

MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmuub kuus korda aastas

Vastutav toimetaja Vassili Martson , kapten-leitnant Tel. ametis: Mereväe 27 kodune: Mereväe 72	Väljaandja: Mereväe Ohvitseride Liitkogu Toimetus ja talitus: Merejõudude Staap V. Patarel 10. Tel. Mereväe 62 <i>Tellimishind: aastas kr. 3.—; 1/2 aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s.</i>	Tegev toimetaja Richard Kokk , leitnant Tel. ametis: Arsenali 441 Kodune: Kaitseväe 13-28.
--	---	---

NR. 1

VEEBRUAR 1934

II AASTAKÄIK

SISU: Dr phil. *H. Sepp* — Märkmeid sõjalaevastiku osast Eesti ala kaitsmisel 16. sajandi teisel poolel; Riigivanema k. t. ja pääminister Konstantin Päts 60 aastane; Vabadussõjaaegne Kaitseväge Ülemjuhataja kindral Johan Laidoner 50 aastane; *J. U.* — Peipsi laevastiku divisjon Pihkva vallutamisel maikuu 1919. a.; *Leitn. B. Fetrop* — Meie ida-ranniku kaitseprobleeme; *Leitn. V. Puurman* — Allveelaeva tabekindel torpeedotamine; Kuidas korraldada kaubalaevastiku juhtkondade väljaõpet riigikaitstes ja mereväeohvitseridele võimaldada suuremat merepraktikat kaugesõidus; *M. P.* — Tallinna Jahtklubi tegevusest 1933. a.; Väljavõtteid Kuresaares asuvate jahtklubide võidusõidu protokollist; *E. V.* — Kasutusel olevate laevade moderniseerimisest; *V. G.* — Korea merekangelane; *Mehaanik* — Muuta tuleks Eesti kaubalaevastiku mehaanikute vormiriietus; Välismaist kirjandust; Lühikesi teateid.

Märkmeid sõjalaevastiku osast Eesti ala kaitsmisel 16. sajandi teisel poolel.

Dr. phil. H. Sepp.

Rootsi-Soome riikliku arengu ja Eesti ajaloos põhiilme seisukohalt on ääretu tähtis tõsiasi see, et Tallinn oma ümbruskonnaga läks 1561. a. Rootsi alla. Tallinn oli see algrakuke, kust Rootsi võim nihkus aegapidi edasi, kusjuures Eesti ja Põhja-Läti ala said oluliseks lüliks Rootsi-Soome suurriigis. Selle lüli põhjapoolset osa püüdis enesele kiskuda nii Poola, hertsog Magnus ja kõige enam Vene. Käesolevate ridade autoril on olnud juba enne juhtum ühes oma ettekandes nentida seda tõsiasi, et Vene löök juba 1558. a. oli suunatud Eesti ala vastu, nii oli see oluliselt ka Rootsi-Vene sõja ajal 1570—1581 ja 1590. Kui lähemalt vaadelda ja analüüsida sõjaperioodi 1570—1581, näeme, et päälöögi eesmärgiks oli Tallinn. Tuleb ainult meele tuletada seda, et tsaar Ivan IV, meelitanud oma poole Saare-Lääne piiskopi Magnuse, asus otsekohe Tallinna piiramisele, mis aga ei andnud tulemusi. Tallinn kangastus aga edaspidi endiselt tsaari sõjategevuse pääsihina. Kuid Tallinna visa vastuapanu ja venelaste koguni väike edukus esimesel piiramisel 1570/71 sundis tsaari valima teisi teid, et pääseda Põhja-Eesti ja Tallinna peremeheks. 1572. a. lõpul ja 1573. a. alul toimus teine suurem retk, millal vallutati rootslasilt Paide ja Karksi. 1575. a. venelased võtsid

Pärnu ja 1576. a. okupeerisid Läänemaa ühes selle linnustega. Üsna huvitava episoodina selles võitluses esineb Vene Läänemaa vastane sõjaline poliitika. Nagu rikkalikest arhiivandmeist näha, oli siin võitluse tulipunktiks Vene ja Daani vahel Korbe-nimeline Muinas-Eesti maakond, kusjuures venelased püüdsid enesele kiskuda üldse praegust Pärnumaa põhjiosa, keskaegse Saare-Lääne piiskopkonna Läänemaa lõunaosa. Selle võitluse ajal daanlased võisid täie õigusega väita, et need kihelkonnad, kui endise Saare-Lääne piiskopkonna osad, kuuluvad neile. Sellest ei hoolinud aga venelased ja, toetudes esialgu Viljandile, püüdsid anastada neid maid.

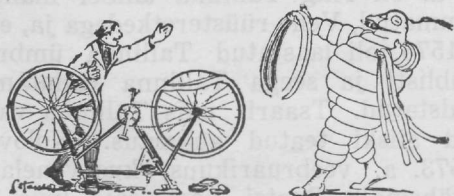
1576. a. oli ring Tallinna ümber mandril kokku tõmmatud, Vene rüüsteretkedega ja, eriti 1575 ja 1576, oli laastatud Tallinna ümbruskonda tublisti ja seega Tallinna vallutamist ette valmistatud. Tsaaril näis Tallinna vastu valitsenud siiski teatud aukartus. Kolovere lahing 1573. a. veebruarikuus, kus venelased hoopis vähemalt Rootsi väelt said lüüa, oli teinud venelasi Rootsi sõjaväe suhtes ettevaatlikumaks, ja Tallinna müüridele vaadati suure aupaklikkusega. Selleks oli ka põhjust, kuigi Vene oli sisse piiranud juba 1576. a. Tallinna laia rõngana, ei suutnud ta siiski 1577. a. esi-

mesil kuil vallutada Tallinnat, eraldada Tallinnast tuiksoont — sidet merd kaudu Soome ja Rootsiga. Ainult südatalvedel puudus side, segasid vahel ka tormised ajad, nagu 1576. a. sügisel. Kuid meri oli Rootsi-Soomele vaba, see aga tähendas Tallinna mehitamist, moonaga ja relvadega varustamist. Venelasil puudus ju Läänemerel sõjalaevastik, mis oleks võimaldanud neile Tallinna vastu tõsisemalt aktsiooni läbi viia, kuna aga Rootsil-Soomel oli säärane olemas, mis osutus soodsaks abinõuks, et pidada merd kaudu sidet Lääne-Euroopaga. Narva sõitvaid laevu, olid need siis Lübecki, Daani, Inglise jne. omad, peeti kinni ja konfiskeeriti. Järelikult venelased ei saanud kasutada Narvat kui baasi täiel määral Läänes toodavate kaupade, nagu relvade jne. veoks. Soomelahe tegelik peremees oma sõjalaevastikuga oli Rootsi-Soome, vaatamata sellele, et laevandus, nagu muugi sõjaasjandus Rootsis oli kuningas Johan III ajal langusel ega küündinud tema eelkäijate Gustav Vasa ja Erik XIV aegsele tasemele. Venelasil ja hertsog Magnusel oli olnud küll kavatsus mingisuguseks rolliks Läänemerel kaaperlaevade hankimisega, kusjuures säärase kaaperlaevade baasina kasutati Saaremaa sadamaid, eeskätt Kuresaart. Peagi varises see katse aga abitult kokku. Ka koguni Daani kuningas Fredrik II, kes alul oli toetanud neid plaane, pidi peagi oma arvamist muutma, — kaaprid hakkasid kimbutama Daani oma rannikuid, ka ei jäänud mõjuta rahvusvaheline kisa nende kaaprite tegevuse pärast. Peagi koristati võitlusareenilt need kaaprid, ja Vene jäi uuesti tõeliselt merest eemale ja võimetuks.

Küsi: tuleb muidugi seda, kas oleks kindlustanud Vene seisukohta Soome lahes Vene-Daani liit, kui Daani kuningas, Vene huvides teotsedes, tugeva Daani laevastikuga oleks seganud Rootsi sidemeid läände ja lõunasse ja andnud osa laevu kasutada Vene baasi Narva.

Kahtlemata oleks olnud säärasel korral Tallinna seisukoht palju täbaram. Rootsile-Soomele ja meile eestlasile see aga on olnud ääretu suure ja olulise tähendusega, — Tallinna kaudu arenes Rootsi-Soome suurriiklus, Tallinna kaudu sammus meie maa vastu uutele aegadele, muutudes üheks lüliks Põhjamaade riikide hulgas. Pääasi on see, et Tallinna baasilt hiljemini ka Väina jõe liinilt, ühendati mandri Eesti ala ühe riigi alla, kaasa arvamata muidugi Setumaad, seda meie ajaloolist irredentat. Et see tähendab midagi väga olulist, on selge igäihele, kes vähegi tunneb meie ajalugu. Irredentaks kippus küll jääma ka Saaremaa, kuid Lennart Torstensoni seljalöök Daanile 30-aastase sõja puhul Põhja-Saksamaalt, otsustas ka Saaremaa küsimuse Rootsi-Soome ja muidugi ka Eesti kasuks. Vähem kui 100 aastat kestnud Daani valitsus ühes protestantliku kultuuriga polnud võõrastanud saarlasi muust Eestist kuigi oluliselt. Rahvaste sisearengu põhjuseks pole mitte ju ainult sotsiaalmajanduslikud, vaid ka kultuurilised ja sõjalis-riiklikud, eriti säärasel tähtsal maa-alal, kus meie asume. Üsna sageli on siin just sõjalis-poliitilised ja riiklikud olukorrad väga mõõduandvad ja rahvast on ähvardanud kildudeks purunemine, eriti mõõduandev on see olnud võitluse aegadel Lääne- ja Ida-Euroopa vahel. Kes tänapäev võiks veel kahelda selles, et võimu vahekordade tõttu oleks meil võinud olla enam irredenta'sid kui Setumaal.

Seni merisõja tähendust küllalt pole rõhutatud meie poliitilises arenguloos, tulevikus tuleb sellele pöörda enam tähelepanu, kusjuures ei tohi ka unustada sõjalaevade tähtsust Peipsi järvel ja seda juba alates keskajast kuni Eesti Vabadussõjani. Ilma sõjalaevastiku ajaloo vaatlemiseta meie sõjaajalugu poleks täielik. Vanemal ajal tuleb arvestada laevastiku osa muinaeestlaste ja venelaste, keskajal venelaste ja sakslaste vahelises võistluses, eriti aga Põhja-sõja ajal.



Vastupanevamad ja rohkem nõutavad on
jalgrattakummid

MICHELIN

O.-Ü „TARMO“

Tallinn, Narva maantee nr. 6.
Telefonid: 308-54 ja 306-50.
Osak. Rakveres, Pikk t. 5, tel. 2-29.

Riigivanema k. t. ja pääminister Konstantin Päts 60 aastane.



Riigivanema k. t. ja pääminister Konstantin Päts.

Väga lugupeetud praegune Riigivanema k. t. ja pääminister sündis 23. veebruaril 1874. a. Pärnumaal Tahkurannas talupidaja pojana. Õppis Riia vaimulikus seminaris ja Pärnu gümnaasiumis, mille lõpetas ning astus 1894. a. Tartu ülikooli õppima õigusteadust. 1898. a. lõpetas ülikooli cand. jur. astmega. Pääle ülikooli lõpetamist astus vabatahtlikult kaitseväge ja teenis Pihkvas 96. Omski jalaväe rügemendis ühe aasta. Lahkus kaitseväest tagavaraväe-lipnikuna, et siirduda oma erialale. K. Päts oli 1900—1901. vannutatud advo-

kaadi abiks J. Poska juures, kust aga otsustas üle minna poliitika tööpõllule, ja hakkas ajalehe „Teataja“ väljaandjaks ning toimetajaks. See ajaleht võitis varsti enesele kaaluva koha Eesti poliitilises elus tänu K. Päts'i energilisele juhtimisele ja reaalspoliitistidele. 1905. a. aga K. Päts oli sunnitud oma poliitiliste veenete tõttu põgenema Eestist ja elama maapaos Šveitsis. Enne seda oli aga K. Päts oma „Teatajaga“ saavutanud 1904. a. väga tähtsa poliitilise võidu, nimelt üle võtnud Tallinna linna omavalitsuse juhtimise sakslasilt, mis oli olnud alati suureks saksluse kantsiks. 1905. a. detsembrikuus pandi „Teataja“ kinni, ja K. Päts, kes vahepeäl oli suutnud põgeneda, mõisteti karistussalkade poolt tagaselja surma. Šveitsist siirdus K. Päts Soome ja säält 1909. a., kui valitsesid juba vabamad tuuled ja oli kaotanud maksvuse surma otsus Tallinna, kus andus vabatahtlikult kohtuvõimude kätte. Tema süütegu, mis siis seisis selles, et ta oli lasknud „Teatajas“ ära trükida Peterburgi tööliste nõukogu manifesti, harutati Tallinna Kohtupalatis, ja K. Päts'ile määrati 1 aasta kindlusevangistust ilma õiguste kaotamiseta. Karistuse kandis K. Päts Peterburgis „Krestõi“ vanglas 1910—1911. a. Pärast vanglast vabanemist K. Päts asus Tallinna toimetama ajalehte „Tallinna Teataja“. 1906. a. võeti K. Päts kaitseväeteenistusse ning teenis Tallinnas ühes inseneri-väeosas adjutantina, oli hiljem juris-konsuldiks ja siis kindluse staabis mob. osakonna juhataja abiks.

Revolutsiooni ajal valiti K. Päts Tallinna linnamiilitsa ülemaks, kuid pidi varsti sellelt kohalt lahkuma. Rahvusvägede loomist juhtis ta Eesti Sõjaväelaste Ülemkomitee esimehena. Oli Ajutise Maanõukogu liige ning valiti Maavalitsuse esimeheks. Enamlaste võimuletulekuga K. Päts oli sunnitud asuma põranda alla, kus aga seda innukamalt töötas Eesti iseseisvuse saavutamiseks. Ajutine Maanõukogu andis 19. veebruaril 1918. a. oma võimu üle „Päästekomiteele“, kelle liikmeks valiti ka K. Päts. Komitee kuulutas 24. veebr. 1918. Tallinnas välja Eesti iseseisvuse. Okupatsiooni ajal teotses K. Päts salaja endises vaimus ja pidas ühendust välismaal asuvate Eesti esindajatega. Hiljem vangistati K. Päts okupatsiooni võimude poolt, sest temalt leiti läbiotsimisel protestikava, millega eestlased pidid esinema Lääne maakonna nõukogus, ja saadeti vangilaagrisse Kuramaale.

Okupatsiooni kokkuvarisemisega tuli K. Päts Eestisse ja asus esimese Ajutise Valitsuse etteotsa pää- ja sõjaministrina, kus teotses suure energiaga ja hääde tagajärgedega, korraldades ja hankides välismaalt meile väga tähtsat sõjalist abi ja varustust.

1919. a. valiti Asutava Kogu liikmeks. Hiljem oli I, II ja III Riigikogu liige ja on juhtinud mitmel korral Riigivanemana Vabariigi Valitsust.

Vabariigi 10. aastapäeval Tartu ülikool valis K. Päts'i oma audoktoriks tema teenete eest riigirajamisel.

Praegu K. Päts on Vabariigi Valitsuse eesotsas pääministrina ja täidab uue põhiseaduse alusel ka Riigivanema kohuseid.

Soovime suurele töömehele pikka iga ja jõudu edaspidiseks tööks!

*Vabadussõja-aegne Kaitseväge Ülemjuhataja kindral
Johan Laidoner 50 aastane.*



Kindral Johan Laidoner.

12. veebruaril s. a. sai meie Vabadussõja-aegne Kaitseväge Ülemjuhataja kindral Johan Laidoner 50 aastaseks.

Sel tähtsal päeval peeti üle riigi igalpool kindral Laidoneri austamis-aktusi, mis leidsid kõikjal elavat poolehoidu ja laialdast osavõtmist.

Meie vabadussõja-kangelane kindral Laidoner sündis 12. veebruaril 1884. a. Viljandi-
maal Viiratsi vallas Raba talus rentniku pojana. Alghariduse sai Viiratsi Asumaa valla-
koolis ja hiljem, kui vanemad olid sunnitud Rabalt kolima Viljandi, jatkas õppimist Viljandi
linna algkoolis ja linnakoolis, mille lõpetas 1901. a. Järgmisel aastal astus vabatahtlikuna
väeteenistusse ning 1902. a. Vilno sõjakooli. Sõjakooli lõpetas 1905. a. I järgus, saades
autasuks kulduuri. Ülendati noorem-leitnandiks. Teenistuskohaks valis endale Kaukaasia
13. ihugrenadeeride Erivani rügemendi. Ülendati leitnandiks 1908. a. 1. okt. 1909. astus
Nikolai Sõjaväe-akadeemiasse Peterburgis, mille lõpetas I järgus 1912. a. maikuus. Määrati
teenima endisse rügementi, kus samal aastal ülendati alam-kapteniks. Järgneval aastal
määrati teenima ringkonna staapi ja hiljem staažile 1. Kaukaasia Kütirügementi. Maailma-
sõja alates viidi III Kaukaasia korpuse staapi, millega koos võttis osa lahinguist. Kapteniks
ülendati novembris 1914. a. 1915. a. märtsikuus määrati 21. diviisi staapi ning võttis osa
lahinguist Galiitsias. Sama aasta sügisel määrati Läänerinde staapi ja ülendati 15. aug.
1916. a. kolonell-leitnandiks. 1917. a. kevadel määrati Kaukaasia grenadeeride diviisi staabi
ülemaks, kust määrati 2. dets. 1917. a. asutatava 1. Eesti diviisi ülemaks, millisele kohale
asus 23. dets. 1917. a. Ajutise Valitsuse otsusel määrati Eesti Vabariigi saadikuks Soome
3. märtsist 1918. a. ja 4. aprillil ülendati kolonelliks. Okupatsiooni ajal oli Eesti mitte-ametlik
esindaja Venemaal.

Vabadussõja algul, 8. dets. 1918. a. tuli Eestisse ning määrati 23. dets. 1918. a. Kaitse-
vägede Ülemjuhatajaks. Ülendati kindral-majoriks 20. jaan. 1919. a. Vabadussõja lõppedes
vabastati oma soovil Kaitsevägede Ülemjuhataja kohustustest 26. märtsist 1920. ja ülendati
Vabariigi Valitsuse otsusel kindral-leitnandiks ning arvati vormikandmise õigusega taga-
varaväkke.

Oli I, II ja III Riigikogu liige ning võttis osa Eesti Vabariigi esindajana Rahvaste Liidu
täiskogu istungitest ja desarmeerimise konverentsist.

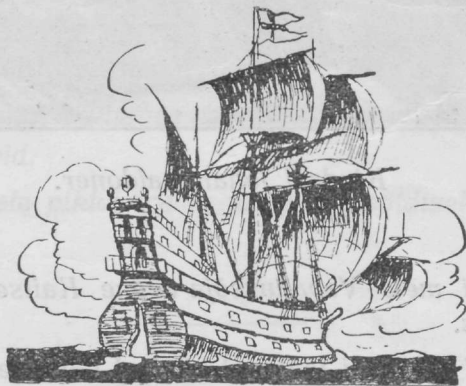
Rahvaste Liidu poolt määrati volinikuks Mossouli Türgi ja Iraki vahelise piiritüli
lahendamiseks.

1. dets. 1924. a. määrati Vabariigi Valitsuse otsusega uuesti Kaitsevägede Ülemjuhata-
jaks, millisel kohal teotses kuni jaan. kuuni 1925.

Määrati Vabariigi Valitsuse otsusel Riigikaitse Nõukogu liikmeks 28. veebr. 1933. a.

Kindral Laidoner on pääle selle valitud Tartu Ülikooli audoktoriks ja teotseb mitme-
suguseis seltskondlikes ja sportlikes organisatsioonides.

Soovime oma lugupeetud Vabadussõja-aegsele juhile tähtsal juubelipäeval palju, palju
õnne ja loodame, et tema suur-juhi kuju jääb elama meie keskele veel kauaks ajaks.



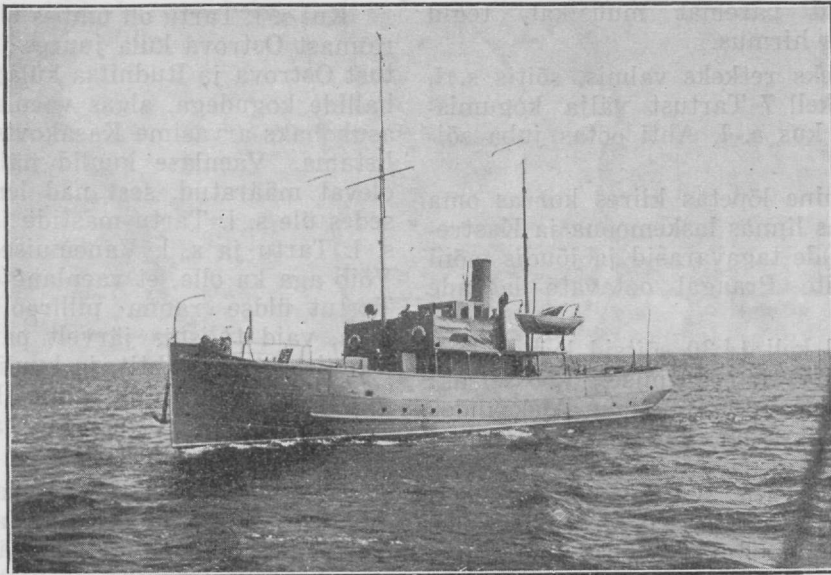
Peipsi laevastiku divisjon Pihkva vallutamisel maikuus 1919. a.

(Isiklikel mälestusil).

Pärast Raskopelli baasi ja punalaevastiku vallutamist 20. mail 1919, sõjaline tegevus nihkus Peipsi järve idakallast mööda lõuna poole. Teades Vägede Ülemjuhataja 16. mai üldkorraldust, mille järgi Peipsi laevastiku divisjoni ülesandeks oli aidata Balahovitšit, vallutada Raskopell ja, kui võimalik, ka toetada Pihkva sihis teotsevat II diviisi, divisjoni juhatus asus kohe aega viitmata ja uusi korraldusi ootamata olukorda selgitama: kuivõrd laevastiku liikumine Piirisaare ja Mehikoorma kitsuses on takistatud vaenlase poolt, milliste abinõudega

kell 9 Raskopelli sadamast järvele. Mindi läbi n. n. „Vene väravaist“, kus Šiigovitsi maanina kohalt s. l. Ahti tulistas vastase patareisid, ot-sides neid Kobölje külast Zahodi külani. Vastu laskis üks patarei, kuid niivõrd maskeeritud kohast, et raske oli tema asukohta määrata. Jäädi vaid umbkaudu Kasakovtso külale peatuma.

Samal ajal s. l. Tartu uuris Šiigovitsi poolsaare ranna karakterit ja dessanditegemise võimalusi tähendatud maa-alal. Sõites läbi Peipsi järve rikkamast kalapüügi-paigast — Selza



S/l. Ahti.

sesta teostatakse ja kuidas oleks võimalik säält läbi murda.

Et s. l. Taara ja s. l. Uku 13.—20. maini kestnud lahingu tegevuses oma suurtükitele pörutusega olid oma katelde torustiku sedavõrd rikkunud, et nad olid sunnitud Tartus jääma remonti, esimene üheks, teine kaheks nädalaks, samuti oli ka s. l. Vanemuise masinas rike, mis nõudis paaripäevalist remonti Tartus, siis olid teguvõimsad ainult s. l. Tartu ja äsja punastelt saadud Olga, eesti nimega Ahti, millele jäetigi ka uue ülesande täitmine.

Pärast küttepuude ja laskemoona tagavarade täiendamist endise punalaevastiku baasist väljusid s. l. Tartu ja s. l. Ahti 24. mail

jõesuust ümber Gorodetsi saare, kus oli asetatud kalapüüniseid mõrd mõrra küljes ilma vaheta, ulatusega põhjast veepinnani, kinnitatud põhjajäätide külge, — säält selgus suureks üllatuseks, et rataslaev võib säält vabalt ja kahjuta nii endale kui püünistele üle sõita, mis dessandi puhul oli väga tähtis. Propelleriga laevadel oli kalapüünistega propelleri kinnikeerutamist karta. Ka selgus, et vaenlasel erilisi kindlustusi polnud märgata, päale ühe patarei, mis oleks takistanud tarvilist dessanditegemist ja seganud Mehikoormast läbikäiguks laevate lahtitegemist.

Samal 24. mail tuli Merejõudude Juhatajalt käsk Pihkva järve sisse murda ja Pihkva

vallutamisel teisi väeosi toetada. Saanud selle käsu, laevad sõitsid järvelt ära uue operatsiooni läbiviimiseks vajalisi ainete tagavarasid täiendama. S. l. Ahti asus Kastre-Kantsi juurest puid laadima, ja s. l. Tartu sõitis mööda jõge üles, et võtta linnast endale vajalisi aineid ja, mis tähtsaim, võtta pääle dessantkomando.

Kiires korras laadis s. l. Tartu endale tarvilise varustuse, võttis pääle 20-mehelise dessantkomando kapellmeister E. Liventhaliga eesotsas, kelle juhatusel töötas ka samast komandost koosnev asjaarmastajaina 15-meheline puhkpillide orkester. Orkestrist oli tol päeval 3 meest haige, ja orkester sai välja sõita vaid 12-liikmelisena. Sellestki orkestri osast osutus korralikuks üksuseks ja meie orkestri uhkuseks suur trumm ja paar-kolm toru, kõik muud olid juhuslikult kokkuklapitud pillikesed. Kuid säääl, kus polnud paremat muusikat, tegid needki lärmi mis hirmus.

Kui kõik uueks retkeks valmis, sõitis s. l. Tartu 25. mail kell 7 Tartust välja kogumipaika Praagale, kus s. l. Ahti ootas juba sõiduvalmilt.

S. l. Vanemuine lõpetas kiires korras oma remondi, täiendas linnas laskemoona ja Kastre-Kantsis küttepuude tagavarasid ja jõudis mõni tund hiljem teiste Praagal ootavate laevade juure.

Samal päeval kell 14.30 sõitsid laevad kiirivis Praagalt järvele järgmises koosseisus: kõige ees s. l. Vanemuine, mitšman Aleksander Vunki juhatusel, kes oli ühtlasi ka divisjoni ülem, temale abiks ohvitseri asetäitja Jaak Saarts, mehaanik leitn. Kuusmann, meeskond 32 mereväelast; — teisena s. l. Ahti, komandör lipnik Andres Julle, abiks ohvitseri asetäitja Nikolai Akermann, meeskonnas 25 mereväelast; — kolmandana ning viimsena s. l. Tartu, komandör mitšman Jaan Usin, abiks lipnik Ed. Bacholm, meeskonnas 22 mereväelast ja pääle selle veel Tartust kaasavõetud dessantkomando ühes lahingu ja mänguriistadega.

Ilm oli tuulevaikne ja haruldaselt soe, sel kevadel esimene tõeline suveilm. Järve pind oli peegeltasane, ilma vähemagi virvenduseta laiadel aladel. Tundus, et looduski oli sel päeval arvestanud kalendrit, mis märkis kuupäeva kõrval nädalapäevana pühapäeva. Liueldes üle peegelsileda veevälja, jätsid laevad sõites enda järele sirgjoonse virvendava veetee, mis tagasi vaadates oli kaugele nähtav, teise samasuguse laevatee näitajana jäi maha korstnaist tõusev suits, mis pikkamööda ülal hajus, jättes õhku hõljuma ja olles kaua laevade järel halli joana nähtav.

Umbes kella 15.45 paigu oldi Piirisaare kitsusest läbi, ja kurss võeti Mehikoorma kitsusse. Šiigovitsi maanina kohale jõudnud, hoidis s. l. Tartu end varema kokkuleppe kohaselt kursiga Vene randa Ostrova küla alla, kuna s. l. Vanemuine ja s. l. Ahti jäid endise kursiga sõitma, vähendades vaid käiku, ja jälgisid s. l. Tartu tegevust ranna ääres.

S. l. Tartu randa minek oli selleks, et anda ranna äärest 200—500 meetri kauguselt (1,5—2 m. vee sügavuselt) mõjuvat kuulipildujatuld külades oleva vaenlase pihta ja tarbekorral teha dessanti, kuna teised laevad oma suurema süvise tõttu ei saanud rannale nii lähedale, et kuulipildujaid mõjuvalt kasutada. Selle eest aga viimased võisid oma raskete relvadega vaenlase patareisid j. m. tulistada ja s. l. Tartut, mil oli kõigest kaks kehva 40 mm. suurtükki, toetada.

Kui s. l. Tartu oli umbes 600 m. eemal Vene rannast Ostrova küla juures ja pidas tulevahe-tust Ostrova ja Rudnitsa külade vahel liikuvate hallide kogudega, algas vaenlase patarei, mille asukohaks arvasime Kasakovtso küla, laevu tulistama. Vaenlase kuulid näisid s. l. Tartule olevat määratud, sest nad lendasid kõik vihisedes üle s. l. Tartu mastide ja kukkusid järve s. l. Tartu ja s. l. Vanemuise-Ahti vahemaale. Võib aga ka olla, et vaenlane ei märganud s. l. Tartut üldse ranna pilliroo ja pajupöösaste taha, vaid tulistas järvelt paistvaid s. l. Vanemuist ja s. l. Ahtit, ja kuulide vihin käis üle Tartu mastide ainult juhuslikult seetõttu, et s. l. Tartu teotses vaenlase patarei ja laevade vahel kuulide lennujoonel.

Hoolimata sellest, et vaenlase tule all oli ainult s. l. Tartu ja et s. l. Vanemuine ja s. l. Ahti olid silmanähtavalt välispool tulepiiri, sest kukuvad kuulid ei ulatunud viimastele kaugelki hädaohtliku läheduseni, pöördus siiski s. l. Vanemuine juba esimesi langevate kuulide purskeid nähes kursilt põiki Eesti ranna poole Parapalu suunas ja, kui säääl ranna madalik takistas edasisõitu, keeras üles Piirisaare poole tagasi, unustades kokkuleppe — tule all olevat s. l. Tartut oma suurtüki tulega toetada.

S. l. Ahti, mis sõitis s. l. Vanemuise järele, jatkas pärast eelsõitja Parapalu alla pöördumist oma kurssi Mehikoorma suunas, ilma oleks pidanud punaste tuld endale hädaohtlikuks, uuris vaenlase laskeid, tema patarei asukohta. Ja kui arvas olevat selle leidnud, avas vastutule, mis kestis lühikeste vaheaegadega umbes kolmveerand tundi ja lõppis vaenlase patarei vaikimisega.

Nähes, et vaenlane tulistab kõrge kuulide ülelennuga, mis näitas, et tal puudub kalda

pihta. Et sellise juhu puhul inimeste kaotused oleksid minimaalsed, sõitis s. l. Tartu, kasutades peegelvaikset järvepinda ja täielikku tuulevaikust, umbes ühe meetri sügavusse vette, s. o. kuni peaaegu põhja kinnijäämiseni ja saatis mehed välja kindla käsuga, et kõik mehed esimese vaenlase kuulipilduja valangu puhul hüppaksid paatidest välja vette. Paadid laevast eemale tõugatud, laev tõmbas enda madalikult lahti ja jäi, edasi tulistades, dessandi tegevust jälgima. Juba selle mõjul, et laev sõitis nii eriliselt kalda lähedale, paistis vaenlase pool olevat mingi nõrkemine, sest lasud muutusid hõredamaks, kuulide vihin kauges ja muutus korratuks. Ja juba enne, kui dessant õieti oligi jõudnud maale, põgenes vaenlane Pnevo kaevikuist välja ilma dessandile vastu hakkamata ja taganes Kosakovtso küla poole, kust samal ajal lahkus ka vaikiv patrei. Dessandil polnud muud teha, kui ergutada viimaseid riismeid kiiremale põgenemisele.

S. l. Vanemuine, nähes Piirisaare Parapalu vahel, et vaenlase patarei vaikus ja et s. l. Ahti liigub vahetpidamata Mehikoorma poole ja et s. l. Tartu saatis dessandi maale Pnevo külla, kogus julgust ja algas uuesti sõitu Mehikoorma suunas. Vanemuine laskis vaenlase hirmutuks mõned suurtükipaugud tühja Rudnitsa külla, kust umbes tund aega tagasi s. l. Tartu oma kuulipilduja tulega oli välja löönud vaenlase ja sundinud lahkuma Kosakovtso poole. Rudnitsa küla päält pööras ta tule Pnevo külast lääne poole vastu Mehikoorma alevit venepoolsel maaninal asuva tühja vahitorni pihta. Selle vahitorni pommitamine sündis s. l. Vanemuise poolt nii kaugelt distantsilt, et alguses lastud kuulid langesid ilma märgini jõudmata kaugele järve.

Vaenlane oli rannast lahti kangutatud, laevatee Mehikoorma kitsuses vaba, ja et Balti pataljon liikus Raskopelli poolt Pihkva poole, polnud karta, et praegu põgenema aetud punaväe osad oleksid võinud randa tagasi tulla. Seepärast osutus nende tagaajamine tarbetuks, ja dessant toodi õnnelikult ja tervena maalt tagasi.

Dessandi juhataja kapellmeister Liventhal, olles väga vaimustatud sellest nii hästi õnnestunud retkest, kogus oma väsinud ja dessandist poolmürgadena tulnud pillimehed kokku ja mängis täna oma esimese sõjamarsi. Selle marsi helidega sõitis s. l. Tartu Pnevo alt umbes kell 18.15 Mehikoorma alla, kuhu tuli ka s. l. Ahti ja pool tundi hiljem s. l. Vanemuine, kelle kohta teiste laevade mehed naljatasid, et nad olevat käinud Praagalt kalu toomas.

Pühapäeva õhtu ja haruldaselt vaikne,

mahe ja soe maikuu ilm ja, võib-olla, huvi päält vaadata meie võitlust vaenlasega, oli Mehikoorma rannale kogunud 300—400 päälise rahvahulga kohalikest ja ümbruskonna elanikest, kes laevade rannale lähenedes laulsid paljastatud päädega „Mu isamaa, mu õnn ja rõõm“. Laulu lõppedes pidas keegi vaimuliku välimusega mees (vist kohalik preester) pühalikult paljapäise rahvahulga ees kaldalt laevade poole umbes järgmisesisulise lühikese kõne: „Issand, Kõige vägevam Jumal õnnistagu ja hoidku Eesti Vabariiki, tema Valitsust ja sõjaväge, kelle tegevust kogu Mehikoorma rahvas täna siin rannal paar tundi on jälginud ja oma silmaga näinud, kui põgenema löödi vaenlane, kes üle poole aasta meid on hoidnud oma hirmu all ja kelle kuulidest meil on aknad purustatud ja isegi seinad läbi puuritud“. Sama kõneleja ettepanekul hüüti laevastikule ja kogu Eesti kaitseväge mehikoormlaste poolt suures vaimustuses kolmekordne „elagu“. Selle pääle vastati s. l. Tartult läbi ruupori tänuvastus ja lasti ka laevastiku ja kaitseväge nimel mehikoormlasi kolm korda elada, kinnitades iga elaguhüüet ühe signaalraketi laskmisega. Kui raketid rahva päade kohal rannal praksudes lõhkesid ja värviliste sädemeina langesid alla, pääsis rahvamassis, eriti noorsoo keskel kirjeldamatu vaimustus, mida saatis lõpmatu hõisete heli üle kogu ranna. Rannast lükati eemale paat, täis lilli ja igasugust maikuu rohelist, mida kohalikud naissoo esindajad aerutasid s. l. Tartu külje alla ja sääl peaaegu tühjendati paat, kattes kogu laeva ja meeskonna roheli-sega. Mõned üksikud lilled anti lahkuvast paadist ka s. l. Ahti pääle, kuid s. l. Vanemuine, kes parajasti oli kohale jõudnud, jäi täiesti ilma.

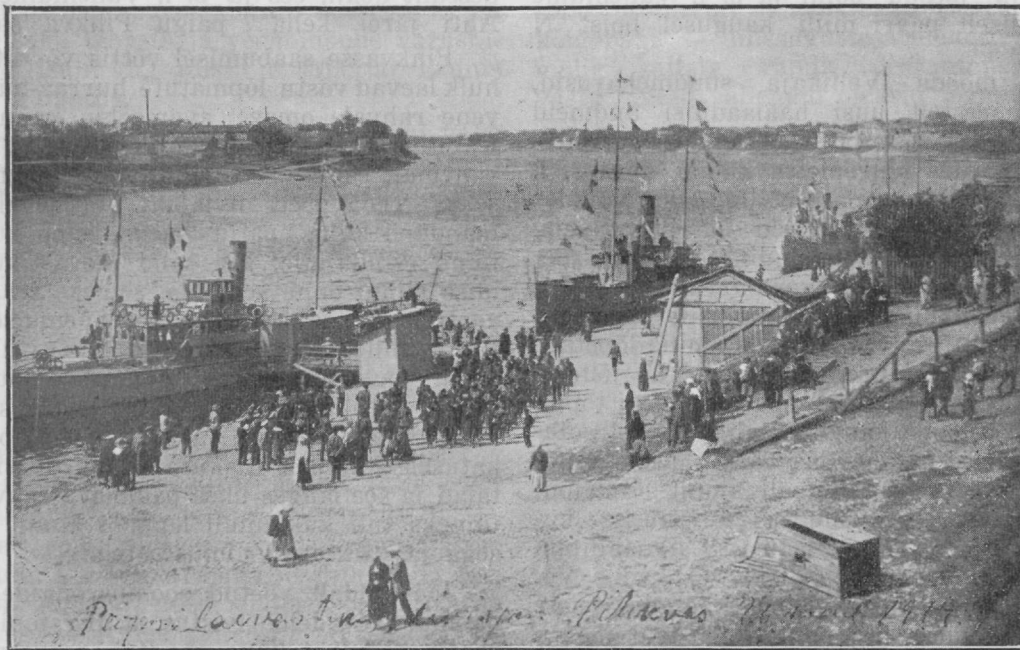
Millest oli see suur auavaldus mehikoormlaste poolt nähtavas ülekaalus s. l. Tartu poole sihitud, kas arvati veneaja kohaselt, mil Tartu oli divisjoni juhtlaevaks, ka nüüd siit laevastiku juhti leida ja teda tervitada, või oli tänane vaenlase tule all teotsemine rahva nii üles vaimustanud, või oli see lõpuks kapellmeister Liventhali orkestri helide mõju, seda nende riidade kirjutaja ei tea, kuid s. l. Tartu meeskond luges suurema rahva meeleolu tõstmise põhjust oma teeneks tänase teotsemise Rudnitsa, Pnevo j. t. külade all, ja seetõttu tundis meeskond oma väärtuse vähemalt 100% võrra olevat tõusnud.

Kell 18.45 sõitis laevastik Mehikoorma alt, saadetuna kaldal oleva rahva poolt elaguhüütega, korstnaist musti suitsupilvi taeva alla saates, täie kiirusega kiilravis — s. l. Vanemuine, s. l. Ahti, s. l. Tartu — Pihkva poole,

tervitades mööduvaid Osotno, Kurokše ja Mteši külasid Vene rannas igäüht ühe suur-
tüki pauguga s. l. Vanemuiselt, kuni lähene-
sime Talabski saarele.

Talabski saartele laskis s. l. Vanemuine kat-
seks mõned paugud, ilma et maalt oleks vastu
lastud. Vaatamata et saarel valitses vaikus, ei
usaldanud divisjoni ülem siiski saarest mööda
sõita. Ainult teiste laevade komandöride pää-
lekäimisel, eriti kui need seletasid, et saarel
olevat valge lipp ülal, kasutades seks ebamää-
raselt paistvat kalameeste märki, sõitis divis-

Kella 3 paigu udu hakkas kiiresti alla las-
kuma, ja s. l. Tartu lahkus teiste laevade juu-
rest, et muretseda vajalikke andmeid eelolevaks
operatsiooniks, mida lootis saada kohalikult
rahvalt, eriti järvel püügilolevailt kalamehilt.
Sõites Viidovitši küla suunas, kohati kaks ka-
lameeste paati, kus mõlemas olid vene keelt
rääkivad inimesed. Neilt saadi üksikute küsi-
muste kaudu üht kui teist teada. Kõigepäält
selgus, et Eesti jalaväe osad olevat eile õhtul
kell 7—9 vahel Viidovitši külast läbi Pihkva
poole marssinud, ilma et vastane oleks avalda-



Peipsi laevastiku divisjon Pihkvas 26. mail 1919. a.

jon edasi. Kahjuks ei saadud sel õhtul enam
kaugele, sest lisaks ööpimedusele tõusis järvest
läbipaistmatu paks igasugust orienteerimist
takistav udu. S. l. Vanemuine laskis udus
mõned paugud Veliikaja jõe suudme suunas
teadmata kuhu. Udu muutus ikka paksemaks
ja laevad tõmbusid tagasi Talabski ja Kamenka
saarte vahele ja jäid kella 23 paigu ankrusse
valget ootama.

26. mail vara hommikul oli jälle tunnuseid,
et saabuv uus päev tuleb eilse sarnane ja töö-
tab saada sama soe ja tuulevaikne, sest udu
püsis. Udule lisaks seltsis veel ennenähtamatu
paks sääskede pilv. Need olid üks eritõug soo-
sääski, kes harilikust metsasääsest vähemalt
kaks korda suuremad, hästi rohupudiga toide-
tud ja seega veidi laisavõitu, kuid inimesi nad
oma hammustamisega palju ei tülitanud.

nud tõsist vastupanu, ja et kalamehed midagi
polnud kuulnud vaenlase patareide olemasolust
Veliikaja jõe ääres. Kiires korras ruttas s. l.
Tartu neid võrdlemisi häid teateid divisjoni
ülemale viima, enda poolt juure lisades arva-
mist, et aeg oleks otsekohe Veliikajasse minna
ja Pihkvasse tungivate väeosadega püüda ühi-
neda.

Mitšman Vunk, mäletades s. a. Taara kurba
juhust (Merendus nr. 6, 1933) Veliikaja jões
1918. a. sügisel, pidas antud nõu hullumeelsu-
seks, seni kui pole teada, et Veliikaja kaldad
on meie vägede käes, ja lubas seni oodata, kuni
see sünnib.

Asjata ajaviitmisega ja ootamisega järvel
ei võinud s. l. Tartu komandör leppida ja ot-
sustas minna Veliikajasse vähemalt nii kau-
gele, kui tõeline olukord lubab, koguni ilma di-

visjoni ülema loata ja s. l. Vanemuise abita, nagu see sündis eilegi Mehikoorma kitsusest läbitulekuga.

Lahkudes sõna lausumata s. l. Vanemuise juurest, kes asus sel hetkel umbes 2 miili N suunas Veliikaja jõesuu boist järvel, pöördus s. l. Tartu komandör J. Usin s. l. Ahti komandöri A. Julle poole järgmise ruupori teatega: „Lähem jökke vähemalt nii kaugele kui pääsen. Palun mind jälgida ja oma suurtükitelega toetada nii palju kui võimalik“. Saanud jõesuudmesse (deltasse). S. l. Ahti lähene järvel kuni jõesuu boini ja s. l. Vanemuine triivis endiselt paari miili kaugusel boist N suunas.

Sõites mööda Veliikaja suudmeharusid, saadi kalameestelt uusi häälaadilisi andmeid vaenlase patareidest ja väeosade seisukohtadest. Lähenedes Murometsa külale, avas s. l. Tartu sellele tule vaenlase otsimiseks. Kuuldes s. l. Tartu tulistamist, avasid ka järvel seisvad s. l. Ahti ja s. l. Vanemuine oma tule jõesuu ümbruse küldesse, kus arvati vaenlane asuvat. Tegelikult ilmus jõe kaldale rätte lehitades sõbralik rahvas, ja tulistamine lõpetati.

Kella 5 paigu Murometsa küla alla jõudes, tõstis s. l. Tartu 3 signaallippu võõrmasti topi, mis oli kokkuleppe kaugsignaaliks järvel ootavaile laevadele ja tähendas käsku järele sõita. (Tõelikult võis seda signaali ainult divisjoni ülem tarvitada). Möödudes Murometsa külast, tõstis s. l. Tartu veel 10—13 signaallippu ilustuseks masti endistele lisaks ja kadus Veliikaja kõrgete kallaste vahele, kaotades teiste laevade nähtavuse, kes viimati paistsid jõesuu boi juurest, kuid teadmata, kas sõidavad järele või mitte.

Kapellmeister Liventhal hoolitses lõpmata orkestrimängu eest, ja nii läks sõna tõsisel mõttes paraadiline sõit Pihkva poole. Kella 6 paigu,

lähenedes Snjätņaja gora kloostrile, kohati läänepoolsel Veliikaja kaldal soomusrongide 250-mehelist dessantkomandot leitnant P. Asmuse juhatusel. Leitnant Asmus arvas endid olevat esimesi Pihkvasse marssijaid päale soomusautode, kes juba öösi läinud linna, ja palus oma mehi laevale võtta. Poole tunni jooksul jõudis s. l. Tartu päale võtta üle 200 mehe, kui jõudis kohale s. l. Ahti, kes ka mõnikümme soomusronglast võttis päale. Kui kõik mehed laevadel, ilmus lõpuks ka s. l. Vanemuise kogu nähtavale. Nüüd sõideti ühes koos kiilrivis, s. l. Tartu orkestriga, lipuehtes ja soomusrongi dessant dekil, ees ja s. l. Vanemuine ja s. l. Ahti järel, kella 7 paigu Pihkva sadamasse.

Pihkvasse saabumisel võttis võrratu rahvahulk laevad vastu lõpmatute hurraa-hüüetega ja vene rahvale omase avameelse vaimustusega. Ka Pihkva linna rahvale kujunes s. l. Tartu, vähemalt esimestel tundidel, tähelepanu kesksiks. Teda peeti divisjoni juhtlaevaks ja komandöril kulus palju vaeva, enne kui jõudis linna esindajaile, kes tulid laevastiku saabumise puhul õnne soovima, selgeks teha, et laevastiku juhataja asub s. l. Vanemuisel. Kuid tervituslilled jäeti ikkagi s. l. Tartule. Poole tunni jooksul kogunes sadamasse suur rahvamurd, mitukümme inimest ronis samas sadama sillal reisijate jaoks ehitatud ooteruumi katusele. Rahva raskuse all purunesid katuse talad ja see langes ühes pääloleva rahvaga alla. Õnneks tuli kukkunuil leppida ainult ehmatusega ja väikeste kriimustustega.

Jõe kaldalt võetud soomusrongide dessant maabus laevadelt, rivistus ja divisjoni orkester saatis nad läbi linna raudtee jaamani. Ühes dessandiga lahkus osa laevastikku vastuvõtnud rahvast sadamast ülevas meeleolus ühises rongkäigus sõdurite järele linna.

J. U.

Järgneb.

Meie ida-ranniku kaitseprobleeme.

Leitnant B. Petrov.

Meie riigi sõjageograafilise asendi vaatlemisel selguvad muude seas järgmised asjaolud: 1) meie merepiir on umbes kolm korda pikem maapiirist, ja 2) meie ida-ranniku kontuurid ei paku küllaldast looduslikku kaitset mere poolt. Võrdluseks olgu toodud vastaspoolne Soome rannik tema loendamatute skääridega ning hästi kontrollitavate strateegiliste veeteedega.

Esimene asjaolu sunnib meid tõsiselt mõtlema rannakaitse üldisele organiseerimisele

ning eeskätt — laevastiku suurendamisele. See küsimus on leidnud juba mõningaid lahendusi nii sõjakirjanduses kui ka ametlikes kavades.

Mis puutub aga ida-ranniku kaitseprobleemidesse, siis tuleb nentida, et nendega meie sõjakirjandus on tegelnud vähem, ning mõningad sellekohased mainimised kannavad juhuslikku laadi, olles seoses üksikute relvaliikide taktikaga.

Seepärast ongi käesoleva artikli eesmärk

elustada neid küsimusi ning välja kutsuda ajakohaseid mõttevahetusi.

Vaatame eeskätt, mis vaenlane võib ette võtta meie ida-ranniku vastu sõjakorral. Need vaenlase aktsioonid võivad olla kahesugused: *kaldapommitamised* ja *dessantoperatsioonid*; pääle nende muidugi ka *õhurünnakud*, mille eest ei ole kaitstud ükski punkt meie territooriumil.

Kaldapommitamised, olles sihitud pääasjalikult sadamate, kaldaäärsete linnade, tööstusettevõtete ja muude tähtsamate esemete vastu, tekitavad mõnikord kaunis tunduvaid kahjusid. Nii toob meile, näiteks, ida-rannikul asuvate põlevkivitööstuste purustamine enesega kaasa teatud seisaku tehaste ja veoabinõude varustamises põletisainega, mis on sõjaajal kaunis ebameeldiv nähtus.

Seepärast oleks teoreetiliselt muidugi väga soovitav neid kohti kaitsta kas raskete rannapatareidega või mingil muul viisil, mis kindlustaks maksimaalse julgeoleku. Kui rääkida rannapatareidest, siis tuleb pidada meeles, et nendest üksinda pole veel küllalt, vaid rannakaitsele peaks vastama ekvivalentne õhukaitse, vastasel korral kaitse oleks ühekülgne. Seega rannapatareidele tuleks lisaks õhukaitsepatareid ja hävitajate-lennukite eskadrillid. Kuid säärane kaitsekorraldus nõuaks määratuid kulusid, mis ei vasta meie riigi kandejõule *ega vasta ka ida-rannikul asuvate tööstuste ja sadamate tähtsusele*.

Üldiselt võib öelda, et kaldapommitamised võivad tuua küll materiaalselt kahju, kuid tervet riigiorganismi need eluliselt ei ähvarda siiski, mistõttu erilise kaitsekorralduse loomine ainult pommitamiste vastu võiks tulla jutu alla ainult pärast seda, kui on lahendatud teine ja palju tähtsam probleem — kaitse *dessantoperatsioonide* vastu.

Kui vaenlasel on väga suurearvuline ülekaal, mida ta ei saa kasutada küllalt otstarbekalt meie kitsail rindeil, ja kui tal on palju tugevam laevastik kui meil, siis on täiesti loomulik, et ta katsub hästi ettevalmistatud dessantoperatsiooniga anda meile hävitava löögi külje päält.

Juba võrdlemisi nõrk, ainult diversiooni otstarbel ettevõetud retdessant päälinna lähedusse võiks tuua segadusi ja isegi paanikat, rääkimata hästi ettevalmistatud suurejoonelisest dessantoperatsioonist, mis kisuks hulga vägesid rindelt ära dessandi likvideerimiseks. See võiks meie kitsaste olude juures saada saatuslikuks kogu riigi olemasolule. Ei tohi unustada, et jaapanlaste õnnestunud dessant Korea poolsaarele oli otsustava mõjuga kogu Vene-

Jaapani sõja edaspidisele saatusele, ja et liitlaste dessantoperatsioon Dardanellides, mida loetakse ebaõnnestunuks, nõudis siiski türklasti terve armee pidamist Dardanellide rajoonis, dessantvägede edasitungi seismapanekuks, mille armee puudumine Kaukaasia rindel kahtlemata hõlbustas venelaste võidukat päätetungi. Samuti Saaremaa vallutamine Saksa dessantvägede poolt hõlbustas Balti maa-alade okupeerimist. Sääraseid ajaloolisi näiteid võib tuua terve rea.

Seega peaks olema selge, et meie ida-ranniku kaitseprobleem dessantoperatsioonide vastu evib väga elulise tähenduse. Üle minnes selle probleemi lähemale vaatlusele selgitame kõigepeält — missuguste vahenditega on võimalik kaitsta randa dessantoperatsioonide vastu. Need vahendid oleksid järgmised:

- 1) rannapatareid,
- 2) laevastik,
- 3) õhulaevastik,
- 4) raudteedel ja maanteedel kiiresti liikuvad patareid, ja
- 5) kuulipildujatega ja püssidega varustatud kaitseüksused.

Asume üksikute kaitsevahendite liikide vaatlumisele.

Jälgides uuema aja sõjakirjandust, näeme, et vaatamata mõningaile vastuväiteile, eriti lennuväelaste poolt, kes püüavad tõendada, et moodus lennuvägi suudab ainuüksi ja otstarbekohasemalt teostada ja kindlustada rannakaitset, kaldub siiski enamus autoriteete arvamisele, et rannasuurtükk on praegu veel kindlaim rannakaitsevahend.

Seetõttu tuleb arvata, et meie ida-rannik oleks kaitstud kindlaimini, kui ta oleks kaetud tiheda rannapatareide võrguga. Siin võiks võtta eeskujuks Flandria ranna kaitset 1914—18. Flandria rand oma kontuuridelt sarnaneb, muidugi teatud laiaulatuselisemais piirides, meie oludele, evides palju sirgema rannajoone kui meie ida-rannik. Ranna pikkusel umbes 60 km. oli üles seatud kolm rask-rannapatareid (28—38 sm.), viis 17 sm. rannapatareid, terve rida väljapatareid, mis koosnesid vanematüübilisist suurtükest ja haubitsast ning raudteepatarei (28 sm.). Kõik patareid moodustasid tiheda ahela, mille tuleulatuse raadiused katsid üksteist. Teatavasti kõik inglaste operatsioonid Flandria ranna vastu nurjusid.

Üldse Flandria ja Dardanellide operatsioonide õpised näitavad, et moodus laevastik on peaaegu võimetu isegi mitte moodsaimate rannakindlustuste vastu. Liitlaste osaline edu Dardanellide operatsiooni algperioodil ja sakslaste õnnestunud dessant Tagalahte on seleta-

tavad rannapatareide meeskondade mitte küllalt kõrge moraaliga, eriti viimasel puhul, kus venelased olid revolutsiooni mõjul täiesti demoraliseeritud ja põgenesid patareidest Saksa laevastiku nähtavale tulekul.

Tagasi tulles meie ida-ranniku kaitseprobleemide juure, peame kahjuks nentima, et sellist patareide ahelat, nagu seda nägime Flandria ranna kaitsel, ei võimalda nüüd ega ka lähemas tulevikus meie riigi kandejõud.

Kuid sellegipoolest täiesti soiku seda kaitsevõimalust ei maksaks jätta, vaid tuleks tulevikus ehitada jõudu mööda patareisid vähemalt päälinna ümbruses, arendades nende ahelat järk-järgult päälinnast eemale — ida poole.

Praegu aga peame selle kaitsevõimaluse puudumisel mõtlema teistele kaitsevahendele, mis suudaksid esimest suuremas või vähemas määras asendada.

Ehk küll tugev Baltimerd või vähemalt Soome-lahte valitsev laevastik teostaks kõige paremini ida-ranniku kaitset ning kõrvaldaks täiesti dessantoperatsioonide võimalused, tehes seega rannapatareisid üleaarusteks, laevastik on paigutatud kaitsevahendite loetus teise järjekorda. See on sel põhjusel, et meie riigi kandejõud ei luba nüüd ega ka kaugemas tulevikus soetada laevastikku, mis oleks tugevam naaberriikide omast.

Siirdudes reaalloludele tuleks meil ida-ranniku kaitse probleemide juures arvestada laevastikul päämiselt kaht tegurit: allveelaevade tegevust ja miinivälje.

Allveelaevade olemasolu on väga tähtis, sest üksi teadmine allveelaevade olemasolust ei luba dessanti ettevalmistavil laevul tulistada randumiskohti ankrult, vaid sunnib neid seda tegema käigult, mis, muidugi, vähendab tunduvalt tabavust ja võimaldab seega kergema vastupanu organiseerimist dessandi maandumisel.

Miiniväljadel on ainult siis reaalne tähtsus, kui need asuvad rannapatareide tuleulatuse piirkonnas, vastasel korral traalitakse nad tugevama vaenlase laevastiku poolt takistamatult välja, ja võib arvestada ainult mõnd üksikut õnnetut juhtumist, kui mõni vaenlase laev satub tundmatu miinivälja piirkonda. Muidugi võib miinivälja juures varitsev allveelaev traalimisettevõtteid takistada ja isegi vaenlase laevu hävitada, kuid suurt destroyeritega kaitsitud dessant-armaadat tagasi tõrjuda on allveelaeval peaaegu võimatu.

Ent siiski võib ka kaitsmatul miiniväljal olla teatud tähtsus, kui veesta väikesi n.-nim. „kalamiine“ kalda lähedusse madalasse vette,

kuhu traalerid ei pääse ja kust randuvad dessantpaadid peavad läbi minema.

Mis puutub õhulaevastikku kui rannakaitsevahendisse, siis peab eel kõige tähendama, et selle kohta puuduvad veel ajaloolised õpised. Maailmasõja ajal õhulaevastik ei võtnud osa aktiivselt rannakaitsest. Kuid jälgides õhulaevastiku praegust arengut, võib olla kindel, et tulevikus lennuvägi rakendatakse ka rannakaitse ülesannete täitmisele, ning et ka dessandi tagasilöömisel lennuvägi võib mõjuvalt aidata teisi relvaliike, pommitades vaenlase dessantlaevu ja paate, pikeerides randuvaid dessantvägesid kuulipildujatulega, juhtides rannapatareide tuld jne. Kuid lennuväe abile igakord ei või loota, sest sõjaajal on meie lennuväel küllalt tegemist rindel, ning oodatamatu dessandi puhul lennuvägi võib jääda hiljaks — s. o. tulla kohale, kui vaenlane on juba jõudnud kaldale ja kindlustunud sääl. Muidugi, suurejoonelise dessantoperatsiooni läbiviimine nõuab palju aega, kuid sel puhul võib vaenlane võtta kaasa ka oma poolt rohkearvulise õhulaevastiku, mis halvaks meie lennuväe tegevust dessandi enese vastu.

Sama võib öelda ka soomusrongide, raudtee- ja motoriseeritud patareide kohta. Ka need võivad antud silmapilgul viibida kaugel dessandi randumispaigast ning jõuda kohale alles siis, kui rohkearvuline dessantvägi on randunud juba ja kindlustunud. Muidugi nende tähtsus on väga suur, sest nad on ökonoomsed vahendid, kuna neid võib tarvitada laiaulatusel, ja nende olemasolu sunnib vaenlast kiirustama dessandi maale saatmisega ja lühendama kalda pommitamise aega dessandi eel. Kuid nagu nägime, ka neile üksinda ei või lootma jääda.

Kõige eelpoolmainitu põhjal näib olevat tarviline kaitsta randa pääle muu veel eriliste — kuulipildujatega varustatud üksuste poolt. Eriti tarviline oleks moodustada sääraseid üksusi dessandi randumiseks soodsatel kohtadel, nagu Kolga, Eru, Käsmu ja Kunda lahtedes ja teisteski kohtades, kus just, ilmneb asja põhjalikul uurimisel. Kuulipildujatule mõju randuvaile dessantpaatidele on väga suur. Seda näitavad ajaloolised kogemused Dardanellide operatsioonist, nimelt liitlaste dessantide randumisel „W“ ja „V“ beach'ides 25. apr. 1915. a., kus liitlaste laevastikul ei läinud korda, vaatamata suurejoonelisele pommitamisele, hävitada kuulipildujate pesi, mille tagajärjel randuvate dessantvägede kaotused olid suured, kohati ligi 50%, ehk küll türklased hakkasid tulistama liig hilja, kui dessantväed olid juba kaldal. Dessantvägedel õnnestus küll suurte kaotustega ran-

duda, kuid rannajoonest palju kaugemale nad ei saanud sel päeval. See näitab, et kuulipildujatulel on väga suur mõju randuvaile dessantvägedele. Maailmasõja ajal teetsid ka Flandria rannas niisugused üksused. On andmeid, et ka Peipsi järve vastaspoolel kaldal ei puudu säärane kaitsesüsteem.

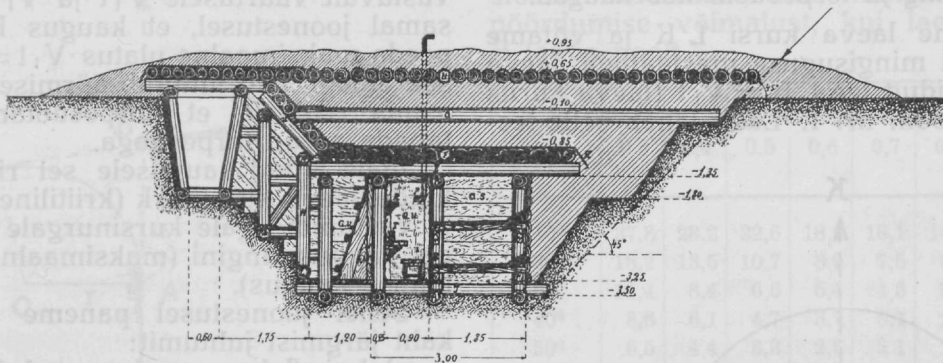
Tekib küsimus — kuidas komplekteerida sääraseid üksusi. „Merenduses“ nr. 3 leitnant R. Kokk artiklis „Merekaitseasutamine võimalusi“ põhjendab väga asjalikult Merekaitseasutamine vajadust, kusjuures Merekaitseasutamine lasuks sõjakorral väga mitmekesiseid ja tähtsaid ülesandeid, mis kergendaksid laevastiku tööd. Arvan, et analoogiliselt oleks vaja kutsuda ellu ka Rannakaitseasutamine, propageerides seda ideed rannaäärsete linnade,

N. Thar'i poolt kirjeldatud „Pihtamis- ja gaasikindl süvisvarjend jaole“.

Varjendisse mahub 10—18 meest. Kolme palgivirna (a_1 , a_2 ja a_3) ja päalmise mullakihi paksus kokku 1,8 m. Kannatab välja pihtamisi kuni 6" kaliibrini. Varjendil on gaasikindel sissekäik „C“ ja õhuventilaator „g“, mis imeb õhku läbi toru ja mullafiltri „g₂“. Varjendi ehitamise minimaalne töökestvus — 3 ööpäeva. Üksikasjalised andmed — mainitud artiklis.

Kas just selline varjend oleks antud olukorras kohaseim või oleks parem mõni muu — see jäägu pioneerlase eriteadlaste otsustada.

Eriti tähtis on, et need pesad ja varjendid, asudes mitte väga kaugel rannajoonest, oleksid meisterlikult moondatud nii mere poolt kui ka



külade ja muude asulate elanike hulgas. See oleks odavaim ja otstarbekohaseim moodus. Sääraseid kaitseasutamine üksusi võiks välja õpetada rannakaitse nõuete kohaselt, luua selleks tarviline organisatsioon, muretseda kohtadele vajaline relvastus ja varustus, ehitada juba rahuajal ranna lähedusse kaevikud, kuulipildujapesad ja muud tarvilised ehitused. Mobilisatsiooni korral vanemad kaitseasutamine (näiteks II ja III järgu reservistid) jääksid kohtadele ning moodustaksid vajalised kaitseüksused. Üksikud grupid ei tarvitseks olla suuremad normaaljao koosseisust. Relvastusena võiksid laialdast kasutamist leida mitte standard-tüüpi, seega jalaväes mitte-tarvitatavad, rask- ja kerg-kuulipildujad. Kuulipildujate pesad peaksid asuma teatavalt intervallidel, olles juhitud keskohtadest telefoni või muu sidevahenditega. Dessanti ettevalmistava suur-tükitle demoraliseeriva mõju vastu võitlemiseks võiks ehitada iga klp. pesa või pesade grupi juure pihtamis- ja gaasikindlad varjendid (juhtumiks, kui vaenlane tarvitab ühes brisantmürskudega ka gaasimürske). Näiteks võiks tuua „Sõduris“ nr. nr. 50/51/52, 1929. a. kapt.

ülalt. Sel puhul võib lugeda, et laevastiku suur-tükitle tabamise tõenäolisus nende pihta võrdub praktiliselt nullile. Järele jääb vaid suur-tükitle moraalne mõju, mida väldib meeskondade asumine varjendides.

Dessantpaatide lähenemisel kaldale on vaenlane sunnitud lõpetama rannajoone tulistamise, et sellest ei kannataks dessantväed. Seda momenti kasutavad siis kaitseüksused ja avavad paatide pihta kuulipildujate tule.

Kokkuvõtt:

1) Vaenlase tegevus meie ida-ranniku vastu võib väljenduda kaldapommitamises ja dessantoperatsioonides.

2) Kaldapommitamised ei evi kuigi suurt tähendust, kuna dessantoperatsioonid võivad ähvardada riigi olemasolu.

3) Ideaalseimaks kaitseks oleks tihe rannapatareide ahel kogu ida-ranniku pikkusel, millest kaitsekorraldust aga ei võimalda riigi majanduslik kandejõud.

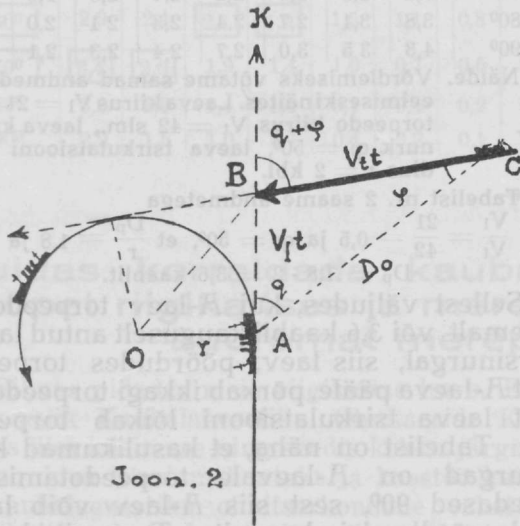
4) Laevastikul, resp. allveelaevadel on suur tähendus, sest juba teadmine nende olemasolust sunnib vaenlast suurimale ettevaatusele ja nii mõnestki kavatsetavast operatsioonist loobumi-

dab laset kaugemalt. Teisest küljest on teada, et aeglasema torpeedo eest on kergem ära pöörata kui kiirema eest. Neid kaht asjaolu tuleb A-laeval arvestada ning leida neis ka kuldne kesktee.

A-laeval oleks kasulikum torpeedotada kaugemalt, sest siis on vähem võimalusi tema avastamiseks ja hävitamiseks, kuid lähemalt torpeedotamine tagab teatud juhtumel kindlat torpeedotamise tabet.

Atakeeritava pööre A-laeva poolt.

Oletame, et laev, asudes punktis A, avastab A-laeva torpeedotamise momendil punktis C (joon. nr. 2). Selleks, et hoiduda



torpeedo pörkest, laev pöörduv ära A-laevast (joonisel noolega näidatud sihis). Laeva tsirkulatsiooni raadius on r. Torpeedo on lastud välja punktis C, mis arvestatud tabamiseks punktis B. Küsimus seisab nüüd selles, kui kaugelt peab torpeedotama antud kursinurga all q, laeva kiirusel V₁, torpeedo kiirusel V_t ja laeva tsirkulatsiooni raadiusel r, et torpeedo tee läbistaks tsirkulatsiooni ringi ning järelikult tabaks laeva pöördumisel.

Joonisest on näha, et torpeedotamine kaugusel D₀ torpeedo tee on puutuja tsirkulatsiooni ringile. Järelikult on see kaugus D₀ äärmine; kui kaugus on vähem kui D₀, siis laev ei saa pöördumisega A-laeva poolt hoiduda pörkest torpeedoga, — kui kaugus on suurem kui D₀, siis saab.

Kolmnurgast ABC saame

$$D_0 = V_t t \frac{\sin(q + \varphi)}{\sin q};$$

kolmnurgast OAB $\operatorname{tng} \frac{q + \varphi}{2} = \frac{r}{V_1 t}$; trigonomeetriast

$$\sin 2\alpha = \frac{2 \operatorname{tng} \alpha}{1 + \operatorname{tng}^2 \alpha}; \text{ asendanud, saame}$$

$$D_0 = \frac{V_t t}{\sin q} \cdot \frac{2 \operatorname{tng} \frac{q + \varphi}{2}}{1 + \operatorname{tng}^2 \left(\frac{q + \varphi}{2}\right)} = \frac{V_t t}{\sin q} \cdot \frac{2 \frac{r}{V_1 t}}{1 + \operatorname{tng}^2 \left(\frac{q + \varphi}{2}\right)};$$

ehk

$$\frac{D_0}{r} = \frac{V_t}{V_1 \sin q} \cdot \frac{2}{1 + \operatorname{tng}^2 \left(\frac{q + \varphi}{2}\right)} = \frac{2}{\sin \varphi (1 + \operatorname{tng}^2 \frac{q + \varphi}{2})} \dots 1.$$

Selle valemi järgi on arvatud tabel nr. 1.

Tabel nr. 1.

Torpeedotamise kauguse suhe tsirkulatsiooni raadiusele, mis näitab torpeedost pöördumise võimalust, kui laev pöörduv A-laeva poolt.

$\frac{V_1}{V_t}$	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0
Q ₁								
10°	37,8	28,2	22,6	18,8	16,1	14,0	12,2	11,2
20°	18,2	13,5	10,7	8,9	7,5	6,6	5,8	5,2
30°	11,4	8,4	6,6	5,4	4,5	3,9	3,4	3,0
40°	8,6	6,1	4,7	3,7	3,1	2,6	2,2	1,8
50°	6,5	4,4	3,3	2,6	2,1	1,7	1,4	1,2
60°	4,9	3,4	2,5	1,9	1,5	1,1	0,8	0,6
70°	3,9	2,6	1,9	1,4	1,0	0,7	0,5	0,2
80°	3,0	2,0	1,4	1,0	0,7	0,4	0,2	0,1
90°	2,2	1,5	1,0	0,7	0,4	0,3	0,1	0,0

Näide. Laeva kiirus V₁ = 21 sõlme; torpeedo kiirus V_t = 42 sõlme. Q₁ = 50°; tsirkulatsiooni raadius r = 2 kbl.

Tabelist saame andmetel:

$$\frac{V_1}{V_t} = \frac{21}{42} = 0,5 \text{ ja } Q_1 = 50^\circ, \text{ et}$$

$$\frac{D_0}{r} = 3,3 \text{ ja } D_0 = 3,3 \cdot 2 = 6,6 \text{ kbl.}$$

Kui torpeedotamise kaugus sellel kursinurgal A-laevani on vähem kui 6,6 kaablit või võrdne, siis laev pöördudes ära A-laeva poolt, ei saa hoiduda pörkamast torpeedoga. Torpeedo tee lõikab tsirkulatsiooni ja tabab laeva pöördel.

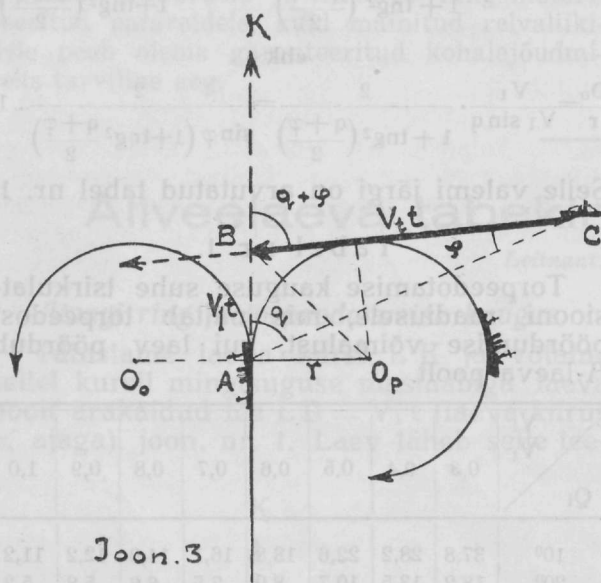
Tabelist on näha, et torpeedotamise kaugus D₀ on võrdlemisi suur, kui torpeedo kiirus on suur. Samuti näib, et kasulikum on lasta teravil kursinurkadel, laeva vööri poolt, sest siis võib lasta kaugemalt ja laev ei saa ikkagi pöörduda torpeedost.

Ei tohi unustada, et valem ja tabel on koostatud juhuseks, kui laev, hoidudes pör-

kamast torpeedoga, pöörduv ära A-laeva poolt. Ta võib pöörduka ka A-laeva pääle. Vaatame viimast juhtumit.

Atakeeritava pööre A-laeva pääle.

Oletame, et AK (joon. nr. 3) on laeva



kurss ja O_0 tsirkulatsiooni keskpunkt, kui ta pöörduv A-laeva poolt ja O_p on tsirkulatsiooni keskpunkt, kui laev pöörduv A-laeva pääle.

Analoogiliselt eelmisele pöördele, kui laev pöörduv A-laeva poolt, saime suhte $\frac{D_0}{r}$ ja q_1 — saame ka vastavalt sellelt jooniselt, kui laev pöörduv A-laeva poole, suhte $\frac{D_p}{r}$ a q_1 .

Kolmnurgast ABC saame

$$D_p = V_1 t \frac{\sin(q + \varphi)}{\sin q};$$

kolmnurgast ABO_p saame:

$$\text{tng } ABO_p = \text{cotng } \frac{q + \varphi}{2} = \frac{r}{V_1 t}; \text{ et}$$

$$\sin(q + \varphi) = \frac{2 \text{cotng } \frac{q + \varphi}{2}}{1 + \text{cotng}^2 \frac{q + \varphi}{2}} \text{ ja analoogiliselt}$$

eelmisele arvutusele saame lõplikult

$$\frac{D_p}{r} = \frac{2}{\sin \varphi (1 + \text{cotng}^2 \frac{q + \varphi}{2})}; \dots\dots 2.$$

Selle valemi järgi on välja koostatud tabel nr. 2.

Tabel nr. 2.

Torpeedotamise kauguse suhe tsirkulatsiooni raadiusele, mis näitab torpeedost ärapöörumise võimalust, kui laev pöörduv A-laeva pääle.

$\frac{V_1}{V_t}$	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0
Q_1								
10°	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
20°	1,0	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
30°	1,4	1,2	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0
40°	1,9	1,6	1,5	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3
50°	2,4	2,0	1,8	1,7	1,6	1,6	1,6	1,5
60°	2,9	2,4	2,1	2,0	1,9	1,8	1,8	1,7
70°	3,4	2,8	2,4	2,2	2,1	2,0	1,9	1,9
80°	3,8	3,1	2,7	2,4	2,3	2,1	2,0	2,0
90°	4,3	3,5	3,0	2,7	2,4	2,3	2,1	2,0

Näide. Võrdlemiseks võtame samad andmed kui eelmiseskinäites. Laeva kiirus $V_1 = 21$ slm., torpeedo kiirus $V_t = 42$ slm., laeva kursinurk $q_1 = 50^\circ$, laeva tsirkulatsiooni raadius $r = 2$ kbl.

Tabelist nr. 2 saame andmetega

$$\frac{V_1}{V_t} = \frac{21}{42} = 0,5 \text{ ja } q_1 = 50^\circ, \text{ et } \frac{D_p}{r} = 1,8 \text{ ja } D_p = 1,8 \cdot 2 = 3,6 \text{ kaablit.}$$

Sellest väljudes, kui A-laev torpeedotab lähemalt või 3,6 kaabli kauguselt antud laeva kursinurgal, siis laev, pöörduv torpeedo eest A-laeva pääle, pörkab ikkagi torpeedoga, sest laeva tsirkulatsiooni lõikab torpeedo tee. Tabelist on näha, et kasulikumat kursinurgad on A-laevale torpeedotamiseks lähedased 90° , sest siis A-laev võib lasta veel võrdlemise kaugelt. Teravil kursinurkadel lastud torpeedo eest on päälveelaeval kasulikum pöörduka ära A-laeva pääle ja vastupidi.

Võrdleme mõlemal juhtumel saadud andmeid. Saame: kui A-laev torpeedotab näidetes antud andmel, siis laev ei suuda pöörduka ära torpeedo eest, — pöörduvata A-laeva poolt ega A-laeva pääle, kui laskekaugus oli 3,6 kaablit või alla selle. See arv vastab nii tabeli nr. 1 kui tabeli nr. 2 andmeile.

Tabekindel torpeedotamise kaugus ja kursinurk.

Nimetame säärast kaugust, millelt, lastud torpeedo eest laevaga ärapöörduv (ainult pöördega) on võimatu, — tabekindlaks torpeedotamise kauguseks.

Tabelite nr. 1 ja nr. 2 põhjal võib koostada allpooltoodud tabeli nr. 3, mis näitab tabekindlaid torpeedotamise kaugusi. Nendelt kauguselt lastud torpeedo lõikab mõlemad tsirkulatsiooni ringe: nii A-laeva poolt kui A-laeva pääle.

Tabel nr. 3.

Torpeedotamise kauguse suhe tsirkulatsiooni raadiusele, mis näitab võimaliku tabekindla torpeedotamise.

$\frac{V_1}{V_t}$								
Q_1	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0
10°	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
20°	1,0	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
30°	1,4	1,2	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0
40°	1,9	1,6	1,5	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3
50°	2,4	2,0	1,8	1,7	1,6	1,6	1,4	1,2
60°	2,9	2,4	2,1	1,9	1,5	1,1	0,8	0,6
70°	3,4	2,6	1,9	1,4	1,0	0,7	0,5	0,2
80°	3,0	2,0	1,4	1,0	0,7	0,4	0,2	0,1
90°	2,2	1,5	1,0	0,7	0,4	0,3	0,1	0,0

Tõmbame igas püstlahtris kõige suuremale arvule ringi. Igale kiiruste suhtele vastab teatud kursinurk, mil torpeedotamise kauguse ja laeva tsirkulatsiooni raadiuse suhe on maksimaalne — ühtlasi kasulikem A-laevale torpeedotamise suhtes.

Võib järeldada:

a) A-laev, et tagada torpeedotamist, peab lähenema maksimaalse torpeedotamise kaugusele või lähemale; ainult siis on lastud torpedo ohtlik.

b) A-laeval on tabekindlad lasked võimalikud torpeedotamisel 50°—70° atakeeritava kursinurga all. Praktiliselt võib lugeda sääraseks kursinurgaks 60° kui keskmine.

c) A-laev saab tabekindlalt torpeedotada 7—3 kaabli kauguselt.

Kuidas korraldada kaubalaevastiku juhtkondade väljaõpet riigikaitstes ja mereväe-ohvitseridele võimaldada suuremat merepraktikat kaugesõidus.

Silmas pidades meie riigikaitse huve, Eesti Rahvuslik Kaubalaevastiku Ohvitseride Klubi tõstis üles küsimuse ning seadis kokku järgmise kava: luua tihedam kontakt ja koostöö kaitse- ja kaubalaevastiku ohvitserkondade vahel nii riigikaitse kui ka kultuuriliste küsimuste mõttes.

On ju kurb tõde, et meie riik on vaene, kuid vaesus ei tohiks olla kellelegi häbiks, seepärast oleks tungiv vajadus ja isegi meie püham kohus oma kalli kodumaa vastu, et meie materiaalselt minimaalsete kuludega püüaksime ennast ise riigikaitstes arendada nii kaugemale kuni kaubalaevastiku ohvitserest kujuneksid ka enam-vähem distsiplineeritud ning merisõjajarelvi käsitada oskav kaader.

Meie kaubalaevastiku juhtkonda nii vanast Vene ajast kui teiste kultuurriikide poolt on hinnatud ja tunnustatud parimaiks merimehiks ja suurepäraseiks navigaatoreiks. Kui meie kaubalaevastiku ohvitserel avaneks vähegi võimalust hankida riigikaitse suhtes merisõjaasjanduses teadmisi ja praktilisi kogemusi, siis nad võiksid tarviduse korral nii mõndki läbi viia.

Teine küsimus puudutaks meie mereväe-ohvitseri. Peab tõele andma au, et meie mereväe ohvitserest on kasvatatud hääd ja tublid

spetsialistid ning ustavad juhid. Sellele täienduseks mõnel erialal sai osa ohvitseri täiendava hariduse ja teadmisi veel välismaal, mis oli riigikaitse mõttes möödapääsmatu.

Nagu eelpool mainitud, evime häid spetsialiste mereväe-ohvitserest, kuid kahjuks osa neist ei evi küllaldaselt merepraktikat, mis loomulikult tingitud õppelaeva puudumisest pikemaiks ja kestvamaiks reiside jaoks. See puudus tuleb panna jällegi meie vaesuse arvele. Vaja leida kuldne kesktee, kuidas sellest puudusest üle pääseda, et võimaldada ohvitserel laiendada oma silmaringi ja omandada ühes sellega merepraktikat. Selles suhtes tulekski kõige enam rõhku panna kontakti loomisele kaitse- ja kaubalaevastiku vahel.

Et meie suuremad kaubalaevad viibivad peaaegu alati kaugesõidus, siis oleks soovitatav, kui ajutiselt mõni mereväe-ohvitser II või III tüürimehena sooritaks säärase laevaga kaugesõidus mõned sõidud, kus ta saaks täiendada oma merepraktikat.

Kui n. n. praktikasõidul viibiv ohvitser oleks varustatud mõne sellekohase, Merejõudude poolt väljaantud dokumendiga, siis oleks tal tingimata ka võimalus meile sõbralikes riiges, kus laev peatuks, nende merejõudude ja tehni-

liste uuendustega tutvumine, ja nii ohvitser ei jääks ka eemale oma otseist ülesandeist pikemaks ajaks.

Et võimaldada mereväe-ohvitseri ajutist teenimist kaubalaeval, tuleks samaga vastutulla ka meie kaitselaevastikul, kes võtaks kaubalaevastikust nooremaid juhte ajutiseks teenimiseks kaitselaevastiku koosseisu, kus kaubalaeva-ohvitserile õpetatakse sõjataktilat, distsipliini, merisõjarelvade tundmist ja nende käsitamist, loomulikult nii põhjalikult kui seda võimaldab lühike aeg.

Algul peaks säärast juhtkonna üksuste vahetamist kaubalaevastikust kaitselaevastikku ja ümberpöörduvalt toimetama asjaosaliste vabal kokkuleppel ja nõusolekul. Asjaosaliste palgatus ei tohiks siin tekitada lahkkelisid, sest seda oleks võimalus mitmeti kombineerida: kas laevaomanik maksaks praktikasõidul olevale mereväe-ohvitserile tüürimehe palka koha järgi, või ohvitser saaks edasi palka mereväest, samuti laheneks palgatus ka kaitselaevastiku koosseisu toodud kaubalaeva-ohvitseride suhtes.

Ei saa salata, et meie kaugesõidu kaubalaevastiku juhtkonnale säärase vahetuse võimalus perekondlikust seisukohast oleks väga tervitav. Meie suuremad kaubalaevad viibivad peaaegu alatiselt aastate viisi kaugel kodusadamast, ja iga merimees teab ja tunneb väga hästi seda piinav-pakitsevat igatsust kas või mõneks päevaks saada kodusadamasse ja oma perekonna juure. Nii oleks ka kaubalaeva-ohvitseril võimalus ajutiselt viibida oma perekonna juures.

Meie merijõudude juhatus on juba korda saatnud väga tänuväarse ja suure töö. Nagu kõigil teada, ei olnud seni merikooli lõpetanud isikuil võimalust, kui nad ei evinud keskkooliharidust, sundaja teenimisel astuda mereväeaspirantide klassi, ning noorel kaubalaeva juhil nii deki kui masina juhtkonnast puudus täieline võimalus ennast riigikaitses arendada ning omandada mereväe-ohvitseri esimest auastet, s. t. mereväe-lipniku aukraadi.

Nüüd aga merejõudude häatahtlikul suhtumisel asjale ja intensiivse töö tagajärjel on kõrvaldatud seaduslikult kõik takistused teelt, mis takistasid noorel kaubalaeva juhil pääle oma eriala teadmiste end täiendada ka riigikaitse alal.

Praeguses olukorras avaneb võimalus pääseda aspirantide klassi ainult neil, kes enne sundaja teenimist on lõpetanud merikooli. Kuid need isikud, kes astuvad pärast sundaja teenimist merikooli või lõpetavad selle, peavad

loomulikult säärasest soodustusest endaarendamisel riigikaitses loobuma.

Otstarbekohaseim oleks ju nii, et töötataks välja seadus, mis oleks kas või merikooli õppekavale lisanduseks ja täienduseks, et need isikud, kes alla 30 aastat vanad ning sooritanud merikooli juures kaugesõidu tüürimehe katse või lõpetanud laeva mehaanikute kooli rahuldavalt, peavad ka mereväe-aspirantide kursuse lõpetama, ja kui omavad nõutava sõidutsensuse, võivad saada vastavad diplomid. Sellega saavutaksime juba kui meririik organiseerimisvõimelisi ja hästi distsiplineeritud juhte nii kaubalaevastikule kui sõjakorral meri- ja rannakaitsesele.

Kui võtame praeguste seaduste alusel käsitlusele kaubalaevaohvitseri arenemise kõrgemasse kutseastmesse, siis näeme, et kaugesõidu tüürimehe diplomaami saamiseks, sõidutsensus on nõutav ainult dekimehena, mis endast ei võimalda küllaldaselt kiiret arenemist tubliks juhiks ja õiglaseks ülemaks. Tuleks soovida, et tingimata aspirantide kursuse saaks seaduslikuks osaks merikooli õppekava juures. See oleks suureks kasuks noortele juhtidele endale, üldisele merekaubandusele ja pääasjalikult riigikaitsesele.

Tänuga peab tunnistama seda suurt ja loovat tööd, mis merekaitseliidu organiseerimisel ja asutamisel on korda saadetud. Võib kindlasti konstateerida, et merekaitseliit juba lähemas tulevikus võib täie elujõuga hakata teotsema. Mis puutub meie rannasõidu laevastiku juhtkonda, siis on tal võimalus merekaitseliitu astuda ja sääla oma riigikaitse teadmisi ja taktilat täiendada.

Kindlat ja kiiret lahendust aga nõuaks kaugesõidu kaubalaevastiku juhtkonna arendamine riigikaitses ja mereväe-ohvitseridele merepraktika võimaldamine. Siin vist tuleks jällegi meie merejõududel teha algatust ja astuda samme.

Oleks soovitav, et eelmainitu eluviimiseks, kavade kokkuseadmiseks ja edaspidiseks alatiseks teotsemiseks Merejõudude Juhataja poolt kutsutaks kokku n. n. Merekaitse nõukogu, mis koosneks:

Merejõudude Juhatajast või tema staabi ülemast,

Veeteede Valitsuse esindajast,

Laevaomanike Seltsi esindajast,

Merekaitseliidu esindajast ja

Rahvusliku Kaubalaevastiku Ohvitseride

Klubi esindajast.

Meil tuleb tingimata ennast arendada ja korraldada veel siis, kui ilm on ilus ja meri

vaikne, aga mitte siis, kui valla pääsevad loodusjõud ja kõrged lained ähvardavad meid matta!

Paljud riigid oma koduarmastuses õpetavad välja riigi ja kodukaitseks naisi ja lapsi. Miks ei peaks siis meie, tormides pargitud rahvas,

oma meremeestele ja isamaapoegadele seda võimaldama. Kõigil meil on selgesti veel meeles, kui kalli hinna eest ostsime endale vabanduse, ja seda hinnates, meie, kaubalaeva-ohvitserid, oleme valmis isamaa ja kalli kodu kaitseks — igal ajal!

Tallinna Jahtklubi tegevusest 1933. a.

T.J.K. läinud aasta tegevuse võib jagada päämiselt kahte järku: talve ja suve hooajaks. Talvine tegevus oli koondatud päämiselt purjespordi harrastusele jääpurjekail ja jahijuhtide ettevalmistusele. Sõit jääpurjekail toimus ülemiste järvel talve läbi ja kestis kuni aprillikuu alguseni, välja arvatud vähemad vaheajad, kus takistas seda suur lumi. Talvekuudel see sündis pääasjaliselt pühapäeviti, kuna argipäevil said seda kasutada mõned üksikud, keda ei takistanud nende igapäevane teenistus. Sõidus oli üldse 6 jääpurjekat.

Olgugi et see ala T.J.K. on veel algastmes, mõned juhid olid arenenud siiski niivõrd, et suutsid teistega võistelda. Nii T.J.K. jääpurjekad tõid mitmedki auhinnad Eestimaa Merijahtklubi poolt korraldatud võistlusilt.

Jahijuhtide ettevalmistuse alal korraldati kursused, 2 tundi nädalas, mis kestsid talve läbi. Kursuste lõpul sooritasid katsed ja said jahijuhtimise õigused ligisõidus 7 klubi liiget.

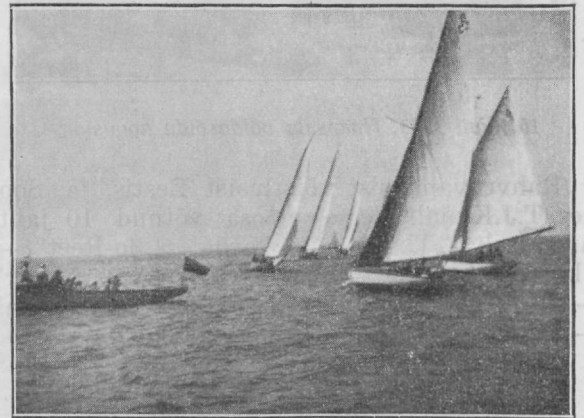
Aprillikuu lõpul algas juba liikumine suveruumide juures, kus iga jaht omanik algas oma jaht korraldamist suveks. Osa neist tegid selle töö isiklikult, kuna teised kasutasid abijõude. Korraldamata jäi ainult üks jaht „Martina“, mis mitte klubi liikmele oli müüdnud. Uued omanikud said jahid: „Boy-Roy“ — *M. Piperal & Co.*, „Rif“ (end. Riia) — *F. Engel'i*, „Merilind“ — ins. *Kimberg'i* ja „Ilo“ — *A. Käo*. Ka uusi jahte muretseti juure. Nii hr. *E. Anderson* ehitas Tallinnas Kiili tehases uue „Hai“ klassi jaht „Veli“, kuna vennad *Tofer'id* ostsid Soomest 55 m.² skääriristleja „Lilo-Reet“ (end. „Anne-Liisa“). Mootorpaatidest muretseti juure „Diana“ hr. *K. Rüütmann'i* ja „Helgan“ hr. *N. Sui'* poolt. Seega üldse klubis oli registreeritud aasta lõpuks 26 purijahti, nendest 2 „Hai“ klassi jahti 6—15 valöörijahti, 2 skääriristlejat, 11 mootorjahti ja 6 jääpurjekat.

Suvised hooaja avamine ja liputõstmine suveruumes oli 27. mail.

Suvised tegevuse kavatsused olid nähtud korraldada kaks ülemaalist võidusõitu, üks klubide vaheline ja 6 omavahelist, mis ka vastavalt kavadele viidi läbi.

Ülemaalistest võistlustest peeti üks Haapsalu lahes — 16. juulil, millest võttis osa 21 jahti viiest klubist. T.J.K. jahtidest võistles sääl 10, kusjuures üldvõitjaks tuli ja „Väina karika“ sai „Attair“ — omanik ja juht hr. *J. Lauba* (üksikasjalik võistluste tagajärg on toodud „Merendus“ nr. 4 — 1933. a.). Teine ülemaaline võistlus oli Tallinna lähel 18. sept. ööl. Osavõtjaid oli 10.

I	auhinna	sai	„Lilo-Reet“,	juht	<i>F. Tofer</i> ,
II	„	„	„Attair“,	„	<i>F. Lauba</i> ,
III	„	„	„Needy“	ja	IV auhinna
			„Hulkur“.		



„B“ klassi jahid Haapsalu võidusõidul.

Klubide vaheline võistlus peeti Soome S.P.S. ja T.J.K. vahel Helsingist—Tallinna 21. aug. Osavõtjaid 5 jahti, millest

I	auhinna	sai	„Lokki“ — Soome,
II	„	„	„Lilo-Reet“ — T.J.K.

Omavahelistest võistlustest võttis osa üldse 14 jahti, kusjuures võite said:

„Lilo-Reet“	— om.	<i>F. H. Tofer</i> ,	1 rändauhind ja kaks I ning üks II auhind.
„Attair“	— „	<i>J. Lauba</i> ,	1 rändauhind ja üks I ning üks teine auhind.
„Thea“	— „	<i>R. Tavast</i> ,	2 rändauhinda, kaks I ja kaks III auhinda.

„Vivia“	— om.	<i>H. Becker</i> , üks III ja üks IV auhind.
„Toi“	— „	<i>P. Öpik</i> , 1 rändauhind, üks I auhind.
„Sotka“	— „	<i>V. Olup</i> , 1 rändauhind, üks I auhind ja üks IV auhind.
„Needy“	— „	<i>N. Teiss</i> ja <i>P. Butte</i> , üks II, üks III ja üks V auhind.
„Boy-Roy“	— „	<i>M. Piperal & Ko.</i> , üks IV auhind.
„Hulkur“	— „	<i>G. Laanekorb</i> , üks II auhind.
„Capella“	— „	<i>E. Muttikas</i> , üks III auhind.
„Rif“	— „	<i>F. Engel</i> , üks II auhind.



16. juuli 1933. Haapsalu võidusõidu komisjon.

Rahvusvahelist võistlusist Eestis ja Soomes T.J.K. jahtidest on osa võtnud 10 jahti järgmiselt: „Thea“ — 6 korda, „Lilo-Reet“ — 5 korda, „Capella“ — 5, „Needy“ — 2, „Attair“ — 2, „Veli“ — 2, „Boy-Roy“ — 1, „Sotka“ — 1, „Toy“ — 1, ja „Ray“ — 1 kord.

Selle juures on saanud auhindu:

„Thea“	— kuus I auhinda.
„Lilo-Reet“	— ühe II auhinna.
„Attair“	— kaks I auh. ja rändauhinna.
„Toy“	— ühe III auhinna.

Klubi noortele korraldati võistlus kahel „Hai“ klassi jahil. Võistlusest võttis osa 4 noort, kusjuures igal tuli sõita kummalgi jahil. Sõidutee oli sadamas mitmete pöörangutega, nii et tuli võistelda konkurendiga igasuguse tuule juures, mistõttu see sõit oli õpetlik nii sõitjatele kui päältvaatajatele. Üldvõitjaks tuli *J. Tšutšelov*.

Võistluste vaheajad kasutati ära tunnisõitudeks ja väljasõitudeks lahele. Viimaseid väljasõite tehti üldse 376 (379 — 1932. a.), mispuhul kaasasõitjaid oli 1307 (1205 — 1932. a.) Kõige rohkem kordi käis lahes jaht „Vivia“, mille om. ja juht *H. Becker* — 75 korda, mille

eest omandas ka rändauhinna jäävalt kui kaitsja kaks aastat järgemööda.

Välispool Tallinna lahte on ära sõidetud üldse 18 jahiga üle 6000 meremiili (5900 — 1932. a.). Sellest on kõige suurema osa ära sõitnud komodore *Al. Puhk* jahil „Helga“ — 1100 miili, käies Rootsi ja Soome vetes.

Ulgumere sõitude eest annetati ka rändauhind, kus arvesse võeti ärasõidetud meremiilid ja jahi purje suurus. Sel alusel sai läinud hooajal välisvetes sõitude eest auhinna jaht „Thea“.

Kaugeimal sadamas käimise eest jahiga sai auhinna komodore *Al. Puhk*.

T. J. K. sadamat on külastanud teiste klubide jahid 21 korda.

Möödunud hooaeg ei olnud T. J. K. ka mitte ilma kurva sündmusteta: kaks energilisemat spordisõpra *J. Lauba* ja *V. Olup*'i röövis klubilt meri. Esimene nendest paisati laine poolt jahilt merre Helsingi—Tallinna sõidul, kusjuures päästmiskatsed ei annud tagajärgi. *V. Olup* läks kaduma Tallinnast—Haapsalu sõidul ühes jahiga ja kaasasõitja madrusena. Kaks tublit sportlast on lahkunud seega meie hulgast, aga mälestus nendest jääb püsima!

Klubi suveruume on külastanud päälle aktiivsete meresportlaste liikmed 1300 korda ja võõrad 340 — umbes sama arv, mis eelmiselgi aastal.

Suve hooaeg lõppes 30. septembril, mille puhul oli ka viimne omavaheline koosviibimine rohkearvuliste osavõtjatega suveruumes. Sel puhul võeti komodore *Al. Puhk*'i algatusel kaalumisele ka suveruumide ümberkorraldamise küsimus, et teha neid otstarbekohasemaks ja mugavamaks. Selleks valiti juhatusel abiks toimekond, nii mees- kui naisliikmeid. Et selle ülesande teostamine nõuab suuremat kulu, siis ei ole praegu võimalik ette näha, millal see teostatakse, kuid eeltööd on käimas.

Üht peaks veel ära märkima, ja nimelt: et asuti jahtidele otsima paremaid hoiuruumi talveks. Senni jahid seisid lahtise taeva all klubi sillal, mis kahjulik ega võimalda kevadel korrapäraselt kordaseadmist. Esialgu jääd peatumata Vene-Balti ja Peetri tehaste ruumide juure, kuhu pooled jahid ka tänava paigutati. Neis ruumes jahid on kaitsnud talvel välisilmastiku mõjude eest, mis tähtis jahtide alahoiu mõttes ja võimaldab kevadel aegsasti korraldamistöödega alustada. On loota, et edaspidi hakatakse seda võimalust rohkem kasutama, päälegi kui arvesse võtta, et hoiukulud sellega ei suurene.

M. P.

Väljavõtted Kuresaares asuvate jahtklubide võidusõidu protokollist:

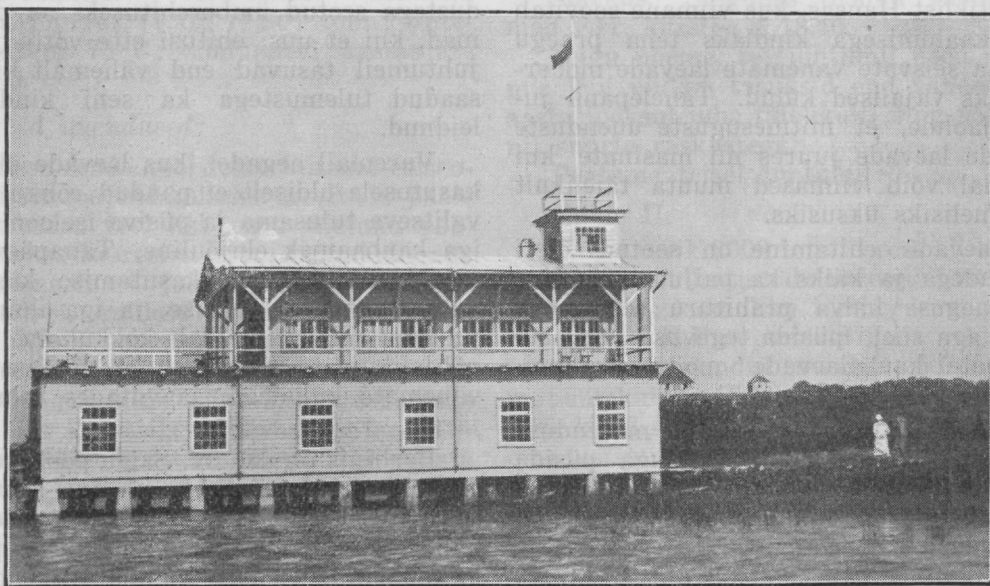
S. M. S. poolt korraldatud üle-Saaremaaline võidusõit 10,5 miilile 13. augustil 1933. a.

1) Jaht „Yel“, klubi S. M. S., juht O. Väärt, sõidu kestvus 2.39.43, parandatud aeg 3.00.17 — I võit. Ülemaaline rändauhind. 2) „Spund“, K. J. K. K. F. Bergmann, 2.51.19 — 3.18.07; II võit. 3) „Viire“, S. M. S. R. Neks, 3.06.47 — 3.19.02; III võit. 4) „Grisslan“, E. M. J. K., R. Greinert, 2.54.46 — 3.21.08. 5) „Saga“, S. M. S., P. Varest, 3.00.58 — 3.23.10. 6) „Tormilind“, S. M. S., A. Maripuu, 3.03.14 — 3.23.48. 7) „Frea“, K. J. K., V. Hoffmann, 2.58.37 — 3.24.09. 8) „Viking“, S. M. S., M. Kuivas, 3.01.19 — 3.35.22.

2.38.35; III auhind. 4) „Saga“, S. M. S., P. Varest, 2.18.10 — 2.40.45. 5) „Frea“, K. J. K., V. Hoffmann, 2.18.50 — 2.44.22. 5) „Viking“, S. M. S., E. Albert, 2.16.39 — 2.50.42.

S. M. S. poolt korraldatud üle-Eestimaaline jahtide öine võidusõit 4 meremiilile 26./27. augustil 1933. a.

1) Jaht „Grislan“, klubi E. M. J. K., juht R. Greinert, sõidu kestvus 1.05'05“, parandatud aeg 1.15'08” — I võit. 2) „Spund“, K. J. K., K. F. Bergmann, 1.08'20” — 1.18'32” — II võit. 3) „Viking“, S. M. S., M. Neps, 1.37'12” — 1.50'10”. 4) „Saga“, S. M. S., P.



Uus Saaremaa Merespordi Seltsi hoone.
Üleval korral asuvad klubi ruumid, all jahtide talvine hoiuruum.

II klass:

1) Jaht „Pirat“, klubi S. M. S., juht G. Mikk, sõidu kestvus 3.50.47, parandatud aeg 3.53.35 — I võit. 2) „Ahti“, S. M. S., V. Tilling, 4.04.06 sõidu kestvus.

K. J. K. ekstra-võidusõit 20. augustil 1933. a. 10½ meremiilile.

1) Jaht „Yel“, S. M. S., juht O. Väärt, sõidu kestvus 2.07.40, parandatud aeg 2.28.14 — I auhind. 2) „Spund“, K. J. K., K. F. Bergmann, 2.10.27 — 2.37.15; II auhind. 3) „Tormilind“, S. M. S., A. Maripuu, 2.18.01 —

Varest, 1.50'28” — 1.58'51”. 5) „Yel“, S. M. S., O. Väärt, ei leidnud pimemärki. 6) „Frea“, K. J. K., V. Hoffmann — loobus võidusõidust rehvi katkemise tõttu.

S. M. S. omavaheline võidusõit kapteni karika pääle 10,5 meremiilile 1. oktoobril 1933. a.

1) Jaht „Ahti“, juht O. Väärt, tegelik sõiduaeg 4.05'37”, parandatud aeg 2.05'24” — I koht. Rändauhind „Kapteni karikas“. 2) „Saga“, P. Varest, 3.01'45” — 2.26'03” — II koht. 3) „Yel“, V. Päärson, 2.46'04” — 2.46'04” — III koht. 4) „Tormilind“, A. Mari-

puu, 3.01'17" — 2.48'10" — IV koht. 5) „Viking“, E. Velling, 3.05'18" — 2.57'05" — V koht.

S. M. S. registreeritud sõidukid 1933. a.

Purjelahid:

„Viking“, omanik S. M. S., purjepind 63 m.²
„Saga“, omanik P. Parts & Ko., purjepind 36 m.².
„Yel“, omanik O. Väärt, purjepind 24 m.²
„Viire“, omanik R. Neks, purjepind 22 m.².
„Zerlina“, omanik R. Kahu & Ko., purjepind 40 m.².
„Tormilind“, omanik A. Maripuu, purjepind 24 m.².

Mootorjahid:

„Pioneer“, omanik J. Soonike.
„Tolli“, omanik J. Teeäär.
„Harry“, omanik O. End.
„Boi“, omanik A. Paantus.
Purjelaadid:
„Ahti“, omanik O. Väärt.
„Pirat“, omanik G. Mikk.
„Vega“, omanik J. Haus.
„Sport“, omanik P. Parts.
„Sampo“, omanik A. Elmik.
Pääle selle sõupaate 4 tk.

Kasutuselolevate laevade moderniseerimisest.

Toome siin mõned näited J. Vill'i sulest ilmunud artiklist Hansas, kus viimane soovitab põhjaliku kaalumisega kindlaks teha praegu tegevuses ja seisvate vanemate laevade moderniseerimiseks vajalised kulud. Tähelepanu juhitakse asjaolule, et mitmesuguste uuenduste tõttu vanade laevade juures nii masinate kui ka kere alal võib viimased muuta täielikult võistlusvõimelisiks üksusiks.

Uute laevade ehitamine on seotud õieti suurte kuludega ja käiks ka paljudel üle jõu, liiatigi praeguse halva prahituru seisukorra juures. Et aga siiski püsida tegevuses, on asutud vanemate kaubalaevade moderniseerimisele.

Oli ju peaaegu võimatu üksikuil merenduse alal teotsevail riikidel kalli tööjõuga püsida võistlusvõimelisena kaubaveos, kui ei olnud tegevusse rakendada ajakohaseid ja vähema kasutuskuludega laevu.

Meie väike riik vahest elab kuidagi ennem üle kriisiaja, just eriti laevadele palgatava odava tööjõu tõttu. Kuna palju riike, kel kogukas kaubalaevastik, olid sunnitud osa oma vanemaid laevu tegevusest kõrvaldama või seisma panema.

Tänapäeva kiire areng aurumasinate alal ja edusammud, mis tehtud viimaseil aastail, on juhtinud laevaomanike tähelepanu asjaolule, et ka vanemaid, muidu sõidukõlvulisi laevu, võib vähemate, mitte suurte kuludega seotud, ümberehituste teel tulusaiks aurikuiks muuta.

Esimesest silmapilgust, juba aastais oleva auriku moderniseerimise kava läbiviimine ei ole alati paljulubav, näib pigem julge hüppena teadmatusse, kuid on juhtumeid, kus tagajärjed on olnud otse üllatavad läbiviidud uuenduste tõttu, enam veel kui seda oleks võinud loo-

tagi üksiku laeva vanaduse juures. Kulud täiendustega seotud ümberehituseks on palju vähemad, kui et uusi ehitusi ette võtta ja paljudel juhtumel tasuvad end vähemalt kiiresti, mis saadud tulemustega ka seni kindlustust on leidnud.

Varemail aegadel, kus laevade ökonoomsele kasutusele üldiselt ei pandud rõhku prahiturul valitseva tulusama ja püsiva iseloomu tõttu, oli iga kaubaaurik elujõuline. Tänapäeval on aga aurikute ökonoomne kasutamise küsimus evinud suurima tähenduse, ja iga ilmnev soodus juhtum, mis võimaldab kokkuhoiu, leiab kohe põhjalikumad kaalumist, et viimast ellu viia vähemate kuludega, saavutades tulusaid tagajärgi.

Berliinis on dir. W. Salge poolt see küsimus põhjalikuks uurimiseks hiljuti antud Saksa Inseneride ja Arhitektide Ühingule (Kampfbund), et hiljem saadud tulemusile põhjenedes laevaomanikke kaasa tõmmata uuenduste tegemisele kaubaaurikus, mis olnud seni liikvel hariliku aurumasina abil. See moderniseerimise põhimõte võib ilmselt laiendada tulusalt, enesesse mahutades kõiki laevaliiklemis-meetodeid nii kui kerede ja üldvarustuse küsimusi.

Üks tõsisemaid probleeme oleks aga tänapäeval praeguse seisukorra juures säärase tööde finantseerimine, kui kasulik see ka ei oleks rahva majanduslikust seisukohast. Siiski võiks sellest üle saada Saksamaal, ligi tõmmates riigi summasid, mis määratud tööstuse terendamiseks, eriti veel töösse rakendades kodumaa töölisi ja materjalide kasutamisevõimalust soodustades. Kõik see oleks suur tugi rahvuslikule majanduselu ja jõukuse tõstmiseks.

Palju sarnaseid kavu on olnud ka teistes mereriigis arutusel ja ka viidud ellu.

Kava autori arvates tramp-laevanduses on võimalusi enam soodsaid tagajärgi saavutada, uuendusi läbi viies kas masinate juures või ka kere alal, kui seda pakuks liinilaevandus. Viimaste ehitusel on alati enam silmas peetud tehnilist täiuslikkust ja ka arvestatud kulude kokkuhoidu nende kasutamisel.

Järgnevate näitede abil, mis rajatud praktilisile kogemustele, on võimalik üldjoontes selgitada mitmesuguseid uuendusi, mis laevadel seni läbi viidud ja kuivõrd need on tasuvad.

Toome esimesena järgmise näite: Kaubaaurik 2500 tonni gross; päämasin 1000 I.H.P.; ülekuumendatud aur; loomuliku tõmbega; pumbad ühendatud päämasinaga; pinnaline toitevee eelsoojendaja, milles kasutatakse soojendamiseks tüürimasina töötanud auru; dünamo-aurumasinast töötanud aur juhitud tehnilistel põhjustel otsekoheselt jahutajasse; kiirus 9 sõlme; sütekulu 24 tunniga — 16,5 tonni — hinnaga võetud 13 shillingut (Ekr. 11,96) tonn; toitevee temperatuur 75° C; sõidupäevi aastas arvestatud 200.

Kavatsetud uuendused:

Lisaks sisse seada veel teine toitevee-eelsoojendaja, milles soojendamiseks tarvitada päale tüürimasina auru veel lisa auru võetuna päämasina kesksurve-resiivrist; töötanud aur dünamo-aurumasinast juhtida päämasina madalsurve-resiivri, millest omakord jälle osa auru on juhitud madalsurve-eelsoojendajasse. Katla juures ilmsikstulnud puuduste korral, nagu puudulik põlemine, siis väljuvate gaaside kuumus — ära kasutada toitevee soojendamiseks. Muude täienduste all tuleks veel mõista otstarbekohast toitevee juhtimist katlas; auru-kuivatis, kui see vajaline; soojendus ja kütte-pindade suhteline kohandamine üksteisele; kere alal teha uurimisi, et selgusele jõuda juhtlabidate või tiibade vajalikkuse kui ka asendi kohta sternposti külge asetamiseks, niisama vajalike muutuste ja täienduste kohta propelleri kui ka tüüri juures.

Kulud ja tulud:

Teise toitevee-eelsoojendaja sisseseadmine ühes vajalike torustikuga	£ 150.	(2760.)
Põlev gaaside ökonomaiseris sisseseadmine	„ 250.	(4600.)
Muud vähema tähtsusega uuendused	„ 50.	(920.)
Uuendused kere alal, propeller, tüür jne.	„ 350.	(6440.)
Kokku: £ 800.		(14720.)

Tulud ühe aasta jooksul: Sütekulus kokkuhoidu toitevee temperatuuri tõstmise arvel 75° C kuni 145° C ja muist parandusist, ütleme kokku tulu 15% või 2,5 tonni süte kokkuhoidu 24 tunniga, mis teeb aastas 200×2,5×13 sh.	£ 325.	(5980.)
Kiiruse suurenemine umbes 0,75 sõlme tunnis, ühenduses muudatustega kere alal, mis üheväärne umbes 0,75 tonni söekulu kokkuhoiule 24 tunniga, teeb aastas seega: 200×0,75×13 sh.	„ 97.10	(1794.)
Kokku: £ 422.10		(7774.)

Märkus. Sulgudes toodud vastavad summad Ekr. kursiga £ 18,40.

Nagu näeme, sel juhtumil need uuendused, mis läbi viidud, tasuksid end vähem kui kahe aasta jooksul juba täielikult, ning polegi seotud nii suurte raskustega.

Peatume teisel juhtumil:

Näide II.

Kaubaaurik 2000 tonni gross; liikumisjõuna tarvitusel küllastunud auruga töötav harilik laevamasin; loomuliku tõmbega; masina võime 800—850 I.H.P.; pumbad koos päämasinaga; toitevee-eelsoojendus puudub; kiirusega 9 sõlme; sütekuluga 15,5 tonni 24 tunniga, 0,75 kuni 0,85 klg I.H.P. päale tunnis, rippuvalt süte omadusist; arvestades 200 sõidupäeva aastas ja söed hinnaga 13 shillingut, s. o. Ekr. 11,96 tonn.

Parandused dir. W. Salge kava kohaselt oleksid järgmised: Päämasin muuta ülekuumendatud auruga töötavaks kõrg-survemasinaks, asetades senise kõrg-survesilindrid uue Lentz'i masina tüüpi silindriga; toitevee temperatuur tõsta eelsoojendajate abil nagu eelmise näite juureski 60° C kuni 140°C; katla töövõimet tõsta parima vee tsirkulatsiooni, auru-kuivatise ja soojendusresti pindalade korraldamise läbi.

Propelleri kasulikkuse tegurit võimalikult tõsta, kuidas parim praktiliselt ja läbiviidav vähema kuludega.

Kulud ja tulud:

Lentz'i silindri ja aurukuumendaja sisseseadmine	£ 750.	(13800.)
Toitevee-eelsoojenduse sisseseadmine	„ 200.	(3680.)

Parandused katelde alal ja täiendused	£ 100.	(1840.)
Mitmesugused täiendused . . .	50.	(920.)
Uuendused propelleri ja kere juures	„ 100.	(1840.)
<hr/>		
Kokku: £ 1200.		(22080.)

Tulud aasta jooksul:

Sütekulus kokkuvõidu umbes 3,5 tonni — 24 tunni- ga, teeks aastas kokkuvõidu süte arvel, 200×3,5 ×13 sh.	£ 455.	(8372.)
--	--------	---------

Nii siis näeme jällegi, et see kava suudab end vähem kui kolme aastaga tasuda, seega kõigiti teostatav.

Kolmanda näitena toome kava, mis nõuab suuremat muutust ning on leidnud tänapäeval õige laialist kasutamist.

Näide III.

Kaubaurik 2500 tonni gross, ehitatud 1921. aastal, eriti mäesaaduste, s. o. rauamulla jne. veoks, ühe tekiga, vastava väikese kuubikmahuga, pikkus vahekorraga 6,6:1. Et oma erialalisel kaubaveol prahte ei olnud saada, omanikud olid sunnitud viimast kasutama harilikel trampvedudel, kuid ka siin pidi ta suuremalt jaolt seisma prahtide puudusel. Et viimase võistlusvõimet tõsta, tuleks teha järgmised konstruktiivsed ümberehitused:

Laeva kere pikendada 39½ kuni 42½ jalga, ümber ehitada laeva pära, mis siis annaks netto mahu suurenemise umbes 77700 kp.-jalga, kasvaks vee väljasurve 1200 tonni võrra, süvis 6 tolli võrra ja päämasina võimet tõsta 150 I.H.P. võrra. Selle kava tulemusi:

Kulud ja tulud.

Arvestatud kulud ümberehituseks nii kui kava, £ 5500 kuni 6000, mis vastavalt Ekr. 101200—110400.

Tulud ühe aasta jooksul.	
Tonnaaži suurenemise tõttu kasvanud tulu 4 shillingut tonnist kuus maha arvatud kõik kulud teeb aastas 1200×12×4 sh. . . .	£ 2880. (Ekr. 52992.)
Sütekulu tõus 150 I.H.P. masina võime tõstmise tõttu, 0,7 kg I.H.P. pääle tunnis teeb aastas 150×0,7 ×24×200×13 sh. . .	£ 326. (Ekr. 5998.)

Seega puhast tulu ümberehituse tõttu

Kokku: £ 2554. (Ekr. 46993.)

Ka selle kava järgi teostatud ümberehitused tasuvad end kahe ja poole aastaga juba. Nõnda näeme siis, et vanemad aurikud, kui see muidu sõiduks kohane, võib vähema või suurema ümberehituse teel päris modernseks laevaks muuta. On arusaadav, et säärase moderniseerimiste massiline kava võib ainult siis teostamist leida, kui avanevad võimalused summasid leida, kas või kindlakujulise odavaprotsendilise riikliku laenu näol, et seda läbi viia. Muidugi võib jutt olla moderniseerimis-uuendustest ainult laevul, mis on alla 15 aastat vanad. Meil Eestis ehkki sääraseid töid oleks võimalik teha vahest 10—20% odavamini just tööjõu arvel, on siiski varajane seda küsimust arutada põhjalikult, küll aga oleks soovitav, et vähemas ulatuses meilgi võetaks uuendusi laevadel ette, millel tähendus ei puudu meie laevanduse edu hääks.

E. V.

Korea merekangelane.

Ühes Kaug-Ida tumedamas nurgas ajal, millal Hispaania kuningas Philip saatis oma vägeva armaada Inglismaa võitmiseks, elas, võitles ja suri üks kõigi aegade suurimaid merekangelasi.

Ameerika kuukirja „United States Naval Institute Proceedings“ veergudel vanemleitnant P. J. Searles kirjutab tolle suure juhi tegudest ja elukäigust järgmist:

Yi Sun Sin laevastiku admiral, teadmata päritoluga, oma geniaalsuse, leidlikkuse, energia ja suure juhi andekuse tõttu murdis Jaa-

pani jõu ja päästis oma kodumaa, Korea, hävimisest. Tema sõjapidamise meetodid baseerusid õigeil strateegilisel ja taktilisel printsibil, tema jõupingutusist võime uuesti õppida neid sõjapidamisviiside põhiprintsiipe, mida vajame ka tänapäev.

Mõni sõna olukorrast. Operatsioonide kohaks oli veed Korea poolsaare ümbruses. Meri, mis lahutab Jaapani kuningriiki Aasia rannast, on lõunapoolses osas õige kitsas, ja seda lahutab Tsushima saar kaheks peaaegu ühelaiuseks väinaks. Tsushima on olnud aasta-

sadu Jaapani eelpostiks läände. Ida poolt Tshushimaale pääseda on kerge ja hädaohutu ettevõtte, aga säält üle 56 miili laiuse väina minekul, mis lahutab Tshushimat Koreast, pidid pääletungijad arvestama Korea sõjalaevade ataake. Korea lõuna- ja edelarannad oma paljude lahtedega ja saartega pakub suurepäraseid võimalusi merebaaside asutamiseks, ning paljud varjatud kohad võimaldavad ette võtta oodatamatuid kallaletunge vaenlasele.

Jaapanis oli võimul Hideyoshi, üks väga teguvõimas riigivalitseja. Hiina troonil oli Wan Li. Koread pigemini rõhuti kui valitseti kuningas-türanni poolt, kelle mõtted keerlesid ainult kergete lõbude ümber. Hideyoshi kavatses juba mitu aastat vallutada Hiina. Otsetee sinna nõuab mitmesaja miili pikkust võrdlemisi rahutut ja hädaohtlikku meresõitu, kuna üle Korea oleks Hiinasse pääsmine palju kergem ja hädaohutum. Hideyoshile oli teevalik selge. Ta saatis mitu saadikut Korea kuninga Chong-Jong'i juure ja nõudis mitte ainult oma vägede puutumata läbipääsu maad mööda, vaid ka sõjalist abi.

Korealased olid paremini informeeritud Hiina oludest ja vastasid Hideyoshile, et kui tema kavatses Hiinale kallale tungida, siis see oleks niisama hää kui „ookeani vett mõõta konnakarbiga“, või kui „mesilane katsuks nõelata kilpkonna läbi tema kilpsoomuse“. Kuid Hideyoshit ei olnud võimalik ära hirmutada. „Mina teen seda“. ütles ta, „sama kergesti kui üks mees rullib kokku tüki matti ja kannab seda kaenla all.“

Korealased ei ole sõdija rahvas; hädaohusilmapiilgul nad olid vahvad, kuid viletsasti varustatud ja nõrgalt juhitud.

Aastal 1592. kogunesid jaapani väed Iki saare juure. Sääli oli koos üks regulaarne armee, umbes 200.000 meest, 80.000 Hideyoshi ihukaitsjat (tema ise hädise tervise tõttu ei võtnud sõjakäigust osa) ja veel umbes 2000 meest rasket ratsaväge.

Sellise suure väe transporteerimise küsimus mere kaudu tekitas teatud raskusi, kuid saadi üle ajakohase korraldusega. Iga rannaäärne feodaal-üksus pidi andma ujuvabinõud (paadid), kuna paatide meeskonnad saadi kokku sundkäsuga, et iga kalameeste küla 100 maja pidi andma 10 meest. Paadid olid 40—50 jalga pikad, 10 jalga laiad ja mahutasid umbes 60 meest.

Esimene laevastik koosnes umbes 4000 paadist. Nood ei olnud sõjalaevad, (paadid), vaid kui transpordid, ehkki mõned mehed olid asetatud paatidesse nii, et võisid tagasi lüüa vähemaid ataake.

Jaapanlaste maasõja plaan oli kooskõlas praegusaja strateegia printsiipidega, ja mis puutub sõja sellesse järku, siis need olid väga edurikkad. Üldine plaan nägi ette, et $\frac{2}{3}$ väge pidi maanduma Lõuna-Koreas ja edasi tungima Hiina piirini; reservid pidi saadetama merd mööda Lääne-Koreasse toetuseks lõunas maandunud vägedele; üks osa pidi jääma ühendusteede kaitseks ja ülejäänud marssima Mandžuurijasse.

Pääväed maandusid Fusani juures 24. mail 1592. a. ja olid lahinguis korealaste vastu väga edurikkad. Mõne nädala jooksul löödi Korea jõud põgenema ja vallutati Fusan, Seoul ja Pyong-Yang.

Kuid varsti sündis jaapanlaste edule pööre, mis osutus neile saatuslikuks — nad kaotasid merevalitsemise.

Sõja lahtipuhkemisel Yi-Sun-Sin juhatas üht flotillat Korea läänerannal, kuna lõunaranna kaitsmine usaldati ühele teisele admiralile, nimega Wun-Kyun.

Kui Jaapani laevastik 60.000-se abiväega saabus Ka-Doki saare juure, Kyung-Sangi maakonna ranna läheduses, admiral Wun-Kyun hirmus sellist suurt väge nähes nii ära, et tahtis uputada kõik oma laevad ja põgeneda maad kaudu. Kuid üks tema staabist ei olnud sellega nõus, vaid soovitas paluda admiral Yi-Sun-Sin appi. Saadeti ka kohe kiirkäskjalg admiral Yi juure. „Las tema kaitseb ise oma randa ja meie kaitseme oma. Miks peaksime meie teda aitama?“ vastas palvele üks Yi staabist. Admiral Yi aga ütles: „Kas Kyung-Sangi maakond ei ole samuti meie kuninga maa? Kuidas võiksime ära ütelda aitamisest.“

80 paati seati kiires korras sõidukorda ja sõideti Han-Son saare juure, kus mõlemad admiralid ühinesid oma laevastikega.

Siin admiral tunnistas üht strateegija printsiipi — jõudude koondamist.

Selle ühendatud laevastikuga mindi jaapanlasi otsima ja kohe, kui nähti neid, tungis Yi neile kallale. Koreaasil oli tuul tagant, mis võimaldas vaenlast tulenooltega lasta. Peagi oli 26 jaapani laeva leekides, muist aeti põhja rammides, või jälle vallutati abordaažiga. Jaapanlased, kokkudes säärasest oodatamatust pääletungist, katsusid põgeneda, kuid korealased ajasid neid ja hävitasid peaaegu kõik nende laevad. See oli suure admiralide esimene edurikas võit, mis löikas ära oma baasist Jaapani väed Koreas. Seda võitu võis lugeda otsustavaks pöördepunktiks sõjapiidamises.

Admiral Yi täielik edu selles ja ka järgnevais lahinguis oli osalt tingitud tema poolt konstrueeritud isesugusest sõjalaevast, mida

hüüti „kwi-sun“ ehk „kilpkonna-paat“. Hiinlased katsid mõned oma sõjalaevad endistes meresõdades dekiga või õigemini üteldes — laudkatusega, kaitseks sõudjaile ja sõdureile. Admiral Yi aga täiendas hiinlaste eeskuju sellega, et kattis oma kilpkonnataolise laeva deki ja küljed metall-lehtedega, pääle selle oli kogu dekk ja küljed kaetud veel teravate okastega, et vältida abordaaži. Sõiduriista vööri oli ehitatud hirmuäratav nikerdatud pää, laiaili lõugadega, läbi mille sõduritel oli võimalik lasta nooli jne. Umbes samasugune avaus oli ka sõiduriista ahtris ja mitu teist avaut külgedes. Metallkate kaitstes sõiduriista tulenoolte eest.

Pääle kõigi muu oli see sõiduriist veel väga kiire ja võis iga jaapani laeva selle tõttu kätte saada. See viimane omadus tegi teda veel kardetavamaks, sest isegi põgenemine ei toonud vaenlasele kasu. Harilikult ta tegi siis rohkem kahju, kui vaenlane hakkas põgenema, sest siis võis tema oma vastaseid taga ajades kätte saada ja ükshaaval rammides põhja ajada.

Imelik oli see, et jaapanlasil puudus selge arusaamine sääraсте kaitstud ja kiirete laevade lahinguvõime üleolekust nende võrdlemisi väikeste paatide üle. Kindlasti nad olid kas teadmatuses või ükskõiksed. Korea vetes teotsev jaapanlaste laevastik ei omanud mitte ühtki suuremat laeva, vaid koosnes mõnest sajast suurest sõuepaadist koosseisuga 6000—8000 meest. Hideyoshi ise nähtavasti mõtles sellest asjast, sest mõni aasta varemalt katsus muretseda portugallaasilt kaks kaljast (galleons), kuid ilma tagajärjeta.

Pea järgnes kolm lahingut üksteisele. Esimeses lahingus No-Ryangi juures admiral Yi võitles ühe Jaapani laevastiku väikese osaga, võitis selle ja uputas 12 laeva. Korea ajalugu ütleb, et „jaapanlased põgenedes olid nii hirmunud sellest laevast (kilpkonnapaat), mis neid ajas taga ja ükshaaval uputas, et trampisid jalgadega ja karjusid, et see on rohkem kui inimeste kätetöö.“

Admiral Yi sai selles lahingus kuulist haavata, kuid keeldus haava järelevaatusest, enne kui vaenlane oli võidetud.

Pääle selle, kui korealased olid kogu öö sõitnud ida poole, nad liginesid Tang-Hangile (Fusani ligidal), kus puutusid kokku Jaapani päälaevastikuga, mille koosseisu kuulus ka üks kolmedekiga laev, millel asus admiral siidriietuses ja kandes kullast päähēt. Kartmata Yi tüüris otse selle laeva poole oma kilpkonnapaadiga ja, kui jõudnud küllalt lähedale, andis käsu ühele oma paremale laskjale tabada meest siidis. Nool läbistas mehe kaela. Nähes

oma juhi langemist, kogu laevastik pöördus ümber ja katsus nii kiiresti kui võimalik põgeneda, kuid hariliku tagajärjega.

Pärast meeltheitlikke võitlusi, mis kestsid ligikaudu kogu päeva, peaaegu terve jaapani laevastik kas aeti põhja, põletati ära või võeti vangi.

Admiral Yi teotses õigete printsiipide alusel, asudes pääletungile ja hävitades vaenlase sõjajõude. Varsti lõikas tema oma strateegia tulemuse kasusid. Asudes laevadega jaapanlaste harilikule mereühendusteedele, puutus kokku ühe jaapani konvoiga, mis tõi abivägesid ja moonu maal teotsevale sõjaväele. Korea laevastik manööverdas omapärases rivistuses, see rivistus oli V kujuline, lahtise otsaga suunitud vaenlase poole. Korealased nimetasid sellist rivistust „kalalõksuks“ ja see võimaldas neil ümber piirata vaenlase laevad. Selles lahingus kõik jaapanlaste laevad, 26 sõjalaeva ja palju transportlaevu, hävitati ära ja 200 pääd võeti kaasa kui võidumärgid.

Jaapanlaste poolt ettevõetud Hiinat vallutamise esimese sõjakäigu otsustav merelahing löödi mõni kuu hiljem. Jaapani väed maal ajasid kogu aeg oma ees viletsalt varustatud ja juhitud Korea vägesid.

Yi-Sun-Sin tuli nähtavasti arvamisele, et pääle eelpool kirjeldatud lahingute jäävad jaapanlased ettevaatlikumaks ega katsu enam Korea idaranda või ka Fusani tulla, ja viis oma laevastiku endisele asukohale, poolsaare lääneranda, kus lootis jaapanlaste järgmist ilmumist.

Sündmused tõendasid täielikult tema õiget olukorra hindamist, ja millalgi üks tähtis strateegiline liikumine pole olnud paremini kalkuleeritud kui see oli.

Ei ole kindel, kas Hideyoshi oli informeeritud jaapanlaste kaotusest merel ja kas ta tegi seda teades või teadmata, kuid ikkagi ta jäi oma endise plaani juure ja saatis abiväed lääneranda. See oli saatuslik viga.

Määratu suur jaapanlaste laevastik, võibolla, umbes 100.000 mehega pardal, liikus väikeste saarte grupi poole Korea edelarannal ja seega sattus otsekohe korealaste poolt ülesseatud lõksu.

Kui admiral Yi algul nägi neid kaugelt, demonstreeris silmakirjaks taganemist, osalt selle mõttega, et vaenlase laevu koost ära meelitada, ja osalt, et pääletung võiks jaapanlasi põgenema ajada ja seeläbi nad võiksid pääseda. Nähes korealasi taganemas, jaapanlased asusid tagaajamisele. Äkitselt pöörates 180°, admiral Yi tungis vaenlasele kallale ja hävitas need siis ükshaaval. Palju vaenlase laevu aeti põhja

rammiga, palju põletati ära ja mõned püüti kinni. Kokku jäi kadunuks 71 laeva — ütleb Korea vana ajalugu.

Lahingu ajal jõudis kohale veel teine jaapani laevastik ja püüdis vahvasti lahingukäiku muuta, kuid asjata. Üle 50 laeva aeti põhja, kuna konvoi hävitati. Isegi vahvad jaapanlased olid niivõrd hirmunud, et põgenesid suures segaduses.

Selle viimase lahinguga, mida võiks Korea Salamis'iks nimetada, lõppes Hideyoshi poolt ettevõetud esimene Hiina vallutamise sõjakäik. Yi-Sun-Sin oma imestusväärse eduga merel ajas nurja selle suurejoonelise ettevõtte. Ehk küll sõda maal kestis veel mõnd aega, jaapanlased pidid Fusani ümbruskonda tagasi tõmbuma.

Selle sõjakäigu ebaõnnestus ei kohutanud jaapanlasi uue sõjakäigu ettevalmistuste teemisest. Kolme aasta jooksul ehitati laevu, muretseti varustust ja võeti sõdureid. Viimaks 1596. aastal oli Hideyoshi jälle valmis sõjakäiguks. Kuid ta tegi veel kord eksisammu. Esimese sõjakäigu ajal ta jättis kahe silma vahele merejõudude tähtsuse, sest enne teist sõjakäiku ta alahindas Korea sõjaväge, kes tunduvalt suurendati Hiina vägede poolt ja keda nüüd juhiti parimate Hiina kindralite poolt.

Ruum ei luba kirjeldada maasõja käiku, ainult tuleb tähendada, et üldiselt jaapanlasil ei olnud edu.

Et säärasest andekast ja mõjurikkast isikust kui oli admiral Yi-Sun-Sin, lahti saada, selleks kurikaval Hideyoshi valmistas plaani, millest on kõige parem jutustada Korea ajaloolaste sõnadega:

„Enne seda teiskordset maandumist Korea rannikule oli jaapanlasil tarvis teelt kõrvaldada admiral Yi-Sun-Sin. Jaapani laevastik enam ei riskeerinud puutuda kokku tema „kilpkonna-paadiga“. Jaapanlased panid tähele, kuidas vastastikune kadetus korealaste seas töötas nende kasuks ja otsustasid seda kasutada Yi kõrvaldamiseks. Nii saabus ühel päeval kindral Kim-Eung-Su laagrisse jaapanlane nimega Yo-Si-Ra ja ütles, et ta on tüdinud olla jaapanlane ja tahab jääda korealaseks. Tema riietus korealasena, käis korealaste ja jaapanlaste vahet ja andis esimesile teateid, mis paistsid olevat väga tähtsad. Näis nagu oleks ta korealaste huvide eest väljas. Ühel päeval ta ilmus suures ärevuses ja ütles, et jaapani kindral Kato suure laevastikuga on saabumas Koreasse ja möödub teatud saarest, kuhu peaks admiral Yi ette saadetama, et ta tõrjuks vaenlase tagasi või ajaks põhja.

Kindral Kim kirjutas sellest kuningale ja palus käske. Kuningas, uskudes admiral Yi võimetesse, andis selleks nõusoleku, kuid kui Yi selle käsu sai kätte, vastas kohe, et see on lõks, kuhu teda tahetakse meelitada, ja mis teeks vabaks tee Koreasse pääsmiseks. Seepärast ta keeldus säärast riisikot enda pääle võtmast, eriti veel, et nimetatud koht on üle külvatud veevaluste kaljudega ja väga hädaohtlik navigeerimiseks.

Tallinn, Suur Tartu mnt. nr. 74 — 1,

Telefon 304-32.

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

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

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

Soovi korral täidan tellimised oma materjalist tellija valiku järgi.

Järelmaks võimaldatud.

ALBERT KUULER

Austusega omanik.

Kuid Yo-Si-Ra käis kindral Kimile pääle, et see plaan viidaks läbi, ja viimaks kindral saatis kuningale teate, et admiral Yi keeldub minekust. Nagu võis arvata, oli admiral Yi kuninga koja juures vaenlasi, kes sää-rast juhtumit ei jätnud kasutamata. Tagajärg oli see, et anti käsk admiral Yi vangistada ja tuua tema Seouli; tema asemele määrati Wun Kyun. Kuningas kavatses Yid lasta surmata, kuid arvestades tema

suuri teeneid, muudeti surmanuhtlus, ja karistuseks tagandati admiral ainult kohalt.

Nii juhtus, et parim sõdur kogu Koreas, kellele kuningas võlgnes oma krooni kahel korral, muudeti lihtsõduriks. Imelikem oli see, et Yi ei kaevanud selle üle sugugi, vaid tegi oma tööd vaikselt nagu poleks juhtunud midagi.“ (Järgneb.)

Muuta tuleks Eesti kaubalaevastiku mehaanikute vormiriietus.

Halenaljakas juhtum tabas nende ridade kirjutajat koos oma sõbra mehaanikuga ühes tuntud päälinna restoranis.

Sammunud ühel maikuu varajasel õhtutunnil südalinnas asetsevasse lõbustuskohta, võeti meid vastu asutuse omaniku või ärijuhi käsul, nagu hiljem selgus äri huvides, vene muusika kulunud löökpaladega. Oldi arvamisel, et vene meremehed tulid sisse oma kurba meeoleolu hääks tegema. Loodeti muidugi helduse osutamist arвете tegemisel ja tasumisel.

Ei suutnud kuidagi esiteks endale selgeks teha, mis meis nii venepärast, et isegi kelner tuli oma teenistust meile vene keeli pakkuma. Kuid hiljem, kui möödus ettekannete osa näitlejate poolt ja meie meeoleolu muutusel palusime üht endist kuulsamat lauljat-pagulast, praegu küll vist vabariigi alam juba, oma lauda külalisena, keeldus esialgu viimane seda tegemast. Kuid hiljem asja selgumisel tuli välja, et süüdi olid sõbral seljasoleva mehaaniku vormiriietusel leiduvad käiste punased vahepaelad, mille alusel tähendatud härra pidas meid venelasiks meremeesteks-kommunisteks, seega oma põlisteks vaenlasiks. Ta ei suutnud kuidagi mõista, et ka Eesti meremees selle karjuvale punasele värvile oma käiste ilustamiseks on leidnud koha.

Olgu kuidas on selle juhusega, mis muidugi ei ole

mööduandev selleks, et vormi muuta, kuid peab kahjuks siiski tähendama, et käiste paelte seadeldis pole sugugi kooskõlas selle, muidu nii kena värvilt kui ka lõikelt vormiriietusega, vaid päris inetu näeb välja.

On ka välisriiges eraldusmärke mehaanikute käistel, kuid kuski need pole nii silmatorkavad, pean ütleva: kohe vastik-punased, kui meil.

Sakslased kannavad kuubedel sinist sametkraed ja säärast äärt ka mütsil, kust ka neil nimetus „sinikraed“ on tulnud. Nii on ka inglasil eraldusmärgina käistel, kuldpaeltel vahepaelad mitmes värvis, kuid ikka tagasihoidlikes toones.

Usun, et ilumõiste ka meid kohustaks oma käistel muutust ette võtma, milleks oma poolt esitan järgmise kava: Paelad kullavärvilised, endises laiuses jäägu, vahedega üksteisest 3 m/m, muidu kõik sirgekujulised, ilma senini püsinud lengita, mis enesest kujutab mingisugust pressraua käepidet. Vahepaeltena kasutada kas tumesinist või violettvärvilist sametit. Pääle selle võiks olla ülemise kuldpaela keskpaiga kohal, 10 m/m viimasest kõrgemal, — 30 m/m läbimõõduga, kullaga välja ömmeldud, koostatuna, ankur ja kolmetiivaline propeller, mis asendaks senist inetut lenki.

Ka võiks mütsi märk, nimelt ümbritsev pärg tammelehtedest kootud olla, mis ka oleks eestipärasem.

Mehaanik.

STANDARD

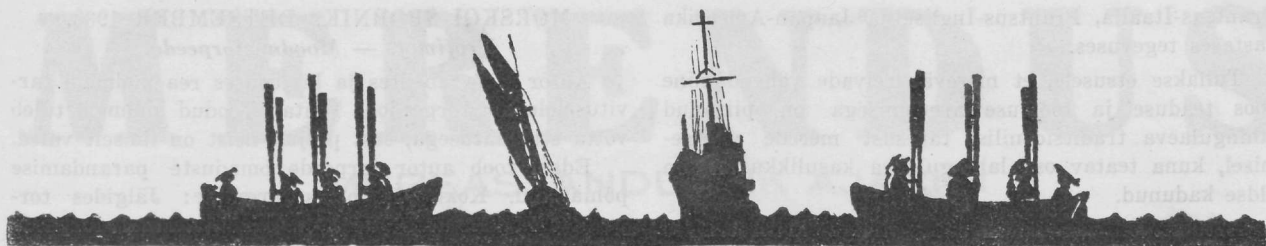


**BENSIINID
PETROOLEUM
MÄARDEÕLID
NAFTA
FLIT
NUJOL
MISTOL**

A.-S. EESTI-PETROL

TALLINN, SUUR KARJA TÄN. 4.

TELEFON 446-72.



Välismaist kirjandust.

MARINE RUNDSCHAU. JANUAR 1934.

Kontr-admiral E. Wolfram. — Pettemiinid.

Autor toob huvitava kokkuvõtte inglaste poolt Maailmasõjas tarvitatud pettemiinide kohta Helgolandil lahe tõkestamisel. Kokkuvõttes oleks artikli sisu järgmine.

Lõhkeaine asemel liiva või muude süütute ainetega täidetud miinide (pettemiinide) tarvitamine sõjaliseks otstarbeks võib paista naeruväärsena. Tutvudes aga asjaga lähemalt, paistab, et inglased oma pettemiinidega saavutasid Maailmasõja ajal võrdlemisi väärtuslikke tulemusi.

Pettemiinide tarvitamiselevõtmise põhjustas nõue sulgeda teatav veeala vaenlasele, ilma et tõke aja laevadele oleks ohtlik (arusaadav olukorras, kus ei saa kasutada kindlusemiine). Inglased olid kindlaks teinud, et sakslased leitud miinitõkkeid ei traalinud välja, vaid määrates tõkke piirid, rajasid uued farvaterid, jättes seega vaenlase poolt veestud tõkke endale kaitseks. Et kindlustada endale vaba sissepääsu Helgolandil lahte, inglased tarvitasid alul aegumiine (miinid, mis teatava aja möödumisel muutuvad ohutuks). Kui niisugune aegumiinidest tõke oli sakslaste poolt kindlaks tehtud, siis lugesid sakslased selle veeala suletuks; et aga miinid tõkkes teatava aja möödumisel uppusid, siis muutus see olematuks, ja inglasil oli vaba liikumise võimalus veealal, mis sakslaste poolt oletati tõkestatuks.

Kuna aegumiinidest tõke alles teatava aja möödumisel muutus ohutuks (inglise aegumiinid uppusid 38 päeva pärast), kuna aegumiinide tõkkeid tuli teatavil ajavahemikel uuendada, et sakslased pettest ei saaks aru ja kuna aegumiinid alati ei töötanud korralikult, siis otsustasid inglased alates 1918. a. märtsikuust aegumiinide asemel kasutada Helgolandil lahe sulgemiseks pettemiine.

Pettemiinidest inglased veesksid Helgolandil lahes 11 tõket, mis koosnesid 60—80 miinist, seega kokku umbes 750 pettemiini.

Pettemiinide mõju oli see, et sakslased oletasid suletuks 3 farvaterit, kuna tegelikult need olid täitsa vabad liikumiseks. Seega oli pettemiinide varal inglastele võimaldatud vaba sissepääs Helgolandil lahte kogu 1918. aasta kestel, mida kasutasid inglise allveelaevad ja miinipanjad. Ka katkestasid sakslased pettemiiniliste tõkete avastamisel mitu operatsiooni.

Kas tulevikus on võimalusi sääraseks pettemiinide

kasutamiseks on küsitav. Asi on tulnuste tõttu siiski seda väärt, et seda lähemalt uurida.

Peab mainima, et sakslased ei teadnud pettemiinide tarvitamisest sõja ajal midagi. Asi tuli päevavalgele alles Saksa ja Inglise admiraliteetide vahelise dokumentide vahetuse tõttu Helgolandil lahe miinisõja ajaloo koostamisel.

Päevaküsimusi. Neophanklaasi tarvitamine udus.

Katsete varal on kindlaks tehtud, et lisades klaasile neodiim-ärtsi, saame sinakas-halli klaasi, mille läbi vaadates kaob kollane värv spektrumis, kuna punane ja roheline värv tuuakse esile teravalt. Need omadused teevad selle klaasi kasutamise merel väga väärtuslikuks, sest pimestavad nähtused on kollasevärvilised (nagu heledalt valgustatud vastusõitja ja ka päikese sära), kuna roheline ja punane värv on merel tähtsaimad. Vaadates läbi selle klaasi ilmnevad udus esemed palju selgemini, iseäranis rohelsevärvilised, kuna päikese vastu vaadates kaob täielikult pimestuseffekt. Neophanklaasi võib tarvitada binoklilfiltritena või prillidena.

Merevägede ülevaade.

On toodud väga asjalik kokkuvõte Saksa, Inglise, Prantsuse ja Itaalia laevastikest. Kokkuvõttes on antud ülevaade laevastike suuruse arenemisest, usisist kavatsusist, võrdlevast tugevusest ja vajadusest laevastiku järele. Kokkuvõttest selgub, et ainuke suurriik, kes oma laevastikku on vähendanud, on Inglismaa ja et Inglise praegune laevastik on vaevalt suuteline täitma temalt nõutavaid ülesandeid.

*

Pääle selle on toodud arvustav kokkuvõte Admiral Castex'i kahest viimasest raamatust „*Strateegilised teooriad*“; ajalooline ülevaade Prantsuse laevastiku tugevusest ja muid vähemaid kirjutusi.

JOURNAL ROYAL UNITED SERVICE INSTITUTION. NOVEMBER 1933.

Kontr-admiral Gadov. — Mereväe nüüdisaja probleeme.

On toodud tõlge tähendatud artiklist, mis ilmus ajakirjas „*Wissen und Wehr*“ 1933. a. juulis.

Artiklis on toodud lahingulaevade tegevus Maailmasõjas ja siis järjekorras laeva tüüpide kasulikkus

Prantsus-Itaalia, Prantsus-Inglise ja Jaapan-Ameerika vastases tegevuses.

Tullakse otsusele, et mereväe relvade vähendamine koos teaduse ja tööstuse arenemisega on piiranud lahingulaeva traditsioonilist tähtsust merede valitsemisel, kuna teatav osa lahingulaeva kasulikkusest on üldse kadunud.

Artikkel on varustatud suure hulga kritiseerivate märkustega. Lõppmärkus, mis tahab olla kokkuvõtte, kõlab järgmiselt: Asjaolu, mis ei ole muutunud, seisab selles, et on ainult üks mõjuv ja kindel abinõu lahingulaeva vastu: see on teine lahingulaev. Vaatamata sellele, kui aeglane ka lahingulaev ei oleks, peab ikkagi iga vähem laeva tüüp temale teed andma. Kiirus võimaldab küll laeval hoiduda vaenlasest või astuda vaenlasega lahingusse, kuid suurtükid ja soomus on faktorid, mis võimaldavad laeval tungida sinna, kus seda vajatakse, vaatamata igale vastutegevusele.

Vanemleitnant H. Lockyer. — Praktilisi vaatlusi impeeriumi kaitsest.

Artiklis on esile toodud Inglise kuningriigi kaitse nõrgad küljed. Huvitav on tähele panna artiklis toodud Inglise mereväe eelarve osa riigi üld-eelarvest:

1890/91. aastal	17,7%
1900/01. „	15,2%
1904/05. „	24,3%
1913/14. „	24,6%
1919/20. „	9,25%
1924/25. „	6,99%
1932/33. „	6,59%

Autor leiab, et praeguse piiratud laevastiku juures tuleks suurendada tähtsamate kolooniate maaväe kaitset ja koondada laialipaisatud laevad kodumaale ühiseks jõuks.

MORSKOI SBORNIK. DETSEMBER 1933.

Trofimof. — Moodne torpeedo.

Autor toob tabelites ja kirjutuses rea andmeid tarvituseleolevate torpeedode kohta. Toodud andmeid tuleb võtta ettevaatusega, sest paljud neist on ilmselt valed.

Edasi toob autor torpeedo omaduste parandamise põhialused. Kokkuvõtte oleks järgmine: Jälgides torpeedo omaduste arenemist, võib öelda, et ainult torpeedo laengu suurendamine (kas mitte torpeedo laskekauguse suurendamine? —S.) nõuab torpeedo kaliibri suurendamist; laskekauguse ja kiiruse suurendamiseks ei ole tarvis kaliibrit suurendada, vaid selle asemel tuleb arendada masinate ökonoomsust, reservuaari surve suurendamist, masinate töö surve vähenemist, hoolikat määrimist, täpset osade juurepassimist ja torpeedo roolimise seadiste täpsust.

Kahjuks ei puuduta autor üldse katsena tarvituseleolevat elektortorpeedot.

A. Melnitski. — Mürsu konstruktsiooni parandamine.

Autor loetleb artilleeria omaduste parandamise viise enne Maaailmasõda. Need koosnesid mürsule suurema algkiiruse andmisest kanali surve ja pikkuse suurendamise abil.

Edasi toob autor esile mürskude omaduste parandamisviisid, mis seni on koosnenud mürsu pikkuse suurendamisest ja pää ning saba kuju parandamisest. Kuna mürsu juhtvöö ei võimalda enam mürsu pikkust ja kanali survet suurendada, siis leiab autor, et edaspidiseks mürsu omaduste parandamiseks tuleb mürsud teha keerdlõigetega varustatuina, mille tõttu võib suurendada mürsu keerlemise kiirust ning selle tagajärjel mürsu pikkust ja võib suurendada ka survet kanalis ning selle tagajärjel algkiirust. Säärased mürsud ei ole ka väga tundelised kanalikumisele, mistõttu suureneb suurtüki iga. Katsed Prantsusmaal säärase mürskudega on annud täiesti rahuldavaid tulemusi.

—S—

Lühikesi teateid.

TEATEID THE MARINE ENGINEER ANDMEIL.

Ümberehitusi Saksa kaubalaevastikus.

Hamburg-Ameerika liini omanikud on otsustanud oma nelja laeva juures, „Albert Ballin“ klassist, ette võtta ümberehitusi, neid pikendades laeva esimeses osas 36 jala võrra. Selle ümberehituse sihiks ei olnud mitte soov kiirust juure võita, vaid kokkuhoidu saavutada kütetuludes. Neli laeva, mille juures võetakse ette need tööd, on järgmised: „Albert Ballin“, „Deutschland“, „New-York“ ja „Hamburg“.

Uuetüübiline propeller.

Norra inseneril, nimega Skogen, on korda läinud leiutada uuetüübiline propeller, mille tiibade pind on jaotatud kahte-kolme osasse pikalt ulatuvate vahedega. Katsed säärase radiaalselt lõhestatud propelleriga, mootorpaadil, on andnud häid tagajärgi. Nimelt on

saavutatud kiirus, mida see paat omas endise propelleriga, kasutades ainult kakskolmandikku mootori jõust, ennem kasutatud täie jõu vastu.

X-kiirte kasutamine laevachituses.

Saksamaal Wilhelmshafeni mereväe tehastes on juba kolme aasta eest sisse seatud Röntgeni kabinet, millega seni palju katseid tehtud laevadele määratud valatud osade juures, avastades sisemisi vigu juba varem kui viimased läksid ümbertöötamiseks, seega palju kokku hoides ja ka ühtlasi mitte võimaldades vigadega laeva osadel ehitusse paigutamist. Niisama võib see kasutamist leida parandustööde läbivaatamisel, elektrisveisimise korral katelde juures kui ka teistel aladel. On lootusi, et X-kiirte kasutamisel, edaspidised täiendused ja areng viimasest kujundavad laevachituses väga vajalise ja tähtsa teguri.