatud õiguslikku seisukorda tuleb, kusjuures üldistatakse inglise maksvaid norme.

Teorias siin märgitakse kaks juhtumit: *assotsiatsioon* ja *kooperatsioon*. Esimene on liitriigi sõjalaevade tegevus ühise juhi all, ja kui sellesse eskaadri koosseisu kuuluv sõjalaev võttis priisi, siis loetakse priis ühiseks.

Kui aga liiteskaadrisse mittekuuluv eriülesandeid täitev sõjalaev võttis priisi ja sääljäares merel tema läheduses oli ka üks sõjaliitlase sõjalaevadest, siis loetakse, et ta oma säälviibimisega aitas teatud määral moraalselt priisi võtmist; see toiming loetakse kooperatsiooniks ja sel puhul priis kuulub aktiivselt toimijale, s. t. priisi võtja sõjalaeva lipuriigile.

Harilikult kahe sõjaliitlase ühistegevus koordineeritakse vastavate kokkulepetega. Olgu veel tähendatud, et priisiõiguse teostamine on

võimaldatud sõjalaevadele ka sõjaliitlase territooriumil.

12. Repriisid.

Repriisiks nimetatakse vaenlase poolt priisiõiguse põhjal arreteeritud või konfiskeeritud erapooletut või oma tagasivallutatud kaubalaeva. Repriisiks tunnustamisel tuleb tähele panna omanduseõiguse siirde momenti vaenuriigi lipu alla. On vallutatud laev tunnustatud vaenlase poolt seaduslikuks priisiks priisikohtu otsusega, siis tuleb seda tunnustada juba vaenlase laevaks. Samuti tunnustatakse teda vaenlase laevaks, kui ta on osa võtnud sõjategevusest. Meil maksev norm näeb ette selle küsimuse otsustamise priisikohtu poolt.

Repriisi võtmine toimub kas relvastatud jõuga või vastavalt priisivõtmise toimingule, kusjuures repriisi võivad võtta kõik need riiklikud organid, kes on õigustatud priisi võtma. Pääle selle on praktikas veel juhtumeid, kus priisi oma meeskond relvastatud väljaastumisel vallutas laeva tagasi, ja seega võttis repriisi. (N. B. olgu see hoiatuseks priisikomandöridele ettevaatuse abinõude käsitlemisel). Repriisivõtmisel priisi oma meeskonna poolt vaenuriik võib käsitada määrusi kui merirööve puhul. Meil maksvad normid Määr. § 34 näevad ette, et repriis, olgugi see juba konfiskeeritud vaenuriigi poolt, antakse omanikele tagasi priisikohtu otsuse põhjal, kusjuures laevaomanik tasub repriisi võtmisega ühenduses olevad kulud. Kui repriisil asub vaenuriigi vara, siis see konfiskeeritakse.

Repriisil asuv välisriigi kodaniku vara, kui selgub, et see vaenlase poolt ei võinud saada priisiks tunnustatud, antakse selle omanikule välja. Sääljuures omanikult tagasivallutamise tasu ei nõuta.

Tagasivallutatud kodumaa riiklikud laevad ja vara läheb üle riigi varanduseks ilma priisikohtu otsuseta.

Mis puutub priisi ja repriisi vallutamise eest tasumaksmisses sõjalaeva meeskonnale, siis see ei ole meil enam maksev. Ette nähtud on ainult tasu kaubalaeva meeskonnale, kes võtab priisi või repriisi, ja see sünnib priisikohtu otsust mööda. Ainult riik peab kinni repriisi omanikult repriisiga ühenduses olevate kulude summa, mis Määr. § 46 põhjal sisaldab eneses: tollimakse, sõjalaeva kulud repriisi vallutamisel, kodusadamasse saatmisel, lossimise, hindamise ja vara alalhoiukulud. 10% sellest arvatakse invaliidide kapitali hääks.

Priisiõiguse rakendamisel tuleb veel tege- mist *abandooniga*, mis on vaenlase poolt maha- jäetud priis. Tema õiguslik laad erineb tundu-

valt repriisist. Meil maksev positiivne meresõjaõigus ei näe ette vastavaid norme selle kohta, välisriikides see on. Tavaõiguse kohaselt talitatakse välisriigi abandooni puhul nagu lihtpriisi vallutamisel. Oma abandooni puhul talitatakse vastavalt repriisidele, kusjuures omanikult vallutamise ja eelpool punktides loendatud kulud tuleb tasuda.

Kuid Maailmasõja ajal tuli vähemas mastaabis ka õhujõududel teetseda priisiõiguse rakenduse organitega.

Sel juhtumil lennukid ja õhulaevad, peatades kaubalaevu, saatsid need oma riigi sadamasse või sõjalaeva juure vaatluseks ja läbiotsimiseks.

13. Priisiõiguse rakendus õhujõudude juures.

Nüüdisajal õhuasjanduse hoogsa arenguga tuleb meresõjas tegemist teha ka õhulaevadega ja lennukitega, kuid seni puuduvad meil veel maksvad rahvusvahelised normid õhusõjaõiguse alal. Maailmasõja praktika kohaselt on kujunenud tavaõigus, kusjuures õhusõidu üksuste vallutamisel kõikjal käsitatakse priisiõiguse norme analoogia põhjal.

Tuleb siinjuures ainult tähendada, et maksev tavaõigus ei näe ette ülelendamis erapooletu riigi territoriaalvetest, kuna läbisõit säält ka sõjalaevadele on võimaldatud.

Kõrvitsapudel navigeerimise abinõuna ookeani aurikul.

Aastasadu tagasi Lõunamere saarte elanikud tarvitasid kõrvitsakesta sekstandina, see on abinõuna, millega mõõtsid tähtede kõrgust horisondist. See võimaldas neil täpselt määrata oma kanude seisukohta merel. Et see abinõu ei olegi nii ebatäpne kui seda võiks esialgu arvata, tõendas alles hiljuti üks eksperiment ookeani-aurikuga.

New-York'is ilmuv „Popular Science Monthly“ kirjutab, et Ameerika auriku „City of Los Angeles“ esimene tüürimees oma sõidul Havai saartelt Kaliforniasse tarvitas hää eduga n. n. kalebassi (inglisk. — calabash) või veega täidetud kõrvitsapudelit sekstandi asemel. Koos nõutavate meretabelitega ei olnud kõrvitsapudel sugugi halvem kui moodne sekstant. See katse selgitab nende imetlevate mereretkede võimalikkust, mida sooritasid Lõunamere saarte elanikud juba enne, kui Kolumbus sõitis üle Atlandi ookeani. Nende pärismaalaste retked

õhusõjaõiguse kodifitseerimise alal on valminud 1923. a. Haagis vastav kava, mis seni pole leidnud ratifitseerimist. Selle kava kohaselt priisiõigus leiab laiemas määras rakendamist analoogia põhjal ka lennukite ja õhulaevade suhtes.

14. Lõpuk.

Lõpetades ülevaadet priisiõigusest, eriti meil maksvast positiivõiguslikest normidest, olen välja jätnud priisiõiguse formaalse osa, mille juure tulen edaspidi.

Eelpool toodud kirjeldusest nähtub, et Maailmasõja ajal meresõjaõigus on üle elanud suuri muutusi, ja suurima murrangu on toonud uute meresõjaõiguslike instituutide tekkimine.

Meil meresõjaõiguslikud seaduse normid on kõik endised Vene seaduse pärandus, mis tunduvalt on maha jäänud L.-Euroopa ja P.-A. Ü. riikide nüüdisaja nõuetele vastavast seaduseandlusest ja praktikast.

Meie kui väikese mereriigi olukord on ka suuresti erinev suurriigi omast, kus meresõjaõiguslik seadusandlus baseerub reaalsele relvade mõjule.

Seepärast loen tähtsaks oma töö lõpul toonitada vajadust ümber töötada ka meie priisiõiguse materiaalosa normid tänapäeva meresõja rahvusvaheliste normide kohaselt.

(lõpp).

olid tihti kuni 3000 km. pikad. Veel praegugi kannavad osa Lõunamere saari seetõttu „Mere-meeste saarte“ nime, mis tahab märkida nende elanike meresõidu kuulsust.

Honolulu Bishop muuseumi andmeil, kus leidub ka üks säärane haruldus, on „pühad kõrvitsapudelikud“ olnud navigeerimise abinõuna tarvitusel mõni aastatuhat tagasi. Neid nimetati „pühadeks“ seepärast, et alul pärismaalaste hulgas tundsid nende käsitamist ainult preestrid. Preestrid olid leidnud arvestamismeetodi, mille põhjal arvutasid juba aastaks ette päikese ja polaartähe astronoomilised seisukohad. Kuid oma kasuks nad hoidsid arvestamismeetodi saladuses. Seepärast oli ka iga meresõidul preester kõrvitsapudeligas kaasas.

Kõrvits oli tehtud seest tühjaks, ja koosseisest lõigatud ringiliselt üksteisest ühekaugusel neli ümmargust auku. Pudelik täideti aukudeni veega. Kui mõõtmisel hoiti pudelik valesiti, see on mitte-

vesiloodis, siis jooksis ühest august vesi välja. Vaatleja vaatas ühest temale lähemal seisvast august läbi üle vastaspool seisva augu kohal oleva randi ääre otse polaartähele.

Astronoomiliste tabelite kaasabil sai nõnda laeva asukohta määrata. Kui Euroopal oleks olnud Kolumbuse ajal teada säärane abinõu, siis Ameerika vististi oleks leitud mõni aastasada varem.

Kuid pärast esimese sekstandi ülesleidmist kuulus inglane-maadeleidja James Cook pidi nä-

gema, et Euroopa leidis jääb kaugelt taha pärismaalaste algelisest mõõduabinõust.

Kui James Cook lahkus Fidschi saartelt ja jättis rannal päriselanike päälükuga jumalaga, ei olnud ta imestusel mõne kuu pärast piiri, kui ta maandus Havaii saarel ja leidis sääl eest kaldalt sama pääliku. Päälük oli lahkunud Fidschi saartelt üks nädal hiljem kui Cook ja oli saabunud oma kõrvitsapudeliga navigeerides kaks päeva varem Havaii saartele kui Cook, kes oli varustatud uue sekstandiga.

Lühikesi teateid.

KEISER WILHELMI KANALI LÄBIKÄIK 1932. A.

Keiser Wilhelmi kanali on läbinud 1932. a. 41.633 ujuvabinõud, üldsummas 12.849.714 net. reg. ton. Sellest arvust Saksa lipu all on sõitnud 33.117 laeva, kogusummas 6.745.838 net. reg. ton., või 80% laevade ja 53% tonnaži üldarvust.

Aurikuid ja mootorlaevu on läbi sõitnud 16.634, — 11.292.700 net. reg. ton.; purilaevu 24.239, — 1.298.783 net. reg. tn. ja 760 praami ja lotja 258.238 net. reg. tn. mahuga.

1931. a. oli läbikäik — 48.286 ujuvabinõud üldtonnažiga 17.757.136 net. reg. tn. — seega tagasimineku tonnažis 28%.

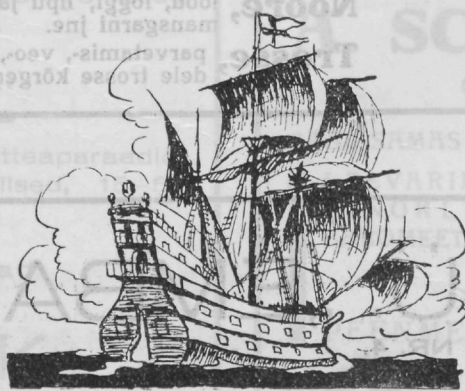
SAKSAMAA LAEVAÜHING „NORDDEUTSCHER LLOYD“ 75-AASTANE.

„Norddeutscher Lloyd“ laevaühing asutati 1857. a. eesmärgiga luua korrapärane ühendus Bremeni ja New-Yorki vahel. Esimeseks laevaks, mis hakkas seda ühendust pidama, oli „Bremen“, umbes 7000 br. reg. tonni, kusjuures päale purjede oli laeval ka aurumasin 650 P. S. kiirus kuni 12 sõlme. Hiljem hakkasid selle ühingu laevad ühendust pidama ka teiste üleookeani-

maadega. Maailmasõja ajal ühing kaotas pea kõik oma laevad, mille kogumaht oli 1914. a. 982.000 br. reg. tonni. Läänud aastal oli aga selle ühingu laevade üldtonnaž 959.000 br. reg. ton. Siia hulka kuuluvad ka kiiraurikud „Bremen“ ja „Europa“. Mõlemad on omandanud kiirema sõidu eest üle ookeani „Sinise paela“.

Prantsuse ookeanihiiglane „Ile de France“ on muudetud peaaegu tulekindlaks. Kogu tulekahju kustutus-siseseade on täiendatud põhjalikult ja lisaks saadab laeva merereisidel 2 brigaadi tuletõrjujaid.

Shipping & Transport'i teatel on ins. James Garvie, Aberdeenist, valmistanud aparaadi, mis täielikult kaotab suitsu, mis tekib põlemisel. Tal on korda läinud oma aparaadi abil lisaõhu juhtimisega ahju või leektorusse, põlemisel kütteenest erinevaid gaase, õhuga segades, põlevaiks gaaseks muuta, mis kohe ühes kütteenega täielikult põlevad ära. Nii oleks siis suitsu tekkimine päris võimatu. Aparaat olevat kohane igasugu katlale kui maal nii merel.





VÄBRIR
ASUT.
1877

UNION →

j a l a n õ u d

UNION →

n a h a s t

kõikjal läbimüügi poolest I kohal.

A/S TALLINNA KÕIEVABRIK

JOHN GARR'I PÄRIJAD.

Kopli tänav 33. -- Telefon 439-79.

Köisi, kanepist tõrvatud, manilast ja sisalist.

Nööre, lood, loggi, lipu ja kalavõrgu, hüüsingut, schiemansgarni jne.

Trosse, parvetamis-, veo-, ankru- ja liiktrosse ning jahtidele trosse kõrgemast manila kiuaaineist.

O.-Ü. „EMBAG”

S. ROOSIKRANTSI TÄN. NR. 4.

KÖNETRAAT 464-54.

Tehnilised ja optilised abinõud sõja- ja kaubalaevadele nagu: pikksilmad, signaalaparaadid ja nautilised instrumendid, helgiheitjad ja spetsiaalaparaadid.

Mitmesuguseid tulekustutajate tüüpe, ka erilisi tulekustutajaid laevade jaoks „BENZIN TYPE“

„RADIKAL“,
pulbrit „KYMEIA“,

mis takistab kateldes ja mehhanismides tekkimast katlakivi.

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

pakub oma laost

N. Schilling & C^o

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

„ARCTURUS“

Raadio lambid Ameerika raadio vastuvõtteparaatidele.

„Atwater-Kent“

Raadio vastuvõtteparaadid, 6- ja 8-lambillised, 175–2000 meetri lainetele.

„McMurdo-Silver“

Raadio vastuvõtteparaadid, 7- ja 13-lambillised, 15–60 meetri lainetele.

Hinnad soodsad.

K. LOIK

SUUR KARJA TÄN. 19/2 TALLINN.

TELEFONID: 446-81 JA 469-11.

A.-S. HY MOSER & Ko.

Tallinn, Pikk tänav 19. Telefon 437-47.



SOOVITAB RIKKALIKUMAS VALIKUS

tasku ja käekelli maailma kuulsa **H-y Moser & C-ie** vabrikust Le Locle Schveiz. Seina-, laua- ja äratuskelli. Kette- ja käevõrusid. Kuld- ja hõbekaup.

PARIMAT ROOTSI KRISTALLI.

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

KAS TEIE

? KOMPASS ON KORRAS
KUI EI, SIIS LASKE KIIRESTI SEE PARANDADA

OPTIK-MEHAANIK

A. SCHIEFNER'IL

(END. HAUSEN)

SÄÄL SAMAS PARANDATAKSE:

LAEVARIISTU FOTOAPARAATE
BINOKLEID TÄITESULEPÄID
BAROMETREID MAAMÕÖDURIISTU

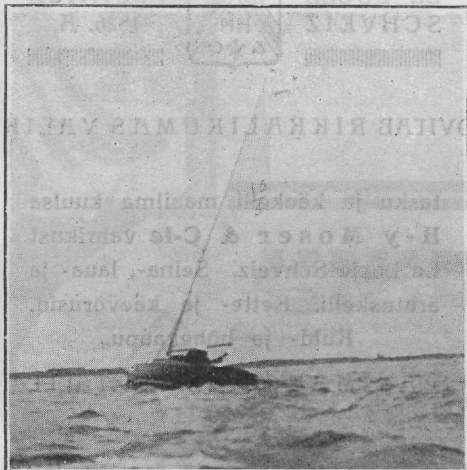
OMA OPTIKA- JA PEENMEHAANIKA-TÖÖKOJAS

RAEKOJA PL. 12
TALLINN.

Paaditööstur ja ehitusmeister I. KIIL

TALLINN, MIINISADAMAS. TELEFON 439-03.

PAATIDE, MOOTORPAATIDE, SÜSTADE jne.
EHITAMINE NING PURJEKATE
REMONTEERIMINE



Täielik remont vilunud tööjõudude poolt.
Laos igasuguseid ehitusmaterjale.
Töö häduse eest vastutus.



VÄÄRISMETALL - ASJADE &
MÄRKIDE TEHAS

ROMAN TAVAST

TÄIUSLIKUM SEDA LIIRI
ETTEVÕTE EESTIS.

TALLINN, V. ROOSIKRANTSI 6.
TELEFON 452-79.

TALLINNA MAJAOMANIKKUDE PANK

HARJUTÄN. 29

DIR. TELEFON 443-67
KESKJAAM 427-49

HOIUSUMMAD JA LAENUD
LINNAMAKSUDE VASTU-
VÕTMINE

STANDARD

BENSIINID
PETROOLEUM
MÄÄRDEÕLID
NAFTA
FLIT
NUJOL
MISTOL

A.-S. EESTI-PETROL

Tallinn, Suur Karja tän. 4.

Tel. 446-72.



TOTAL

TULEKUSTUTAJAD

IGAKS OTSTARBEKS JA IGAS SUURUSES.

PÄÄESINDUS JA LADU:

LINKE & MARTINSON,

VENE T. 11, TEL. 432-86. TALLINN.

O.-Ü.
TALLINNA
Asut. 1873



O.-Ü.
TALLINNA
Asut. 1873

VIILIVABRIK

TALLINN, S. KARJA 16. TELEFON 437-78.

Igasugused Rootsi terasriistad puu- ja rauatöösturitele:

Smürgelkäiad
Lihvimise ja teritamistarbed
Mõõtmistarbed
Kreis- ja kaatersaed
Masinarihmad
Rihmarattad
Õlitajad
Tihendused
Ehitustarbed jne.

Viilide ülesraiumine ja saagide teritamine.

Laialdase kaupade valiku tõttu on meie äri soodsam sisseostukoht kaupmeestele, tööstureile ja asutustele.

EESTI MINERAALIDE TÖÖSTUS „ESTONAFTA“

Tööstus: Madara t. 7 — Paldiski maantee 29,
Kõnetraat 431-93.

Kontor: Tallinn, Vene tän. 8. Kõnetraadid:
430-88 ja 433-91.



Soovitame oma tööstuse saadusi:

Autoõlid „Estomin“
Mootorõlid
Separaatorõlid
Traktorõlid
Dünamoõlid
Kompressorõlid
Vaseliin D. A. B. VI valge ja kollane
Tavott
ja mitmesuguseid si-
lindri ja masinaõlisisid

Vastupidavaid katlareste

Valmistab

A.-S. „AIVAZ“

TALLINN, SOO T. 27

Igasugused valutööd malmist, vasest, pronksist.
Soovikorral — mehaaniline ümbertöötamine.

„MERENDUS“ JUUBELI-
VÄLJAANNE ON TRÜKITUD

KODUMAA
VÄRVIGA

EESTI TRÜKIVÄRVIVABRIKUST
LOUIS NICOT

TALLINN, VABRIKU TÄN. 12. TELEF. 439-58

Kui tarvitate kliseid
Kui tarvitate trükitöid !

neid valmistab möödukate hindadega

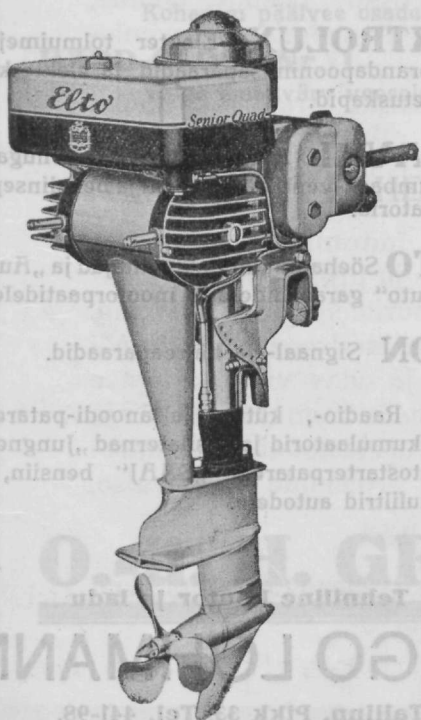


E. TALVIKU

GRAAFIKATÖÖSTUS

TALLINN,

V. Roosikrantsi 3. Telefon 457-05.



Paadipäramootorid,

*Masina-, tsilindri-
ja mootorõlid.*

J. PUHK & POJAD

ESTONIA PST. 27, TALLINNAS. TEL. 427-55.

ARSENAL

TALLINNAS, SUUR KARJAMAA TÄN. 1.

Telefonid: linnast Arsenali keskaama: 426-86, Arsenali keskaamast: 3-01 ja 3-63.

Valmistab:

uusi vaba- ja täpsuspüsse inglise ja vene padrunile ja ka üksikuid vintraudu neile; uuemat tüüpi väikekalibrilisi täpsuspüsse 1932 a. mudel; täpsuspüstoleid 1933 a. mudel; dioptersihikuid, harilikke ja Lyman-tüübilisi; rõngas- ja tulpkirpe ja kirbualuseid; püssi kontrollabinõusid: õõne kaliibri mõõtmispulgad, kontrollpadrunid, kuulide kaliibreerimise abinõud jne.; püssi puhastusabinõusid: vardad, nühised, õlitoosid jne.; padrunite laadimise abinõusid.

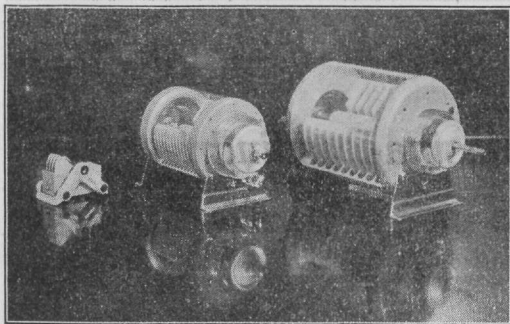
Jaapani vintpüsside ümbertegemine inglise padrunile. Harilikudele inglise vintpüssidele täpsusraudade päalemonteerimine. Relvade parandamine ja oksüdeerimine (mustamine). Gaasikaitsetorbikute (-maskide) valmistamine kaitseväge nõuete kohaselt. Nikeldamine, oksüdeerimine, elektrotehnilised tööd. Vasevalu kuni 100 kg. ja malmivalu kuni 500 kg. tükk. Mootori osade, hammasrataste, lekaalide ja sabloonide valmistamine.

Müük ka järelmaksuga kuni kuus kuud, ametiasutuste või juriidiliste isikute vastutusel või panga garantii vastu.

HINNAKIRI TASUTA.

VIIMASED UUDISED

INGLISE RAADIOTURULT
KOHALE JÕUDNUD



SAATJATE JA VASTUVÕTJATE OSAD:

MANENS JA CYLDON
KONDENSAATORID

A/S **KAPSI & K**
TALLINN, HARJU 46

ELEKTROLUX Elekter tolmuimejad, põrandapoonimisaparaadid ja elekterkülmetuskapid.

DE LAVAL Auruturbiinid, tsentrifugaalpumbad -ventilaatorid, õli ja bensiinseparaatorid.

PLUTO Sõehapniku tulekustutajad ja „Auto-Pluto“ garaazhidele ja moo'orpaatidele.

TYFON Signaal- ja häireaparaadid.

NIFE Raadio-, kütte- ja anoodi-patareid, akkumulaatorid ja käsilaternad „Jungner“, autostarterpatareid „SAAJ“ bensiin, ja õhufiltrid autodele.

Tehniline kontor ja ladu

HUGO LOHMANN

Tallinn, Pikk 33. Tel. 441-98.

Valmistame laeva patentvärve, mida juba mitmed aastad kodumaa era- ja riigiasutuste poolt katsetatud ja mis nendelt leidnud tunnustust.

Laeva võõpamisained:

NATIONAL I roostevastane (Anticorrosv)

Laeva põhjavärv pruun I katmiseks. Valmistatud ainetest, mis ei arenda roostetamist.

NATIONAL II mädanemisevastane (Antifouling)

Laeva põhjavärv punane II katmiseks. Takistab taimestiku ning loomastiku külgekasvamist.

VEEJOONEVÄRV (Black Boottopping)

Laeva keskmise osa värv, must. Vastupidav vee- ja õhu ühendatud mõjule.

KEREVÄRV (Black Varnish)

Laeva ülemise osa värv, must.

Jahi võõpamisained:

JAHTVÄRV roheline

Kaitseb põhja taimestiku ja loomastiku külgekasvamise eest.

PAADIKERELAKK Nr. 173

Kohasem päälvee osade kaitseks ning dekoratsiooniks.

HARD-GLOSS Nr. 1

Valge emailvärv veesolevate või veega kokkupuutuvate osade võõpamiseks.

HINNAD JA LÄHEMAD TEATED JÄRELEPÄRIMISEL:



O.-ü. H. GRAF & E. JÜRGENS

TALLINN.

RIIGI SADAMATEHAS

Tallinnas, Merepuiestee 13.

Telegrammi aadress: „Riidok“. Telefon 428-12 ja 428-13.

UJUVAD DOKID

kuni 5000 tonni kandejõuga.

TÕSTEKRAANAD

kuni 110 tonni tõstejõuga.



Riigi Sadamatehase bassein.

Tehas töötab laevaparandus- ja ehitustööde alal. Aurukatelde, auru- masinate, gaasi- ja nahvtamootorite, trammi- ja raudteevagunite ehitamine ja parandamine. Pöörangute, sideosade, neetide, poltide, mutrite ja naelte valmistamine. Kõiksugused stantsimis-, pressimis- ja sepatööd, nagu kurbelvõllid, laevade steevenid jne. Tehaste ja vabrikute sisseseadete ehitus, korstnad, retordid, transmissioonid, turbapressid, baggerid, transportöörid jne. Veskite sisseseaded: kroovimise ja koorimise masinad, valtstoolid, jahvatusmasinad, sõel- värgid jne. Põllutööriistade terasosade valmistamine, üle riigi tun- tud suurtükiterasest valmistatud sahterad (adraninad), suuremas ja vähemas arvus igal ajal saadaval. Malm- ja pronksvalu. Kokiil- valust valtsid, rattad, restid. Perliitvalust silindrite särgid ja silindrid. Tehased valmistavad ka igasuguseid puu- ja laudsepatöid. Metalli kokkukeetmine uusimate viiside järgi. Uus ja odav viis igasuguse pinna katmiseks teise metalli päalepritsimisega. Suuremad masinate ja materjalide tagavarad. Tehase eeskujulik konstruktsiooni- ja eelarve- büroo võtab enese päle tasuta eelarvete ja projektide koostamise.

Hinnad odavad ja töö hää.

Suured materjalide tagavarad ja ajakohane sisseseade kindlustavad tellimiste kiiret täitmist.