


MEREUAGI



21

MERENDU

NII LOETAKSE



# „PÄEVALEHT“

---

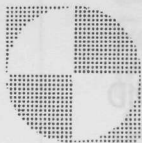
IGA MÖÖDUVA 24 TUNNI SÜND-  
MUSED NII KODU- KUI KA VÄLIS-  
MAAL LEIATE VARAHOMMIKUL  
ILMUVAST „PÄEVALEHEST“,  
PEALE SELLE JUHTKIRJU, HUVI-  
PAKKUVAID REISIKIRJELDUSI,  
ROMAANE, VESTEID JA PALJU  
MUUD HUVITAVAT

---

„LASTE RÕÕM“ PUUDUB AINULT  
LASTETA PEREKONNAS



Graafiline kontor



Herbert F. Tungal



Tallinn, Vana Viru 9. Telefon 437-05



TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIK  
TRÜKIK  
TRÜKIK  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA  
TRÜKIKODA

TRÜKIKODA

**R. Tohver & Ko**

TARTU MNT. 49, TELEFON 416-93

VALMISTAB IGASUGUSEID TRÜKITÖID  
MOODSALT, MAITSEKALT JA KIIRELT.  
TELLIMISTE TÄITMINE TÄPNE.

R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
VER & Ko  
VER & Ko  
VER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko  
R. TOHVER & Ko

**JAHID, PAADID  
JA SÜSTAD.**

**PAADITÖÖSTUS**

**J. KIIL**

TALLINN, TÖÖTUSE 66  
KÖNETRAAT 439-03

*Elegantne daam*

kannab

*„Simplex“*

kindaid

**A.-S. „Kindavabrik Simpleks“**

Tallinn, Prii tän. 3, telefon 448-19



# A/s. „Volta tehased“

Tallinn, Tööstuse tän. 47, kodukeskjaama telef. 477-66

Telegr. aadress: Volta Tallinn

*Elektrimasinad*

*Pumbad*

*Ventilaatorid*

*Sooja õhu kütteaparaadid*

*Spiraalidega kütetorud*

*Elektrimasinate remonteerimine*

*Lülituspatareid malmist keetas*

## *Küürimise pulber*

on iga meremehe truud  
saatja, tema abil ta saavutab  
puhtust kiirelt ja  
intensiivselt.



*Küürimise ja  
puhastamise  
pulber*

**BOB** puhastab puust ja metallist esemeid ja määrinud käsi.

*Köögis asendamatu*

Tarvitage ja nõudke **Viko** rohelist seepi



• Soovitame uusi ja tarvitatud esemeid! •

Kauplus Maneeži tänav 4. Telefon 301-23

## VALMISRÕIVAID:

Ülikondi, palituid, jopesid, kasukaid, karusnahkseid mantleid, peakatteid, jalatseid jne.

Vaipu (põranda, voodi), karusnahku, fotoaparate, binokleid, kohvreid jne.

Kauplus Narva mnt. 18, telefon 306-84

## MOODSAT MÖÖBLIT:

Rõiva, einelaua ja raamatukappe, kirjutus- ja söögilaudu, toole, sohvaid, tugitoole, voodeid, öökappe, tualettpeegleid jne.

Õmblusmasinaid, kirjutusmasinaid, jalgrattaid, peegleid jne.

# Pandimaja kauplused Tallinnas

Tööstus-kaubandusühing

## Betty Besprosvanie & Poeg

Tallinn,

Suur Karja 12. Telefon 446-63

Puuvillased, villased ja kunst-  
siidist trikootažtoted.

Suur valik meeste ja  
naiste valmisriideid  
paremast materjalist

Mereväe vormi tellimiste  
vastuvõtmine

S. Karja tän. 3

## J. EIDELMANN

Telefon 446-88

Töö kiire ja korralik. Hinnad  
odavad.



ÜHISTEGELIK KINDLUSTUSSELT

# EEKS-MAJA

Tallinn, telefon 478-08

*Kes soovib hästi riietuda,  
see ostab valmisriideid*

## Jürgenson'i

valmisriieteärist

Harju 30

## „Uus Jockey Club“

TALLINN

Viru tän. 1

Tel. 436-10

# „AIVAZ'“

MALM-, VASK-, PRONKS-

**VALATISED**

ALATI KÕRGEVÄÄRTUSLIKUD

**A.-S. „AIVAZ'“**

TALLINN, SOO TÄNAV NR. 27



# Kõrvaltootus



Joon-, võrk- ja mitmevärviklišeed

A. HAAV

Tallinn, S. Karja 21  
Kõnetraat 456-48

## Akna- ja uksekardinaid

kardinaliiste, pesu-, voodilina- ja käte-  
rätiriie, profeeelinu, pikee ja tüllist voodi-  
vaipu, päevasärgiriie jne.

soovibab suures valikus  
soodsate hindadega

**JOH. MESPÄK**

pesuriide ja kardinakauplus

Tallinnas, Suur Karja tän. 3  
(Scheeli panga kõrval) Telefon 437-11

*Elbeo* sukad



on Pariisi maail-  
manäitusel krooni-  
tud suurima auhin-  
naga

**GRAND PRIX**

Ainumüük

**L. D. EPSTEIN** Asut. 1876.  
TALLINN, KUNINGA 2.

*Moodsaid kardinaliiste ja igasugu raud- ja teraskaupu soovibab*

**M. MÄNNIL & Ko.** Tallinn, Pikk t. 13. Tel. 431-49.

F-ma

**A. MARKOVITSCH**

TALLINN, VIRU TÄN. 15. TELEFON 447-52

Suurim valik **kuld-, hõbe-, alpaka- ja**  
**kristallasju**

Põranda-, seina-, kamina-, laua-, auto-, tasku- käekelli ja  
stoppereid parimaist Šveitsi vabrikust nagu: „Zenith“  
„P. Buhre“ „Tavannes Watch“ „Eterna“ „Junghans“. Alati  
saadaval kohaseid spordiauhindu ja juubelikinke.

Müük suurel ja väikesel arvul.

Soodsad hinnad.

**K. K. „ELGEN“**

E. Gendel

Norra kalosside ja kummijalanõude

**„VIKING“**

esindus ja en-gros ladu

Tallinn, Uus tän. 14. Telefon 430-82



Moodsaid portselan kohvi- ja lõunaserviise,  
roostevabu lusikaid, nuge ja kahvleid suures  
valikus

**J. SOONSEIN**

Tallinn, Estonia teatrimaja 8  
Telef. 460-42



Nahka,

talla-, pastla-, pinsoli-, saapa pealis-  
ja voodrinahad.

Nahakaupu,

hobuseriistad, rihtmud, tööpõlled, kin-  
dad jne.

Jalanõusid

nahast: a/s. „Globus'e“ tehastest,  
kummist: o/ü. „Põhjala“, „Quadrat“,  
„Nokia“ kalosse ja botikuid.

Kingsepa

ja sadulsepa-tarbeid, saapatikud, lõn-  
gad jne.

Jalgratta

sise- ja väliskummid o/ü. „Põhjala“,  
„Quadrat“, „Nokia“ jne. tehastest.

**Müük suurel ja väikesel arval.  
Jällemüüjatele vabrikuhindadega.**

**N. BÖSTROV**

Tallinnas, Vene turg 1, tel. 313-13

Parim abinõu metalli  
puhastamiseks on

*Sidol*

ja põranda  
poonimiseks

*Sigella*

**A-s. Sidol Company**

Tööstuse 49. Telefon 441-00

*Kindlustage oma elu ja varandus*

**EKA'S**

suurimas kodumaa kindlustusseltsis

Kindlustussummad üle Kr. 2.600.000

# K.-Ü. „RAHVAÜLIKOOL“

Paberikaubad

Kirjutusmaterjalid

Kontoritarbed

Raamatud kõikidest kirjastustest

Oma noorsoo-raamatute kirjastus

Trüki- ja köitetööd

**Raamatu, kirjutusmaterjali ja paberikaupade suurlaod Tallinnas**

Harju 48, omas majas, telef. 444-39, 444-37  
Pärnu maantee 10, telef. 446-67, 446-66

## V.M. LAUSSEN

välisesindused

Tallinn, Roosikrantsi 3

Telef.: kontor 446-26, ladu 321-13

ESITAB:

laevamootorid, valgustusseaded,  
laevatarbed, raadioseaded,  
pärämootorid, kompressorid,  
sõjalaevade ehitused jne.

VALMISRIIETE ARI

## F<sup>a</sup> M. JOSSELOV

Tallinn, V. Karja 1

Telef, 450-61

Ateljee

## ED. TASKA

TALLINN-KUNSTIHOONE  
TELEFON 443-58

Sobivaid kingitusesemeid  
tähtpäevadeks ja jõuluks

# K.K/ü. „TÖÖKOOL“

Tallinn, Pärnu mnt. 28. Telefon 473-77

**N.Liidu kirjanduse keskladu Eestis**

Suures valikus raamatud kõikidelt aladelt

**N.Liidus ilmuvate ajakirjade ja ajalehtede tellimiste vastuvõtmine ja üksiknumbrite müük**

**Külastage meie ladu, kus võite tutvuneda proovinumbritega**

**Tähelepanu väärivad järgmised ajakirjad:**

	AASTAS	
	Numbrite arv	Tellimisehind
Вестник Инженеров и техников . . .	12	— 14.00
Вестник Противоздушной обороны . . .	12	— 20.00
Водный Транспорт (журнал) . . .	12	— 16.00
Водный Транспорт (морское изд.) . . .	180	— 28.00
Водный Транспорт (речное изд.) . . .	180	— 28.00
Краснофлотец . . . . .	24	— 8.00
Красный флот . . . . .	180	— 24.00
Морской сборник . . . . .	24	— 40.00
Судостроение . . . . .	12	— 32.00
Техника и вооружение . . . . .	12	— 24.00



# MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

*Ilmub kuus korda aastas*

Vastutav toimetaja <b>Richard Kokk</b> , vanem-leitnant	Väljaandja: <b>Mereväe Ohvitseride Liitkogu</b>  Toimetuse ja talitus: <b>Merejõudude Staap</b> Tööstuse 52. Tel. Mereväe 51	Tegevtoimetajad: <b>Oskar Valdre</b> , vanem-leitnant, tel. Mereväe 90 ja 107. <b>Joh. Ivalo</b> , leitnant, tel. Mereväe 97
Telefon Mereväe 94 ja 102.	Tellimishind: aastas kr. 3.—; ½ aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s. Välismaale: aastas kr. 4.—; ½ aastas kr. 2.—; üksiknumber 70 s.	Majandustoimetaja <b>A. Jürgenthal</b> , leitnant, tel. Mereväe 47.

NR. 6

23. NOVEMBER 1939

VII AASTAKÄIK

**SISU:** Vanem-leitnant R. J. Kokk – 21 aastat. J. J. – Sõjakonterband ja erapooletegevusest teenenud. Iv. – Destroierilt kõigil üle parda kukkunu päästmine. F. V. P. – Põhimõtteid tehniliste väelike rahuaegsest komplekteerimisest. Kiirendatud ristpeilung. Leitnant H. Pedaste – Belgia ranna kaitse 1914–1918. a (tõlge, järg). Do. – Mereväe Allohvitseride Kogu tegevusest 1939. a. G. S. – Mereväe Allohvitseride Laskespori Uhingu viieaastase tegevuse ülevaade. L. V. – Sõjaväeteenistusest lahkunud kaadriallohvitsere. G. S. – Rändauhind. R. K. – Kuldas hukkus „Thetis“. Lühiteateid sõjalaevastikest.

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

*Mereväe XXI aastapäeva puhul soovib „Merendus“ õnne, jõudu ja püsivust  
Merejõudude Juhatajale, mereväe kaadrile ja kõigile mereväes teenivaile.*

\*

**Lugupeetavaile lugejaile, kaastöölisile ja kuulutajaile.**

„Merendus“, lõpetades käesoleva numbriga oma VII aastakäigu, palub kõiki lugejaid, kaastöölisi ja kuulutajaid vastu võtta toimetuse südamlilik tänu möödunud aasta jooksul ajakirjale osaks saanud heatahtlikkuse, kaasabi ja otsese toetuse eest. Seetõttu „Merendus“ võib heade tagajärgedega ja täielise rahuloluga selja taha jätta ühe eduka tegevusaasta.

Möödunud aastal on püütud kinni pidada neist sihtidest ja teostada neid eesmärke, mis seati üles 1933. aastal „Merendus“ nr. 1. Siis oli „Merenduse“ väljaandmise põhjenduseks soov – selgitada laiematele hulkadele meresõjalisi ja merekaubanduslikke probleeme ja aidata näidata teid nende lahendamiseks nii rahu kui ka sõja ajal. Kuivõrd õiged olid siis ülesseatud sihid ja kuivõrd elulised on nad tänapäeval, seda näitas kujukalt möödunud aasta.

Seepärast „Merendus“ tahab, astudes uude tegevusaastasse, jätkata ülesseatud sihtide taotlemist ja loodab, et kõik „Merenduse“ sõbrad ei keeldu ka järgneval aastal osutamast samasugust heatahtlikkust kaasabi ja toetust, nagu see on osaks saanud möödunud aastail.

TOIMETUS.



Merejõudude Juhataja  
**kapten-majoor J. Santpank**  
VR II/3.

## 21 aastat.

Vanem-leitnant **R. J. Kokk.**

21. novembril on jälle möödunud üks aasta mereväe elus ja seega merevägi on jõudnud oma vanusega täisikka. 21 aastat on lühike periood ühe riigikaitse organi elus, kus kõik põhjeneb vaid pikema perioodi kestel saavutatud kogemustel ja väljakujunenud doktriinidel. Teoreetilised probleemide lahendamised üksi pole kunagi annud maksimaalseid tulemusi, kui sellele lisaks pole olnud rakendatud tubli annus praktilisi kogemusi. Kuid praktilised kogemused ja veel rohkem põhjapanevad ühised vaa-

ted ja vastastikune arusaamine juhtkonnas, mida kokkuvõetult võime nimetada väljaõppeks, on teinud ajaloos imesid. Tuletagem vaid meelde selle taset Inglise laevastikus admiral Nelsoni ajal. Seal piisas vaid ühest juhtlaeva signaalist ja seegi polnud otseselt lahingukäsk, vaid soov „England expects that every man will do his duty“\*). Ja tagajärjeks oli hiilgavaim hävitamislahing meresõjakunsti ajaloos.

\*) „Inglismaa ootab, et iga mees täidab oma kohust.“

Siin ei pannud võidule aluse materiaalne üleolek, vaid juhtkonna peensusteni üksteise mõistmine ja sellele vastavalt iseseisev ja julge tegutsemine.

Aga säärase väljaõppe taseme saavutamine pole võimalik mõne aasta ega ka kümne jooksul. See põhjeneb sügaval ja vajab juurdumiseks palju aastaid. Väljaõppe taseme kõrgus oleneb peamiselt juhtkonna tasemest, sest ju-

märksa halvemas seisukorras kui maavägi, sest seal oli kõrgema sõjalise haridusega ohvitseri siiski olemas.

Seda vabadussõjaaegsete ohvitseride puuduliku sõjalist ettevalmistust kompenseerisid suurel määral nende isikute mereasjanduslikud teadmised, sest enne mereväkke astumist olid nad kõik lõpetanud merekooli ja sõitnud kaptenite ja tüürimeestena kaubalaevadel. Seega



Mereväe ohvitseride I lend.

hid on kaitseorganisatsiooni selgroog, kusjuures materjalosa osatähtsus on suhteliselt märksa väiksem.

Kõrge väljaõppe tasemega juhtkonna loomist võimaldab peamiselt kolm tegurit: ühine kool, praktilised kogemused ja traditsioonid. Niisiis soovides kokkuvõtteid ja järeldusi teha möödunud aastaist täisikka jõudmisel, et leida pidemeid tuleviku sihtideks ja parandada vigu, tuleb tahtmatult vaadelda ka nende tegurite arengut möödunud 21 aasta jooksul.

\*

Vabadussõjas moodustus meie mereväe ohvitserkond peamiselt Maailmasõja kestel Vene mereväes lühiajalistel kursustel ettevalmistatud ohvitseridest. Ainult mõned ohvitseridest olid saanud põhjaliku rahuaegse ettevalmistuse. Meresõjalist kõrgemat haridust ei evinud ükski ohvitser. Seega merevägi oli Vabadussõjas

nende mereasjanduslikud teadmised olid väga head ja puhtnavigatsiooni alal täitsid ohvitseri kohuseid suurima eduga. Teoreetilised sõjalised teadmised osutusid aga paratamatult nõrka- deks, sest lühiajaline kursuse kestus ei võimaldanud ka kõikidele soovidele vaatamata süveneda põhjalikult mõnda erialasse või omandada küllaldaselt teadmisi taktika alal. Pärastine teenistus aga sõja kestel andis praktilisi kogemusi, mis mõningal määral tasandas seda puudust.

Pärast Vabadussõda mereväeohvitseride ettevalmistamisel meie võime juba kõnelda „ühise kooli“st. Juba Vabadussõja kestel admiral Pitka otsustas ette valmistada mereväeohvitseri. Selleks valiti välja rida vabatahtlikke kooliõpilasi. Seega ühise kooli loomise algus sattus ajale, kus oli käimas pinev võitlus iseseisvuse eest. Esimestena sattusid kooli tegelikud sõjamehed lahinguist, kelledest paljud olid juba üheskoos sõjaraskusi kannud. See tõik





Mereväe ohvitseride II lend.

kahtlemata oli üks positiivseid tegureid „ühise kooli“ vaimu sündimisel. Ühistunnet ja üksteisest arusaamist aitas tugevdada ka aeg, mis veedeti ühiselt koolis. Seega meie võime mereväe ajaloos „ühise kooli“ mõõdupuud rakendada alles pärast esimese mereväe kadettide kursuse ülendamist. Siis paisati ühekorraga mereväe ohvitserkonda rida noori tahtjõulisi, ühise arusaamise, ühesuguse väljaõppe tasemega ja ühistundega ohvitseri. Selle momendiga pandi mereväe ohvitserkonnas esimesed aluskivid „ühise kooli“ vaimus.

Sellele esimesele kursusele järgnesid kaks kursust juba märksa rahulikumas ja kogemustelt rikkamas olukorras. Kuigi neist kursustest osavõtjatest väga vähesed olid tegelikult sõja kaasa teinud ja sellel alal neil puudusid kogemused, siis teisest küljest nende hariduslik tase oli märksa ühtlasem, mis edukaks õppetööks oli heaks eelduseks.

Kolmeaastane ühiselu kadettidekoolis kahtlemata lähendas iseloomi, pani maksma ühise vaimu, üksteise mõistmise ja hindamise. Nii iga ohvitseride lend kujutas endast enam-vähem homogeense kogu juhte. Neid üksikuid kogusid seob aga omavahel ühise kooli vaim, ühetaoline väljaõppe tase ja üksteise mõistmine. Seda siduvust on aidanud hilisemal perioodil veelgi süvendada ühiskursused ja ka kooli lektorid, kes olid reas õppeaineis igale lennule samad või siis olid isegi elmiste lendude ohvitserid.

Kõigist neist üksikutest momentidest on kasvanud ka meie mereväe ohvitserkonda ühise kooli vaim, millela ei saa mereväe ohvitser-

konda ette kujutada. Selle vaimu tähtsus üksteisest arusaamisel ja edukaks ülesannete täitmiseks on nii suur, et seda ei tohiks kunagi ignoreerida uute ohvitseride ettevalmistusel.

Teise tegurina, mis on otseselt seoses väljaõppe tasemega, märkisime eespool praktilisi kogemusi. Praktiliste kogemuste saavutamine on seotud erisuguste ajavahemikkudega. Mõnel alal võime saavutada praktilisi kogemusi õige lühikesel perioodil, aga on rida väga tähtsaid kogemusi, millede saavutamine võtab aastakümneid. Nii ühed kui teised on vajalised väljaõppe juures. Ja siin ilmneb, et noorelt mereväelt ei saa nõuda suuri kogemusi alal, millede saavutamine võtab aastakümneid. Sääraste kogemuste sarja võiksime lugeda kogemusi merepoliitilisel, organisatsioonilisel, juhtimise, väljaõppe jne. alal. On ju tõsi, et osa igasuguseid kogemusi aegub ja muutub kasutamatuks vastavalt sõjataktilisele ja sõjatehnilisele arenemisele, kuid siiski mitte niivõrd kiirelt, et see nende väärtuse muudaks nulliks. Kahtlemata teatud praktilised kogemused kergendavad alati otsuste tegemist. Sellest siis ka otsene järeldus: mida vanem merevägi, seda rohkem praktilisi kogemusi ja järelikult ka kõrgemal tasemel seisev. See argument peab paika, kuid ta pole absoluutne, vaid lubab erandeid. On laevastikke, kelle ajalugu on olnud pikk ja kuulsusrikas, kuid tänapäeval ei oma seda kõrget väljaõppe taset, mida võiks eeldada.

Praktiliste kogemuste sarja, mis seoses väljaõppega, võime lugeda ka eeldust, kuivõrd riigi rahvas rohkem või vähem tegeleb mere-

asjandusega suhteliselt teiste elukutsetega. Sellelt seisukohalt tunneb ajalugu rahvaid, kes kuuluvad nn. meresõitjate perre. Nende rahvaste liikmeil on siis ka eeldusi selleks, et nad mõistavad paremini meresõjalisi küsimusi kui need, kes pole õieti meremehed.

Tõmmates nüüd paralleele kogemuste seisukohalt, võime otseselt tähendada, et meresõja-

meie esimese rahvana asustasime Läänemere ranniku.

Kolmanda tegurina väljaõppe taseme saavutamisel märkisime valitsevaid traditsioone.

Esialgusel vaatlemisel näib olevat naeruväärne hinnata väljaõppe taset traditsioonide hulgaga, kuid asjasse tõsisemalt suhtudes näeme, et selles peitub suur tõde. Meie leiame



Mereväe ohvitseride III lennu ülendamispäeva paraad Sõjakooli spordiväljakul 29. apr. 1928. a.

liste ja merepoliitiliste kogemuste alal on meie mereväe ajalugu olnud liiga lühike, et seda saaks võrrelda teiste riikide laevastike ajalooga, mille algus ulatub tagasi aastasadu. Kuid täiesti vaeslapsed meie sellelt seisukohalt ka ei ole. Tarvitseb vaid meenutada, et meie laevastik sündis sõjas, väitis oma ülesande üle ootuste hästi ja on pärast seda rahuperioodil intensiivselt täiendanud oma koosseisu ja tõstnud väljaõppe taset.

Mereasjanduslike kogemuste alal võime aga julgelt väita, et kui meie riigi rahvast ca 15.000 perekonda elatab end merest, siis meie võime julgelt endid lugeda ka meresõitjate rahvaste perre. Järelikult mereasjanduslike kogemuste tase peaks meil olema küllaldaselt kõrge, pealegi kui nende kogemuste ajalugu pole olnud seotud meie iseseisvuse perioodiga, vaid selle ajalugu ulatub aastasadu tagasi aega, millal

sageli ühiskonnas perekondi, kelle liikmeid omavahel seob rida vanu traditsioone ja kombeid, mis on nagu sement, mis täidab kõik praod ja muudab tugevaks alusmüüri. Sama teevad ka traditsioonid mereväe elus — nad aitavad muuta koosseisu ühiseks pereks. Mis on veel tähtsam, kui et iga üksik indiviid tunneb end ühise tugeva pere liikmena ja püüab end seada nii, nagu seda nõuavad õilsad traditsioonid. Traditsioonid on kasvatusvahendina tuntud abinõu, mis aitab soovivat eesmärki näidata elulises valguses. Ja edasi — milline väärtus on traditsioonidel puhtsõjaliselt seisukohalt! Tule-tame vaid meelde, millise eeskuju on andnud Briti impeeriumi laevastikule admiral Nelson, kes pole mitte ainult Briti mereväeohvitseri ideaal, vaid on selleks ka kõigile teiste riikide mereväeohvitseridele. Kui nüüd on säilinud traditsioone, mis kuidagi on seotud admiral Nelsoni nimega, siis kahtlemata neil traditsioo-



nidel on juba sõjaline väärtus, sest nad tuleta-  
vad meelde seda geniaalset mereväehvitseri ja  
sellega seoses ka tema tegusid.

Võiksime veel mainida näitena vanade kuul-  
sate sõjalaeva nimede kadumatuks muutmist,  
kui seda nime ikka edasi panna järgnevatele  
uutele laevadele. Kas ei oma see eespoolmärgi-  
tud traditsioon juba sõjalist väärtust, kui eel-  
nevate samanimeliste laevade teeneid seada ees-  
kujuks praegusele nimekandjale.

Sääraseid traditsioone võib leida vanades  
sõjalaevastikes palju.

Nagu kõigest eespooltoodust võib järeldada,  
on traditsioonide küsimus kõigepealt aja küsi-  
mus. Vanades laevastikes võib neid aja jooksul  
koguneda isegi liiga palju, mis pole jälle mitte  
asjale eduks. Seepärast traditsioonide sissevii-  
misel peaks hoolsalt kaalutlema, milliseid posi-  
tiivseid külgi traditsiooni ausse tõstmisel võiks  
olla laevastiku seisukohalt.

Meie laevastik traditsioonide seisukohalt on  
võrdlemisi vaene. Selles on kõigepealt süüdi  
aeg, mis on liiga lühike olnud selleks, et mine-  
vikust hankida traditsioone. Kuid teisest kül-  
jest ei saa mainimata jätta ka asjaolu, et sellele  
küsimusele pole tarvilisel määral tähelepanu

pühendatud möödunud aastate jooksul. See  
puudus annab end lahendada, kui selleks soo-  
vitakse aega pühendada ja tahtmist on. Näi-  
teks võiks püüda leida midagi, mis võiks saada  
säilitatud üksikus laevas, millel oleks oma aja-  
looline põhjendus ja omaks positiivseid külgi  
rakendamisel. Sellega on juba mõnes laevas  
algust tehtud ja kahtlemata sellel ei puudu head  
tagajärjed. Raskem on aga leida traditsioone,  
mis puudutaksid tervet mereväge. Tänuликuks  
materjaliks on alati osutunud ajalugu, kust  
soovi korral võib midagi väärtuslikku leida.  
Kahjuks pole meie vabadussõjaaegset mere-  
väe tegevust veel objektiivselt uuritud ja  
seega puudub ka hinne ühe või teise küsimuse  
kohta. Kuid näib, et selle küsimuse lahenda-  
misel meie võib olla leiaksime midagi, mis vää-  
rims mälestamist ka edaspidigi mereväes.

Nii 21 aastat on möödunud mereväes üles-  
ehitamise töös. Ühiste vaadete saavutamiseks  
ja üksteisest paremaks arusaamiseks on tehtud  
kõik, mis võimalik. Praktiliste kogemuste  
omandamine on käinud pidevalt oma rada, ja  
möödunud aasta sellel alal on eriti viljakaks  
kujunenud. Nii võime rahulikus vaimus ja tõsi-  
ses töötahtes astuda üle aastapäeva künnise  
uude aastasse.

---

## Sõjakonterbant ja erapooletusevastased teened.

Rahvusvahelise sõjaõiguse normide kohaselt  
erapooletute riikide kaubandus on vaba ka sõja  
ajal, välja arvatud kauplemine sõjakonterban-  
diga. See vabadus ei piirdu ainult erapooletute  
omavahelise kaubandusega, vaid hõlmab ka era-  
pooletute kaubandust sõdijatega nii erapooletul  
territoriumil kui ka sõjapiirkonnas.

Sõjakonterbandiks nimetatakse kõiki neid  
esemeid ja aineid, mis on määratud vaenlase  
sõjavägedele. Võitlus sõjakonterbandi vastu on  
üheks tõhusamaks vahendiks vaenlase majan-  
dusliku elu hävitamiseks ja tema sõjalise jõu  
nõrgendamiseks ning seda ongi edukalt kasu-  
tatud kõikides sõdades ürgajast peale.

Sõjakonterbandi mõiste on aegade vältel  
olnud raskemaks ja kõige enam vaieldavaks  
küsimuseks rahvusvahelises õiguses. See mõiste  
esineb esmakordselt 1584. a. ühes prantsuse  
ordonnance'is ja selle all mõisteti kõiki vaen-  
lase sõjaväele vajalikke asju, mida ei lubatud  
vaenlase maale vedada. Varemalt katsusid sõdi-  
jad vaenlase sõjalist jõudu nõrgendada sellega,  
et üldse erapooletutele kauplemise vaenlasega

ära keelasid. Kuna selline tegevus suuresti  
takistas üldist merekaubanduse arengut, tingis  
see mitmesuguste tavaõigusteliste normide koos-  
tamist, milledest nn. „Consulato del Mar“  
(1370) leidis Vahemere maadel laialdast kohal-  
damist. Need reeglid lubasid kinni võtta vaen-  
lase laevu, kuna sõbraliku laeva kohta kehtis  
norm, mille järele konfiskeeriti laeval olev vaen-  
lase kaup, laev aga ja sõbraliku riigi laadung  
jäeti vabaks. Vastuhakkamise korral kuulus  
laev äravõtmisele või hävitamisele.

Edasine mereõiguse areng on läinud selles  
sihis, et on püütud selliste keelatud kaupade  
nimekirja vähendada ja erapooletute kauplemist  
sõdijatega võimaldada. Põhimõtte „vaba laev —  
vaba laadung; mittevaba laev — mittevaba  
laadung“ tunnistasid omaks ka Inglismaa ja  
Prantsusmaa, kuid nende 16. ja 17. sajandi  
praktika oli kõikuv. Vahel konfiskeeriti era-  
pooletu laadung vaenlase laeval, kuid jäeti  
vabaks vaenlase laadung erapooletul laeval;  
teine kord aga (Prantsuse ordonnance de la  
marine 1681. a.) konfiskeeriti niihästi erapoo-



letu laev ja selle peal olevad vaenlase kaubad kui ka vaenlase laev ja sellel olevad erapooletud kaubad (nn. vaenulise nakkavuse õpetus, infection hostile). Holland aga pidas kindlasti kinni reeglist, et peamist tähtsust evib lipp, s. t. laeva kuuluvust vaenulisele või erapooletule riigile. Seda vaadet kinnitas omalt poolt ka 1780. a. relvastatud erapooletuse deklaratsioon.

Laev loetakse vaenuliseks, kui ta kannab vaenuriigi või seadusevastaselt erapooletu riigi lippu. See seisukoht on selgesti väljendatud Londoni meredeklaratsiooni art. 57, kuid seal on lahendamata jäetud juhul, kui laev teeb sõitustid, mis temale rahuajal keelatud, järelikult sel juhul ta kaotab oma erapooletu laadi. Laeva erapooletu või vaenulise laadi küsimuse otsustamisel tekitab raskusi lipu muutus, s. t. laeva üleminek vaenulise lipu alt neutraalriigi lipu alla. Sama deklaratsiooni art. 55 ja 56 teevad vahet olenevalt sellest, kas lipu muutmine toimus enne või pärast sõjategevuse algust. Esimesel juhul laeva üleminek erapooletu lipu alla on kehtiv, kui ei ole tõendatud, et see üleviimine on toimitud sihiga kõrvale hoida tagajärgedest, mis tingitud laeva vaenlasele kuuluvusest. Kuid ülemineku maksvusetus loetakse tõestatuks, kui üleviimise akti ei ole laeval ja sellejuures laev on sõdiva poole rahvusest üle viidud vähem kui kuuskümmend päeva enne sõjategevuse algust. Laeva üleminek eeldatakse vastuvaidlematult seaduslikuks, kui see on sündinud rohkem kui kolmkümmend päeva enne sõjategevuse algust, ta on tingimusteta ja lõplik, vastab nende maade seadusandlusele ning laeva üle käsutamine ei jää nendes kätte, milleles oli enne üleminekut.

Vaenulise laeva üleminek erapooletu lipu alla pärast sõja algust on maksvusetu, olgu siis, et tõestatakse, et see üleminek on sündinud sihiga kõrvale hoida tagajärgedest, mis tingitud laeva vaenulisest omadusest. Maksvusetus eeldus on absoluutne: a) kui üleminek on sündinud ajal, kui laev oli sõidul või blokeeritud sadamas; b) kui on olemas väljaostu või tagasinõudmise õigus, ja d) kui ei olnud täidetud tingimused, mida nõuab lipuriigi seadusandlus lipu ülestõstmiseks.

Kaupade vaenlasele kuuluvust otsustatakse nende omaniku erapooletu või vaenulise laadi järgi, kuid siin on jällegi lahtiseks jäänud palju vaidlusi tekitanud küsimus, kas selle otsustamisel arvestada vaenlase riikkondsuses olemist või vaenlase maal elukoha omamist. Inglise mereõigus annab peamise tähtsuse elukoha omanikule, kuna kontinentaaliikide vaade loeb kaaluvamaks vaenlase riikkondsuses olemist. Juhul, kui kauba erapooletu laad ei ole kindlaks tehtud, siis loetakse kaup vaenuliseks. Kauba vaenuline

laad jääb muutmatuks kuni laeva sihile jõudmiseni, vaatamata tema kohta omanduse õiguse üleminekule, mis sündinud reisu jooksul pärast sõjategevuse algust. Kui aga endine erapooletu omanik vaenulise omaniku pankroti korral enne laeva kinnivõtmist teostab oma seaduspäraselt kauba tagasinõudmise õigust, siis sellele kaubale pöörduv tagasi erapooletu laad.

Selline seadusevastane ja piiramatu võitlus erapooletu merekaubanduse vastu kestis 19. sajandi teise pooleni, kuni Pariisi deklaratsiooniga mereõiguse kohta 1856. a., mis sai endise mereõiguse arengu aluseks, leidis üldist vastuvõtmist põhimõtte, et erapooletu kaup on vaba ka vaenlase lipu all sõitval laeval. Selle deklaratsiooni art. 2. ja 3. määravad, et a) erapooletu lipp katab vaenulist kaupa ja b) erapooletu kaup ei ole kinnipeetav vaenulise lipu all, välja arvatud mõlemal juhul sõjakonterbant. Seega endine norm „mittevaba laev — mittevaba laadung“ kaotas oma mõju ja erapooletutele avanesid soodsamad võimalused sõdijatega kauplemiseks, kuigi sellega uuesti õigustati vaenulisel laeval oleva vaenulise kauba konfiskeerimist, mille tõttu mitmed riigid (USA, Hispaania jt.) keeldusid deklaratsiooni rakendamisest.

Kokku võttes õpetus sõjakonterbandi kohta on järgmine: 1) meresõja ajal võib konfiskeerida niihästi vaenlase laeva kui ka vaenlase laeval olevat vaenlase kaupa; 2) erapooletutel on lubatud kaubelda sõdivate pooltega kõikide kaupadega, mis ei kuulu sõjakonterbandi hulka; 3) erapooletu kaup on puutumatu ka vaenlase lipu all sõitval laeval, välja arvatud sõjakonterbant ja 4) vaenlase kaup on vaba erapooletu lipu all sõitval laeval, välja arvatud sõjakonterbant.

### Erapooletusevastased teened.

Sõjakonterbandi veoga üheväärseks loetakse erapooletusevastased teened ehk quasi-konterbant (unneutral services), mis seisneb selles, et erapooletu poolt osutatakse sõdijale teeneid rahvusvahelise õiguse vastaselt. Londoni meredeklaratsiooni määruste kohaselt need teened võivad olla kas otsesed või kaudsed.

### Kaudsed erapooletusevastased teened.

Erapooletu laev loetakse süüdlaseks kaudsetes erapooletusevastastes teenetes ja allub konfiskeerimisele ning üldse neile tagajärgedele, mille alla kuulub erapooletu laev, mida võib sõjakonterbandi eest konfiskeerida:

a) kui tema teeb reisu eriliselt reisijate üleviimiseks, kes vaenlase sõjajõudude hulka kuu-

luvad, või jälle teadete edasiandmiseks vaenlase huvides ehk vaenlase huvides teateid üle annab raadio kaudu või muul teel;

b) kui omaniku teadmisel või isiku teadmisel, kes laeva rentinud, või kapteni teadmisel laev veab vaenlase sõjaväe osa või üksikuid isikuid, kes kuuluvad vaenlase sõjaväe või mereväe teenistusse ja reisu kestusel vaenlase operatsioone otseselt toetavad või üle annavad informatsiooni vaenlase huvides raadio teel või mõnel teisel viisil.

Eelmistes punktides ettenähtud juhtumitel käivad konfiskatsiooni alla ka laeva omaniku päralt olevad kaubad.

Ülemalnimetatud määrusi ei tarvitata, kui merel kohatud laev ei teadnud sõjategevusest või kui kapten, kuigi on teada saanud vaenulise tegevuse algusest, ei ole jõudnud veel ülevetavaid isikuid maha panna. Sõjaseisukorrast teadjaks loetakse laev, kui tema lahkus pärast vaenulise tegevuse algamist mõnest vaenulisest sadamast, või lahkus erapooletust sadamast pärast teadaandmist seda sadamat omavale riigile vaenulise tegevuse alguse üle ja selle üllitamist.

#### Otsesed erapooletusevastased teened.

Erapooletu laev on süüdi otsestes erapooletusevastastes teenetes ja konfiskeeritakse ning üldse allub neile tagajärgedele, mille alla tema kuuluks, kui ta vaenlase kaubalaev oleks:

a) kui tema võtab otseselt osa sõjatoimingutest;

b) kui tema on vaenulise valitsuse poolt määratud laeval viibiva agendi käsu või kontrolli all;

c) kui tema on vaenulise valitsuse poolt renditud;

d) kui tema on ajalisel prahitud või täielikult määratud vaenuliste vägede veoks või informatsiooni edasiandmiseks vaenlase huvides raadio või mõnel muul teel.

Samuti käivad selles artiklis ettenähtud juhtumitel konfiskatsiooni alla ka laeva omanikule kuuluvad kaubad.

Peab tähendama, et on tähtis selge vahetegemine blokaadi, sõjakonterbandi ja erapooletusevastaste teenete vahel. Blokaad on vaenlase kaubanduse vägivaldne takistamine ning tema mereühenduste katkestamine muu maailmaga; sõjakonterbandiks nimetatakse kindlaksmääratud esemeid ja aineid, mis määratud vaenlase sõjavägedele või territooriumile; erapooletusevastased teened aga avalduvad sõdijate sõjaliste jõudude hulka kuuluvate isikute abistamises või sõdija huvides teadete edasiandmises või otseselt või kaudselt vaenutegevusest osavõtmises.

Edasi erapooletusevastased teened erinevad sõjakonterbandi veost selles, et need teened on juba vaenulise iseloomuga ja seotud vaenutegevusest osavõtmisega. Sihtkoht on oluline küsimus sõjakonterbandi veos, kuna erapooletusevastaste teenete juures tegevuse mõte omab peamist tähtsust.

Nagu eespool nägime, teevad määrused selget vahet kaudsete ja otseste erapooletusevastaste teenete vahel. Esimesesse liiki kuuluvad konfiskeerimisele ühistel alustel laevadega, mis tegelnud sõjakonterbandi veoga, kuna teise liiki kuuluvaid erapooletuid laevu võidakse kohelda kui vaenlase laevu.

Edasi korraldavad määrused, et iga isikut, kes vaenlase vägede hulka kuulub ja keda leitakse erapooletul kaubalaeval, võib sõjavangiks võtta ka siis, kui ei ole alust laeva kinnivõtmiseks. See artikkel räägib ainult vaenlase sõjavägede hulka kuuluvatest isikutest, sellega tehes vahet nende ja teiste vaenlase rahvusesse kuuluvate isikute vahel.

Londoni 1910. a. merekonverents otsustas, et tagavaraväelastele ei tule vaadata kui relvastatud jõudude hulka kuuluvatele. Sellepärast oli ka Maailmasõja algul võimalik, et suured arvud tagavaraväelasi võisid erapooletutel laevadel segamata igast maailmajaost sõita kodumaale, oma sõjavägede suurendamiseks. Kuid juba 1. nov. 1914. a. Suur-Britannia avaldas teadaande, et arvestades Saksamaa teguviisi Prantsusmaal ja Belgias, kus sakslased võtsid sõjavangideks kõik sõjaväeteenistuse ealised, Briti valitsus teeb korralduse, et kõik vaenlase reservistid, kes leitud erapooletute laevade pardal, võetakse sõjavangideks. Prantsuse valitsus andis samasugused instruksioonid ja prantsuse priisikohus konfiskeeris Hispaania laeva, mis oli osutanud erapooletusevastaseid teeneid sellega, et vedas vaenlase tagavaraväelasi Barcelonast Genuasse.

#### Teadete üleandmine.

Informatsiooni üleandmine sõdijatele erapooletute poolt on kõvasti keelatud, vaatamata sellele, kas teated edasi antud posti kaudu, telegraafi teel, helksignaalidega või mõnel muul viisil. Vene-Jaapani sõda oli esimene sõda, kus raadio omas juba tähtsust, kuna enne seda informatsiooni edasiandmine merel toimus kas kirja teel või signalisatsiooniga.

Maailmasõja kestusel raadio evis väga suurt tähtsust teadete üleandmisel ja erapooletuid kaubalaevu kasutati väga sagedasti vaenlase tegevuse jälgimise tähelepanemiseks merel ning vastavate teadete edasiandmiseks sõdijatele. Sõdijatel oli lihtne asi sulgeda erapooletute



kaubalaevade raadioseadeldisi siis, kui laev oli mõnes tema sadamas, ning see kitsendus leidis ka laialdast kasutamist, kuid koguni teine olukord on ulgumerel, kus kaubalaev vabalt võis oma teateid edasi anda, muidugi selleks varemalt kokkulepitud süütute teadete näol. Sellepärast ongi kaubalaevade peatamise puhul järelevaataja ohvitseri üheks tähtsamaks ülesandeks raadiopäevaramatute ja -teadete hoolas kontrollimine.

Erapooletu kaubalaev, mis mingil viisil ei ole ühenduses vaenulise tegevusega ning teeb reisu puhtkaubandusliku iseloomuga, võib siiski suurt kahju tekitada ühele sõdivale poolele, andes üle teisele sõdivale poolele või ka erapooletutele informatsiooni selle kohta, mida ta on tähele pannud, eriti kui tema on sõitnud sõdija laevastiku tegevuse piirkonnas. Seda liiki juhus esines Vene-Jaapani sõjas, kus a/l *Haimun*, olles varustatud raadioga ja kelle pardal olid ajalehtede kirjasaatjad, tuli Korea ranna operatsioonide aladele, et hankida erapooletutele lehtedele sõjalisi uudiseid. Jaapanlased nõudsid laeva eemaldumist ja keelasid temale minna põhja poole määratud joont, kuna venelased ähvardasid ajakirjanikkudega talitada kui sala-kuulajatega, kui laev tabatakse keelatud rajoonis. Arvestades suurt tähtsust, mida annab informatsioon ühe või teise sõdija kasuks, on määrustes ette nähtud tagajärjed nii karmid erapooletutele laevadele, kes on laskunud sellisele erapooletusevastasele tegevusele.

Maailmasõja algaastail Saksa Aasia laevastik tegutses peagu täiel määral erapooletute kaubalaevade erapooletusevastase tegevuse näljal, kuni ta lõpuks hävitati lahingus Falklandi saarte juures.

Septembris 1914. a. erapooletu laev, mis oli prahitud Hamburg—Ameerika Liini poolt, sõitis Newport News'ist Fray Bentos'esse. Laeval oli Saksa reservist, kelle korraldustele ja instruktsioonidele kapten oli kohustatud alluma. Kolmkümmend viis päeva hiljem ja 350 miili kõrval tema kursist, laev võeti kinni Inglise sõjalaeva poolt. Priisikohus leidis, et laev oli merel ristelnud selleks, et kohata ning süüsi anda Saksa ristleja *Karlsruhe*'le. Laev konfiskeeriti erapooletusevastase tegevuse pärast.

Huvitav juhus oli Maailmasõja ajal Kreeka aurikuga, mis sõitis söelaadungiga Bombay'sse ja teel võeti kinni Saksa ristleja *Emden*'i poolt. *Emden* kasutas laeva saatelaevana kuni tagasivõtmiseni Briti ristleja *Yarmouth*'i poolt. Laev peeti kinni sel põhjusel, et teda oli kasutatud vaenlase poolt, kuid Briti priisikohus leidis, et laev oli kinni võetud ja jõuga kasutatud vaenlase poolt, ilma igasuguse salanõuta

või kokkuleppeta, seega erapooletusevastaseid teeneid osutamata. Laev anti tema omanikkudele tagasi.

### Sõjakonterbant ja Maailmasõda.

Enne Maailmasõda kogureisu teooriat kohaldati absoluutse konterbandi kohta, kuna relatiivse ehk tingitud konterbandi suhtes laeva sihtsadamat loeti laadungi sihtkoha küllaldateks tõenduseks. Nagu teada, oli suurem osa sõdasid enne Maailmasõda ainult sõjavägede vahelisteks sõdadeks, puutudes õige vähesel määral sõdivate riikide rahulikke elanikke. Lahinguid peeti peaausjalikult elukutseliste sõjavägede vahel, tihti palgatud isegi võõrastest rahvastest, kuna suured rahvahulgad olid sellest väga vähe puudutatud. Sellest areneski aja jooksul vahetegemine kaupade vahel, a) mida võis kasutada ja tegelikult kasutati sõjatarveteks, b) kaubad, mis võisid saada kasutatud nii sõjaliseks kui ka mittesõjaliseks otstarbeks ja c) kaubad, mida üldse sõjalisteks tarveteks kasutada ei saa.

Artiklid, mida võis kasutada ainult sõjapidamiseks ja olid määratud tarvitamiseks sõjavägedele, loeti absoluutseks konterbandiks ning nendega kauplemine oli keelatud. Kaubad, mida võis kasutada nii sõjalisteks kui ka mittesõjalisteks tarveteks, loeti konterbandiks ja nendega kauplemine oli keelatud ainult siis, kui oli tõendatud, et need kaubad olid tõeliselt määratud sõjajõududele. On aga seda liiki kaubad määratud vaenulise riigi mittesõdiva elanikkonna tarvete rahuldamiseks, siis nõuti, arvestades humanitaarse põhimõtteid, et kauplemine selliste kaupadega oleks lubatud ja nende toimetamine sihtkohta võimaldatud.

Sõjakonterbandi küsimuse hoolas analüüs võib sundida mõndagi küsima, et mispärast on relvade vedu keelatud, kuna samade relvade valmistamise masinad on lubatud ehk miks näit. hobuseriistad on keelatud, kuna naha vedu on lubatud. Samuti miks peaks lõhkeaine olema keelatud, kui selle valmistamiseks tarvilik puuvill on asetatud „vaba nimekirja“. Säärased ja paljud teised küsimused kerkisid üles Maailmasõja algul ning sellepärast, ja eelmiste kogemuste põhjal tehti ka radikaalseid muudatusi konterbandi kaupade suhtes.

Elukutseliste sõjavägede võitluste asemel Maailmasõda kujunes rahvaste sõjaks. Suurem osa professionaalsõjavägedest hävitati sõja algul ja pärastpoole paisati lahinguisse vähese ettevalmistusega ehk koguni õpetamata rahvaste massid. Kõik rahvaste rahaallikad asetati sõjalisele alusele: transport, tööstus, kaubandus jne. oli seatud valitsuste kontrolli alla.



Isegi tsiviilelanikkonna toitmine oli korraldatud valitsuse poolt. Kõige selle tagajärjeks oli, et peagu iga kaubanduse artikkel oli enne sõja lõppu asetatud konterbandi lehte ning vahe-tegemine absoluutse ja relatiivse konterbandi vahel tegelikult kadus. On huvitav jälgida seda arengut sõja algusest peale.

5. augustil 1914. a. Am.-ühendriigid tegid kõikidele sõdivatele riikidele ettepaneku sõja-konterbandi küsimuste arutamisel ja otsustamisel võtta aluseks 1909. a. Londoni meredeklaratsiooni määrused, et ära hoida konflikte ja tõsiseid arusaamatusi, eriti erapooletute kaubanduses. Keskriigid teatasid oma nõustumisest ettepanekuga tingimusel, kui sedasama teevad ka liitlased. Suurbritannia, Prantsusmaa ja Venemaa olid samuti üldiselt nõus ettepanekuga, kui siiski teatud muudatustega ja reservatsioonidega. Briti vastuses tähendati, et Suurbritannia on veendunud, et vaenlastel on võimalik tohtul määral varustist ja täiendust saada tema territooriumi lähedal asuvate arvukate erapooletute sadamate kaudu ning Londoni deklaratsiooni määruste rakendamise tingitud konterbandi suhtes tegelikult on kahjulik liitlastele. Kuid sõda kestis ja erapooletu kaubandus kannatas ikka enam ja enam. Konterbandi lehte täiendati 21. septembril ja uuesti 29. oktoobril ja kogureisu õpetus võeti tarvitu-sele relatiivse konterbandi kohta 20. augustil. 26. detsembril 1914. a. Ühendriigid esitasid protesti Briti käitumise kohta erapooletute sadamatesse minevate laevade ja kaupade suhtes, mille peale Briti valitsus vastas, et mitmesuguste hõlbustuste tegemine kauplemises teatud erapooletute sadamatega on näidanud, et need soodustused kahtlemata on ulatunud vaenlasteni, ja et liitlased omavahel järele kaaludes on niisuguse seaduste tõlgitsemise konterbandi, vaatluse ja läbiotsimise kohta leidnud õigustatud olevat ning ei või erapooletutele lubada enam mingisuguseid kaugemaleulatavaid soo-

dustusi. Juba varemalt olid inglased kogu Põhjamere kuulutanud suletuks ning sissesõidu erapooletutele kaubalaevadele sinna keelatuks, ja kõik laevad, kes erapooletutesse sadamatesse tahtsid sõita, pidid läbima Doveri väina laevasõidutee, kus inglastel võimalus oli neid kontrollida.

24. veebruaril 1915. a. Saksamaa omalt poolt kuulutas Briti saari ümbritsevad veed sõjategevuse piirkonnaks, ähvardades kõikide tema käsutuses olevate vahenditega takistada vaenlase laevasõitu nendes vetes ning hoiatades erapooletuid võimusi, et nad soovitaksid oma laevadele kõrvale hoida nendest aladest. Sellega algas a-laevade terrorismi ajajärk, kus kõik ettejuhtuvad laevad ilma hoiatuseta põhja lasti, olgu vaenlane või erapooletu, — täiesti uus peatükk meresõja ajaloo. Sakslased püüdsid oma teguviisi õigustada ja väitsid, et selline tegevus olevat kättemaksuks rahvusvahelise õiguse rik-kumise eest liitlaste poolt.

Sakslaste tegevus kutsus esile uusi aktsioone Inglismaa poolt ja märtsis 1915. a. anti välja kuulus Order in Council, mis käskis Briti merejõudusid hävitada täielikult Saksa merekaubandus ja takistada igasuguse varustise vedu Saksamaale, olgu tema oma või erapooletute sadamate kaudu. Sellega takistati erapooletute kauplemist vaenlasega ja asetati kõik vaenlasele määratud esemed ja ained konterbandi lehte. Kõik erapooletud laevad, ka siis, kui nad sõitsid teise erapooletusse sadamasse, peeti kinni ja pidid sisse sõitma liitlaste sadamatesse kontrollimiseks.

Sedasama ja veel suuremal määral näeme praeguses sõjas, kus erapooletute riikide, kas või omavaheline, merekaubandus on peagu katkestatud ja täielikult sõltuv sõdijate heaksarvamisest. Kuid et sõda on kestnud vaevalt paar kuud, oleks veel varajane kõike seda üldistada ning järeldusi teha.

J. J.

## Jahimehed!

Meilt ja meie esindajailt kohtadel ostate kõige soodsamalt jahitarbeid, nagu:

**Suitsuta jahipüüsirohtu „Sokol“**, 100-grammilistes plekk-karpides ja

**Saitsuga jahipüüsirohtu „Põhjakotkas“**, 100-grammilistes pappkarpides.

**Padrunikesti** (suitsuga ja suitsuta rohu jaoks).

**Tongisid** jne.

Peale jahitarvete pakume oma ladudest mitmesuguseid käsitsuskindlaid lõhkeaineid, lõhkekapsleid, süütenööri jne.

Lõhkeainete ja süütevahendite keskladu

**K/Üh. M. J. Sepp & Ko**

Tallinn, Müürivahe 7-11. Telefon 462-22.

## Destroierilt käigul üle parda kukkunu päästmine\*)

Paljud olemasolevad trükitud reeglid, mis käsitlevad üle parda kukkunu päästmist, on kaugelt ebatäpsed ning kutsuvad esile palju vaidlusi. Vahiohviteride kindla veendumise puudus ühe või teise süsteemi paremuses sel alal sunnib seetõttu tihti neid pimesi järgnema neile ettekirjutusile, mis sel alal antud.

Kui uurida üle parda kukkunu päästmist käsitlevaid materjale, siis selgub, et harilikult selleks kasutatakse aega rohkem kui vajalik, kusjuures takistus on harilikult tingitud oskamatusest ning mitte küllaldasest osavusest.

Et leida meetodeid, mis kõige suurema tõenäosusega garanteeriks üle parda kukkunu päästmist miinimumi ajaga, teostati destroyeril *Borie* rida katseid. Nende katsete tulemused olid järgmised:

Kui mees sattus vette üle parda ning päästerõngas ja poi on juba visatud, tuleb kukkunu üles tõsta viivitamata ühtki minutit. Isegi mõni sekund viivitamist võib maksta kukkunule elu. On teada, et kaugelt kogu koosseis ei ole head ujujad, kuid suur osa suudab end vee peal hoida kindlasti mõned minutid. Ei tohi seepärast arvestada, et mees, kukkunud üle parda kiiresti liikuvalt laevalt, suudab ujuda päästerõngani, mis tõenäoselt osutub temast võrdlemisi kaugel. Peale selle võib kukkunu saada vigastada veel enne, kui ta vette satub. Kõik need asjaolud märgivad, et siin on kallid iga sekund.

Käesolevas artiklis meie käsitleme üle parda kukkumise juhtumit käigul ning ei taha loomulikult märkida, et need tagajärjed, mis saadi sel alal *Borie*'l, on täielikult ja eduga saavutatavad ka teise klassi kuuluvail laevadel, nagu lahingulaevadel, ristlejail, transportidel, lennukite-emalaevadel jne. Puudutame küsimust ka juhu kohta, kui destroyer sõidab üksi või on üksisõidus.

Vahiohviteri käsiraamatus (*Watch Officer's Manual*) loeme: „Peatada masinad; rool pardasse, tagumine käik; paat alla; vahisignalist kõrgemale kohale kukkunu jälgimiseks; manööverdada nii, et läheneda kukkunule. Öösi sisse lülitada helgiheitja ning otsida ja valgustada kukkunut.“

Sellised reeglid vaevalt aitavad palju vahiohviteri, et edukalt sooritada ülesannet, eriti veel, kui tal puuduvad seks suured kogemused. Päästerõngaste viskamist, mehe saatmist kõrgemale jälgimiseks, paadi valmispanek allalaskmiseks ja öösi helgiheitja sisselülitamine

ning avamine tuleb loomulikult teostada ning see ei kuulu vaidluse alla, ent ei ole sugugi selge — milleks on vaja peatada masinad ning anda tagumine käik? — „Vana tõde“ — masinad peatatakse seepärast, et mees ei tatsuks vinti, osutub ebatõeks destroyerite suhtes nende kiiruste juures, millega viimased harilikult praegusel ajal liiguvad. Enne veel, kui masinad jõutakse peatada, möödub vint vette kukkunust. Masinate peatamisega laev kaotab kiirust just siis, kui ta seda eriti vajab, juhul loomulikult, kui otsustatakse pöörata ringi, et läheneda üle parda kukkunule. Kas kõige paremaks päästmise viisiks on siis anda tagumine käik, et läheneda vette kukkunule ahtriga? Manööverdamiseks kulub rohkem aega kui ringi pöördumiseks. Mida suurem käik, seda kiiremini on sooritatav täispööre, kust järeldus — kui tahtakse ringi pöörata, ei tule kiirust mitte vähendada, vaid suurendada. Need, kes pöördumisel paremale peatavad parema masina ja pöörde puhul vasakule — vasaku masina, teevad vea. Pööre miinimumi ajaga teostub mõlema masina maksimaalsete tuuridega.

Tegeldes üle parda kukkunu päästmisega peab kõigepealt mõtlema sellele, kuidas teda üles tõsta ilma päästapaadi abita destroyerilt eneselt, paat peab olema valmis vaid juhuks, kui päästmine destroyerilt ei õnnestu. Esimene viis on kiirem, lihtsam ja mugavam. Õige — vähekogunud vahiohviterile võib selline manööver osutada üle jõu käivaks, kuid kui see manööver teostub vahiohviteri poolt, kes on küllaldaselt seks treenitud, siis teostab ta selle kindlalt ja alati edukalt. Siiski igal juhul peab paat valmis olema allalaskeks. Peab märkima, et kukkunu päästmise tagajärjed paadi allalaskmiseta ei osutu nii ohtlikuks, kui esialgul näib. Kui manööverdamine toimub eelmainitud printsipi kohaselt, siis sel momendil, kui selgub, et ilma päästapaadita ikkagi läbi ei saa, osutub destroyer harilikult kõige soodsamas olukorras päästapaadi kiiremaks lähenemiseks kukkunule. Nii ei kaotata tegelikult midagi, ent võita võib palju.

Meie leidsime eriti vajalikuks alla kriipsutada eelmainitud viisi seepärast, et üle parda kukkunu päästmisõppus taotleb tänapäevalgi veel ikka eesmärki, et paat võimalikult kiirelt pardast lahkuks, kuid see ei ole õige — paat ei oma siin mitte esmajärgulist tähtsust, vaid tema kasutamine on vajalik teises järjekorras: Ta peab olema allalaskevalmis vaid juhtumiks, kui kukkunut ei osutu võimalikuks üles tõsta

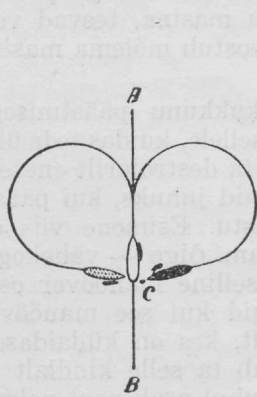
\*) G. E. Brandti artikli järele *United States Naval Institute Proceedings*.



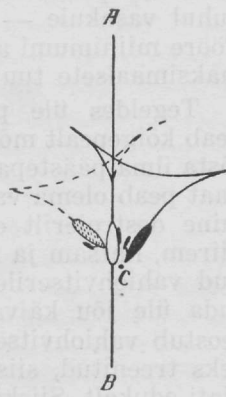
otse destroyerilt. Meie ei kahtle, et siin toodud mõte näib vale õpetusena neile isikuile, kes on harjunud seega, et „üle parda kukkunu päästmisõppustel“ signalist allohvitser seisab sekundi-mõõtjaga käes ja märgib, kuipalju aega on möödunud paadi allalaskemomendist kuni selle ülestõstmiseni. Neid isikuid paluksime vaid tähelepanelikult läbi lugeda meie märkmed sel alal ja katsetada seda — pidades meeles, et põhimõtted on toodud destroyerite kohta.

Allpool toodud joonistel on toodud juhtum, kus paat on allalaskes valmis paremas pardas. On arusaadav, et see ei vaja seletusi, kui ta oleks valmis allalaskes vasakus pardas, peale selle meie eesmärgiks ei ole anda täpsaid juhtnööre või reegleid üle parda kukkunu päästmise alal, mis tuleks teada peast — vaid toome tuntud printsiibid ja oma järeldused sel alal. Kui neist saadakse aru, siis aitavad need orienteeruda igas olukorras.

**Variant A. Esimene viis: Tuul on väike, meri rahulik ning arvestusele ei kuulu** (joon. 1).



Joon. 1.



Joon. 1-a.

Destroyer sõidab kursiga BA. Inimene kukub punktis C.

**Käsklused:** „Paremale (vasakule) pardale“<sup>1)</sup>. Pöörduge, nagu märgitud joon. 1, selle eesmärgiga, et sõita otse kukkunu juurde. Ärge unustage inerti ning andke tagumine käik arvestusega, et laev peatuks just sel momendil, kui vette kukkunu osutub poolpaki kohal või vastu. Kui destroyer millegipärast nii ruttu ei pöördu, siis tegutsege masinatega, et kiiremini destroyeri võõri võtta või viia otse kukku-

<sup>1)</sup> Kui destroyer sõitis 20 s või rohkem, siis jätke liikumist samasuguse käiguga. Kui aga vähema käiguga, siis andke täiskäik masinasse, et kiirus tõuseks 20 s või rohkem. 20-sõlmelise käiguga teostub pööre sama ajaga, kui ükskõik missuguse suurema kiiruse puhul.

nule.<sup>2)</sup> Tõstke selle järele mees paremast pardast. Nagu märkisime eespool, võib manööver vähekegenud vahiohvitserile ebaõnnestuda ning destroyer võib peatuda veesolijast nii kaugel, et talle otsa andmine või tema tõstmine võib osutuda võimatuks, sel juhul laske alla paat. Pärast pööret osutub destroyer igatahes nii lähedal vettekukkunust, et paat vajab vaid minimaalset aega vettekukkunu päästmiseks veest.

Sel viisil päästmine peab olema läbi viidud 5 minutiga, missugune aeg on *Borie* kuue vahiohvitseri keskmine katsete tulemus.

**Teine viis: Tuul on nõrk, meri rahulik ning arvestusele ei kuulu** (joon. 1-a).

Destroyer liigub kursiga BA, inimene kukub vette punktis C.

**Käsklused:** „Täis tagasi; paremale (vasakule) pardale“. Kui destroyer hakkab võtma tagumist käiku, käsutage „vasakule (paremale) pardale“. Kui arvate olevat küllalt tagasi liikunud — s. o. omate küllaldaselt ruumi, et manööverdada vettekukkunule otse juurde, siis käsutage „edasi“ ning lähenege vettekukkunule, nagu see toodud manöövri lõpposas joon. 1-a.

Sel viisil viiakse päästmine või kukkunu ülestõstmine veest läbi 6 minutiga<sup>3)</sup>.

**Variant B. Esimene viis: Värske vastutuul ja laine vöörist kas veidi paremalt või vasakult — s. o. paat tuleb alla lasta tuule alt pardast** (joon. 2).

Lähenedes vettekukkunule värske tuulega ja lainega on soovitatav manööverdada selliselt, et juhul, kui ei õnnestu vettekukkunut päästa otse destroyerilt paadi abita — oleks kohe võimalik asetuda destroyeriga nii, et paadi allalaskmine teostuks alt tuule pardast.

Destroyer liigub kursiga BA, inimene kukub vette punktis C. Tuul ühelt poolt, nagu see märgitud joonisel näitajatega 1, 2 ja 3.

**Käsklused:** „Vasakule pardale“. Pöörduge, nagu märgitud joon 2, arvestusega läheneda vettekukkunule otsesuunas. Tõstke ta üles paremast pardast ning tegutsege, nagu märgitud märkuses 2.

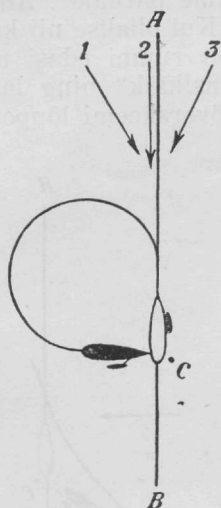
Sel viisil mees 20 s puhul peab olema päästetud 5 minutiga.

<sup>2)</sup> Värske tuulega tuleb nii juhtida destroyerit, et see peatuks kukkunust tuule pealpool küljes — arvestades triivi. Kui destroyer jääb seisma, siis triivib ta kiiresti alla. Juhul, kui triivi ei arvestatud, osutub kukkunu kergesti tuule pealpool küljes. Parem on üle hinnata triivi kui alahinnata. Kogemused näitavad, et vähem kogenenud ohvitserid alahindavad seda.

<sup>3)</sup> Peab märkima, et kiiruse juures 20 s. või rohkem mees tõstetakse veest üles kiiremini, kui tagumist käiku ei anta, vaid sooritatakse pööre. Kiiruste puhul vähem kui 20 s on kasulikum anda tagumine käik ja tegutseda, nagu joon. 1-a märgitud, ent seda ainult sel juhul, kui masin võib anda kohe ka tagumist käiku laevale.



**Teine viis: Värske tuul vastu ja laine eest kas veidi paremalt või vasakult, s. o. kui paat tuleb alla lasta tuule alt pardast (joon. 2-a).**



Joon. 2.



Joon. 2-a.

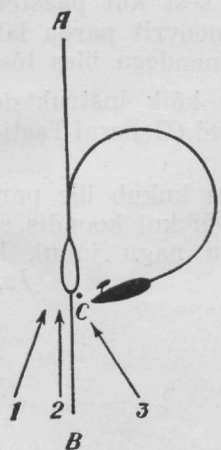
Destroyer liigub kursiga BA, inimene kukub vette punktis C. Tuul on ühest suundadest, nagu märgitud näitajatega 1, 2 ja 3.

**Käsklused:** „Täis tagasi“. „Paremale pardale“. Kui destroyer hakkab liikuma tagasi, käsutage „vasakule pardale“. Kui arvate olevat küllaldaselt liikunud tagasi, et manööverdada vettekukkunule otse suunas, käsutage „edasi“ ning lähenege talle, nagu märgitud manöövri lõpposas joon. 2-a.

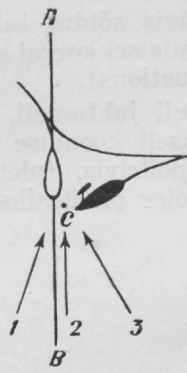
Sel viisil mees üle parda 20 s juures peab olema päästetud 6 minutiga (eelmainitud destroyeril katsetel saavutatud keskmine aeg).

**Variant C. Esimene viis: Värske tuul ja laine ahtrist kas veidi paremalt või vasakult, s. o. kui paat tuleb alla lasta vaid alttuule pardast (joon. 3).**

Destroyer liigub kursiga BA, inimene kukkus



Joon. 3.



Joon. 3-a.

vette punktis C. Tuul on ühest suundadest, nagu märgitud näitajatega 1, 2 ja 3.

**Käsklused:** „Paremale pardale“. Pöörduge, nagu märgitud joonisel 3, arvestusega peatuda otse vettekukkunu kohal. Tõstke ta paremast pardast, tegutsedes nagu märgitud variandis A.

Sel viisil peab üle parda kukkunu 20 s juures olema päästetud 5 minutiga.

**Teine viis. Värske tuul ja lainetus ahtrist kas veidi paremalt või vasakult ahtrist, s. o. kui paat tuleb alla lasta alttuule pardast (joon. 3-a).**

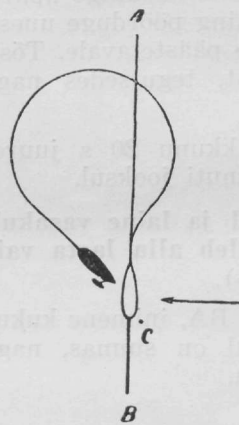
Destroyer liigub kursiga BA, inimene kukub üle parda punktis C. Tuul on ühest suundadest, nagu märgitud näitajaga 1, 2, 3.

**Käsklused:** „Täis tagasi“; „vasakule pardale“. Kui destroyer hakkab liikuma juba tagasi, käsutage „paremale pardale“. Kuna destroyeri ahter võib pöörata tuulele vastusuunas, siis võib see manööver osutada raskeks. Et sundida destroyerit liikuma tagurpidi vajalikus suunas, tuleb aegajalt paremale masinale anda edasikäiku. Kui on hangitud tagasikäigu selliselt küllaldane ruum manööverdamiseks, andke „edasi-“ käik ning lähenege päästetavale, nagu märgitud manööverdamis skeemil joon. 3-a lõpposas.

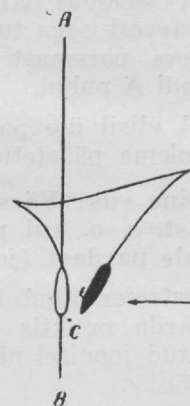
Sel viisil üle parda kukkunu 20 s juures peab olema päästetud 7 minutiga.

Teatud piirides on leitud aeg tunduvalt tuule tugevusest, seepärast on variant C joon. 3. palju parem, kuna destroyer on seejuures palju kindlamini vahiohvitseri käes ning seega omatakse ka palju rohkem eeldusi eduks.

**Variant D. Esimene viis: Värske tuul ja laine paremast pardast, s. o. kui paat tuleb alla lasta vaid alttuule pardast (joon. 4).**



Joon. 4.



Joon. 4-a.

Destroyer liigub kursiga BA, inimene kukub üle parda punktis C. Tuul on suunast, nagu märgitud näitajaga.

**Käsklused:** „Rool paremale pardale“. Teostage pööre umbes  $45^\circ$  paremale ning käsutage siis „rool vasakule pardale“ ning jätkake pööret, nagu märgitud joon. 4. Tõstke kukkunu veest paremast pardast, tegeldes nagu variandil A.

Sel viisil üle parda kukkunu 20 s juures peab olema päästetud  $5\frac{1}{2}$  minutiga.

**Teine viis: Värske tuul ja laine paremast pardast, s. o. kui paat tuleb alla lasta vaid alttuule pardast (joon. 4-a).**

Destroier liigub kursiga BA, inimene kukub üle parda punktis C. Tuul on suunast, nagu märgitud näitajaga.

**Käsklused:** „Täis tagasi“; „vasakule pardale“. Kui destroyer hakkab juba tagasi liikuma, käsutage „paremale pardale“. Ahter hakkab loomulikult tuule sisse jooksmas. Kui omatakse juba küllaldaselt ruumi edasi manööverdamiseks, andke „edasikäik“ ning lähenege päästetavale, nagu märgitud manööverskeemi lõpposas joon. 4.

See manööver on palju raskem läbi viia kui manööver, mis märgitud joonisel 4, mispärast eelistatakse ka viimast enam.

**Variand E. Esimene viis: Värske tuul ja laine vasakult pardast, s. o. kui paat tuleb alla lasta vaid alttuule pardast (joon. 5).**

Destroier liigub kursiga BA, inimene kukub üle parda punktis C. Tuul on suunast, nagu märgitud näitajaga.

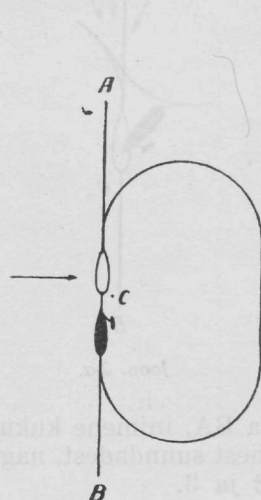
**Käsklused:** „Rool paremale (vasakule) pardale“. Pöörduge  $180^\circ$  ning jätkake veidi liikumist vastupidisel kursil, kuni päästetav jääb tahapoole traaversit. Siis käsutage „paremale (vasakule) pardale“ ning pöörduge uuesti  $180^\circ$ , arvestusega tulla otse päästetavale. Tõstke mees paremast pardast, tegutsedes nagu variandi A puhul.

Sel viisil üle parda kukkunu 20 s juures peab olema päästetud 6 minuti jooksul.

**Teine viis: Värske tuul ja laine vasakult pardast, s. o. kui paat tuleb alla lasta vaid alttuule pardast (joon. 5-a).**

Destroier liigub kursiga BA, inimene kukub üle parda punktis C. Tuul on suunas, nagu märgitud joonisel näitajaga.

**Käsklused:** „Täis tagasi“; „paremale pardale“. Kui destroyer hakkab juba tagasi liikuma, käsutage „rool vasakule pardale“. Ahter hakkab liikuma tuule sisse. Kui ollakse nii kaugel, et omatakse küllaldaselt ruumi edasi manööverdamiseks, andke „edasikäik“ ning lähenege, nagu märgitud manööverskeemi lõpposas joon. 5-a.



Joon. 5.



Joon. 5-a.

Sel manöövriil on samuti suuremad raskused kui manöövriil, mis näidatud joon. 5, mispärast manööverskeemi 5 eelistatakse viimasele.

Kõigil juhtumel, mis leidsid eespool käsitlemist, soovitatakse omada kasutamismisvõime värskeid tragisid ühes päästeotsadega. Juhul, kui kukkunu on ise suuteline viskeotsa enda ümber kinnitama, visatakse talle viskeliiniga tõsteots kätte; kui ta ise aga seda ei suuda, tuleb teine mees lasta üle parda, kes tragi kinnitaks päästetava külge.

Igaks juhuks on soovitatav hoida mehed teki valmis ka pootshaakidega, sest kui päästetav osutub pärast vastavat manöövrit parda lähedal, ei osutu raskeks teda nendega üles tõsta.

Rivis sõidus tuleb täita kõik instruksioonid, mis sel korral ette nähtud (General Tactical Instructions).

Neil juhtumel, kui mees kukub üle parda viimaselt koondise laevalt või kui koondis sõidab peilrivis, tuleb talitada nagu juhul, kui destroyer on üksiksõidul.

*Iv.*

# Põhimõtteid tehniliste väeliikide rahuaegsest komplekteerimisest.

Rahuaegse sõjaväe komplekteerimise viisiga ja väljaõppe korraldusega taotletakse peamiselt ühte peaesmärki — anda sõjaaegseile vägedele väljaõpetatud mehi vastavalt iga väeliigi vajadusele. Süsteem, mis annaks suuri üle- või puudujääke ühe või teise väeliigi alal, toob endaga kaasa pahesid, mille parandamine sõja puhkemisel ei ole enam võimalik.

Vaatleme seda küsimust nn. „tehniliste“ väeliikide seisukohalt. Nimetaksime siinkohal tehnilisteks neid väeliike, mis sõja korral ei suurene samas proportsioonis kui näiteks põhiväeliik — jalavägi. Jalavägi, nagu üldiselt teada, suureneb sõja korral oma tagavaraväelaste arvel, ütleme, kümme korda. Tehnilised väeliigid suurenevad aga ainult, ütleme, 2—3 korda, kusjuures osa neist, võib-olla, jääb isegi peagu samasse koosseisu kui rahua ajal. See asjaolu vihjabki sellele, et tagavaraväelasi tehniliste väeliikide alal peaks olema vähem kui jalaväe alal.

Nende ridade ülesandeks on esile tuua mõningaid mõtteid, mis kerkivad esile küsimuse praeguse seisukorra puhul.

Rahuaegne jalavägi ei olegi õieti muud, kui õppeasutis tagavaraväelaste valmistamiseks. Õpilased, kes siin ettevalmistuse saavad, tulevad vajaduse korral siia tagasi. Ons lugu samuti tehnilises väeliigis? Mitte täiesti, kuigi see võiks nii olla teatavalt tingimusil.

Tavaliselt on tehnilistes väeliikides ajateenijate proportsioon liiga suur. Tuleb üleprodutseerida arvuliselt ja alaprodutseerida väärtuselt. Samuti osutuvad kallid tehnilised lahingurelvad õppevahendeiks, mida tuleb lõhkuda ja kulutada lugematute lendude ettevalmistamiseks, kellest lõviosa lähebki lõplikult lendu — jalaväkke, mille jaoks nad just ei ole ette valmistatud. Mis ütleks selle kohta jalavägi?

Teine ja tihti väiksem osa — kes jäävad, vähemalt teatavaks ajaks, oma väeliigi reservlasteks — ons need tarviliselt ette valmistatud? Teataval määral muidugi, kuid kasutada olev aeg ja kulutatud vaev oleks võimaldanud paremat, kui ettevalmistatavate arv oleks olnud väiksem.

Neid puudusi mõnedes tehnilistes väeliikides on püütud parandada sellega, et ajateenistuse aeg on määratud pikem kui jalaväes. Selle tagajärjeks on tihti haritud ja erksama elemendi vähesus nende pikema teenistusaegajaga väeliikide ajateenijate hulgas. Pikendatud teenistusaeg kulub vahest ilma ülejäägita selleks, et kompenseerida kontingendi alaväärtuslikkust.

Kannatajaks teenistusaja pikenemisest esialgu on mainitud „õppevahendid“ ja kaader, hiljem sama tehnilise väeliigi lahinguline ettevalmistus ja ka — jalavägi, kes peab vastu võtma ettevalmistamata ülejäägid.

Teisest küljest ei ole tehniliste vägede mobiliseerimine ka nii lihtis toiming kui jalaväes. Inimeste liitumine keerukate masinrelvadega on võrdlemisi pikaldane protsess. Tehniliste relvade lahinguvalmis saamine, kui seda komplekteerida tagavaraväelastega, tõenäoselt hilineb. Neist asjaoludest järgnebki, et tehniliste väeliikide rahuaegne kaadergi ei ole niipalju reservlaste ettevalmistaja, kui just tulevase lahingumeeskonna luustik, vähemalt neis osades, mille viivitamatu tegevusseastumine sõja korral on tõenäoline.

Nagu ülaltoodust nähtub, peaks ajateenijate osa rahua ajal tehnilistes väeliikides arvuliselt olema kooskõlas sõjaaegse vajadusega ilma liigsete ülejääkideta, mis teevad tühja tööd ja kahju väeliigile enesele kui ka sõjaväele üldse.

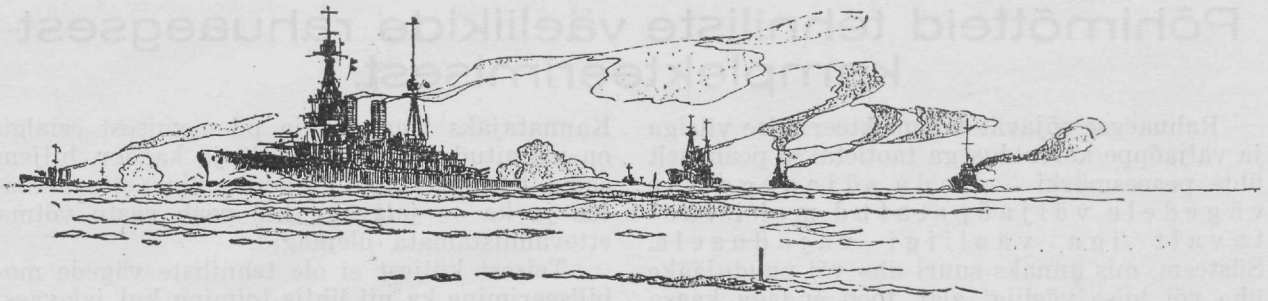
Teine küsimus on ajateenijate kvaliteedi küsimus. Kui territoriaalsuse põhimõtte tegelikul rakendamisel selleks ei ole takistusi, peaks neid komplekteeritama kohtadest, kus vastavalt kontingenti leidub (tööstusrajoonid). Kuid absoluutne kinnipidamine territoriaalsusest ei oleks jällegi otstarbekohane, sest energia säästmiseks on vaja ajateenijate olemasolev või kavatsetav tööala viia võimalikult kokkukõlla tema sõjaväelise erialaga. Sellest vaatekohast peaks teatavate eriala meeste pääs tehnilistesse väeliikidesse olema võimaldatud ka väljastpoolt territoriaalsete rajoonide piirkonda.

Ajateenijate arvu suhteline vähendamine tingib kaadri arvu suurenemist. Siin tõusevad kulude küsimused. Öeldakse, et ajateenija on riigile kuluks niikuinii, iga üleajateenija oleks aga lisakulu. See väide peaks paika, kui meil oleks ajateenijate üleküllus. Tegelikult on neist puudus. Siin on tegemist vaid ajateenijate säästmisega selle puudujäägi katmiseks. Lisakuluna näivad väljaminekud kaadri suurendamiseks ei ole midagi muud kui kulud, mida meie peaksime tegema ja heameelega teeksime, kui meil ajateenijate kontingent oleks suurem.

Tundub, et tehniliste väeliikide komplekteerimise alal on võimalikud mõningad muudatused, mis on otstarbekohased riiklikult ja mis ka tehnilise väeliigi kaadrisse sisendaksid mulje ja veendumuse, et tema poolt tehtav töö ajateenijate ettevalmistamise alal on igati tõhus ning vajalik töö.

F. V. P.





## Kiirendatud ristpeilung.\*)

Juhul, kui laevajuht satub laevaga uttu, väljub udust või avastab ranna pärast pikaajalist sõitu arvestuse järele, avastab ta ka harilikult ühe või mitu kaldamärki — mille

gus laeva juhile tundmatu — peab paratamatult kasutama laeva kohta määramiseks ristpeilungit, millesse kuuluvad arvestuse elemendid, kiirusnäitaja jne. Eespool mainitud juhtudel ei sobi aga ristpeilungi meetod, kuna see nõuab võrdlemisi suurt ajavahemikku peilungite vahel.

Allpool toodud ristpeilungi erimoodus vähendab peilungite vahelist aega umbes viis korda, kuna koha kaardile kandmine teostub samuti nagu peilungi ja kauguse järgi. Kaugus saadakse nomogrammilt lk. 257 või valitakse tabelist, mis on kokku seatud valemi järgi:

$$X = \frac{V \sin q}{\sin \psi}$$

kus:

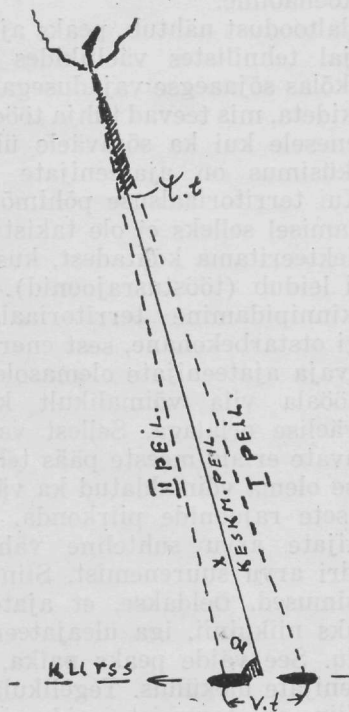
- X — on kaugus peilitava esemele,
- V — arvestatav laeva kiirus,
- q — keskmine kursinurk peilitavale esemele,
- ψ — peilungi muude ühes minutis.

Praktiliselt on kauguse X määramiseks vaja:

- võtta mingisuguse kaardil märgitud kaldaeseme peilung ja lasta käima sekundimõõtja või ära märkida peilimis-moment taskukella järele (minutid ja sekundid);
- peilungite vahe kraadides ja kümnendikosades jagada peilungite ajavahemikuga — saades nii ψ — peilungi muute;
- välja arvutada keskmine peilung ja keskmine kursinurk q, kuna kursinurkade juures, mis on lähedad 80—100°, võtta lihtsalt teine peilung keskmise asemel;
- ning saadud ψ, q ja V abil leida X nomogrammist.

N ä i d e (vaata joonis 1):

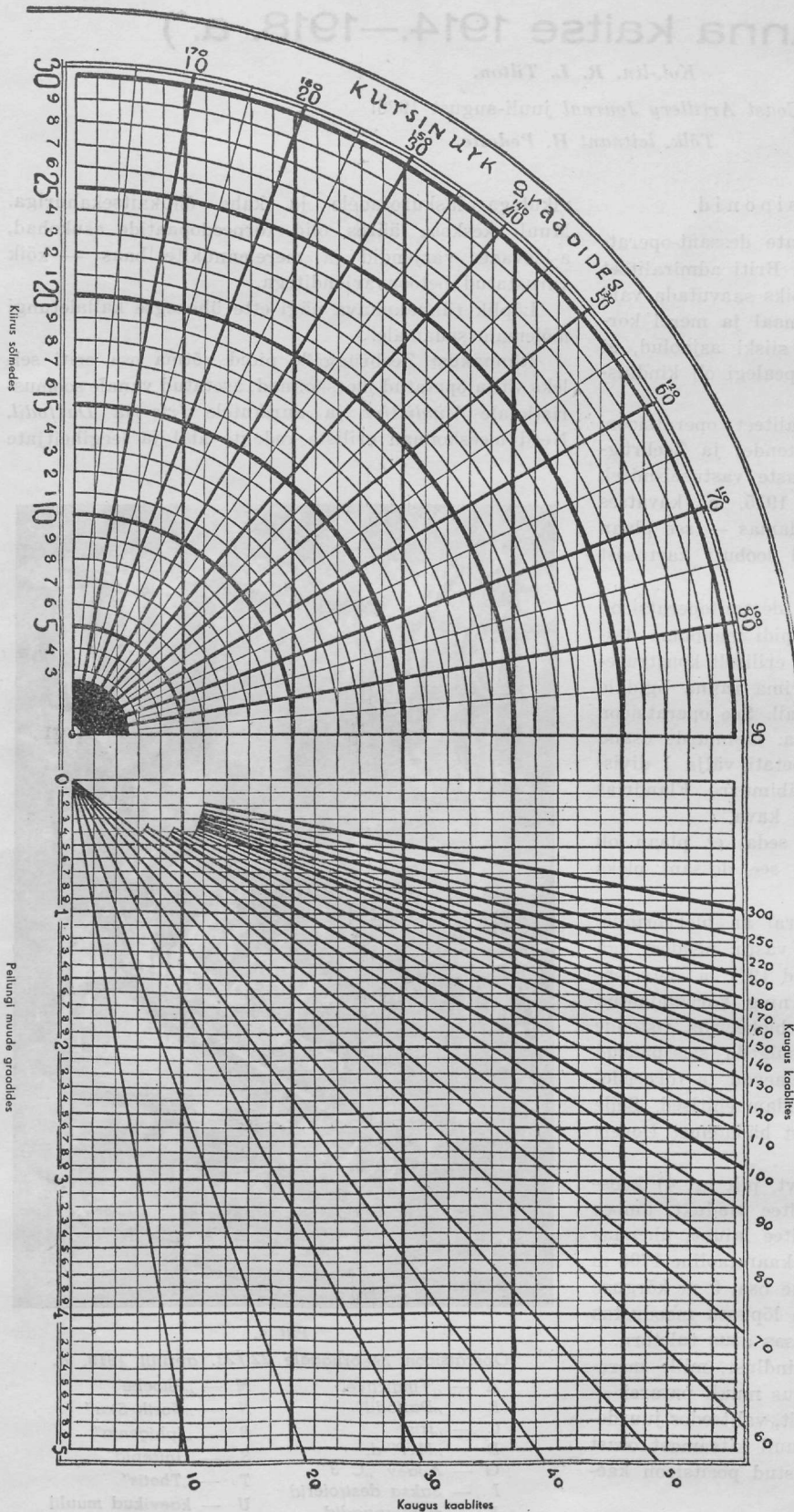
Laeva kiirus 18 s., õk 260°. Tuletorni esimene peilung 332°. Viie minuti järele võetud teine peilung 339°,5.



Joon. 1.

järele on võimalik laeva asukohta määrata. Võrdlemisi kohese laeva koha määramiseks ühe märgi järele ta peab määrama nii eseme peilungi kui ka selle kauguse. Kaugus mõõdetakse sel juhul kaugusmõõtjaga või valitakse tabelist eseme mõõdetud vertikaalnurga järele. Sel korral, kui kaugusmõõtja laevas puudub ja määratud ese või kaldamärk on väike ning selle kõr-

\*) Vt. *Morskoï Sbornik* nr. 11. — 1938. a.



Kiirus sõlmedes

Peilung muude graadides

Võttes teisest peilungist maha esimese ja jagades selle peilungite vahelise ajavahemikuga saame  $\Psi = (339^{\circ},5 - 332^{\circ}) : 5 = 1^{\circ},5$  — peilungimuute. Keskmise peilung =  $(339^{\circ},5 + 332^{\circ}) : 2 = 335^{\circ},7$ . Keskmise kursinurk =  $335^{\circ},7 - 260^{\circ} = 75^{\circ},7$ .

Seega oleksid leitud kõik elemendid.

Nomogrammi vasakpoole all leiame kaare alguse, mis vastab 18 sõlmele ja jälgime seda, kuni see lõikub kursinurgaga  $75^{\circ},7$ ; sellest punktist liigume paremale paralleelselt horisontaalseile joonetele kuni lõikepunktini vertikaaljoonega, mis läbib peilungi muute  $1^{\circ},5$ ; selle lõikepunkti asend annabki meile kauguse  $X = 111$  kaablit nomogrammi ülemiselt äärelt.

Tabelite kasutamine on samuti lihtis, ent arvestades seda, et see on palju aegaviitvam esimesest viisist, jätame tabeli toomata.

Kiiruste puhul üle 30 s tuleb kõik tegevus läbi viia kaks korda väiksema kiiruse V abil, kuna saadud kaugus tuleb lõpuks kahekordistada.

Normaalseis tingimuses esineb sel teel määratud kohas viga 7—10%, kui kaugused peilimisel on 100 kaabli ümber. Kauguste suurenemisega suureneb ka viga, kuna peilimistäpsus väheneb. Vähemail kaugusil annab see meetod küllalt rahuldavaid tulemusi.

Ei soovitata kasutada seda kohamääramisviisi, kui  $q$  on vähem kui  $30^{\circ}$ .

Iv.

# Belgia ranna kaitse 1914.—1918. a.\*)

Kol.-ltm. R. L. Tilton.

Coast Artillery Journal juuli-august 1938.

Tõlk. leitnant H. Pedaste.

## Blokeerimisoperatsioonid.

Liitlased ei katsestanud suuremate dessant-operatsioonidega Belgia rannal, olgugi, et Briti admiraliteet tihti väitis, et püsivaid tagajärgi võiks saavutada vaid otsustava kallaletungiga maal või maal ja merel korraga. Seda läbi viimast takistasid siiski asjaolud, et Briti armee oli seotud mujal ning pealegi oli kindlustuste tugevus liiga hästi teada.

1914. a. lõpul kavatses admiraliteet operatsiooni piki Belgia randa, et vallutada Ostendet ja Zeebrügget. See kavatsus nurjus prantslaste vastuseismisel, kuna inglaste abi vajati mujal. 1915. a. kavatses admiral Bacon dessanti Ostende sadamas — see plaan oli päevakorras mõnda aega, kuid loobuti kartusest rannapatareide tugevuse ees.

1917. a. kavatseti ette võtta dessantoperatsioon Belgia rannal. Selle kava kohaselt pidi maabuma dessant Middelkerke ja Westende vahel erilisel konstrueeritud paatides. Paate pidid pukseerima ranna ligidale monitorid tugeva laevastiku kaitse all. See operatsioon pidi läbi viidama inglaste 1917. a. läbimurde osana Flandrias. Dessandiks koguti ja õpetati välja I divisjon Dunkerque'is — kuna aga läbimurre Flandrias nurjus, heideti kõrvale ka dessandi kava.

Arvestades kaitse tugevust ja seda, et plaan oli sakslastel teada, tuleb oletada, et see dessant oleks lõppenud inglastele kurvalt.

Inglased kavatsesid mitmel korral ka blokeerimisoperatsioone Zeebrügge ja Ostende vastu, nendest aga loobuti alul suure riski pärast. Kuid 1917. a. detsembris pärast nurjunud pommitamisi ning kõrvalejätud dessandikavu otsustas admiraliteet blokeerida Ostende ja Zeebrügge kanalid. Kavatseti sulgeda sissepääsud kanalisse ja seega sulgeda allveelaevad ja torpeedopaadid Brügges ning hävitada sadamaehitised. Selle tulemusena loodeti vabaneda suurest hädaohust Doveri väinas.

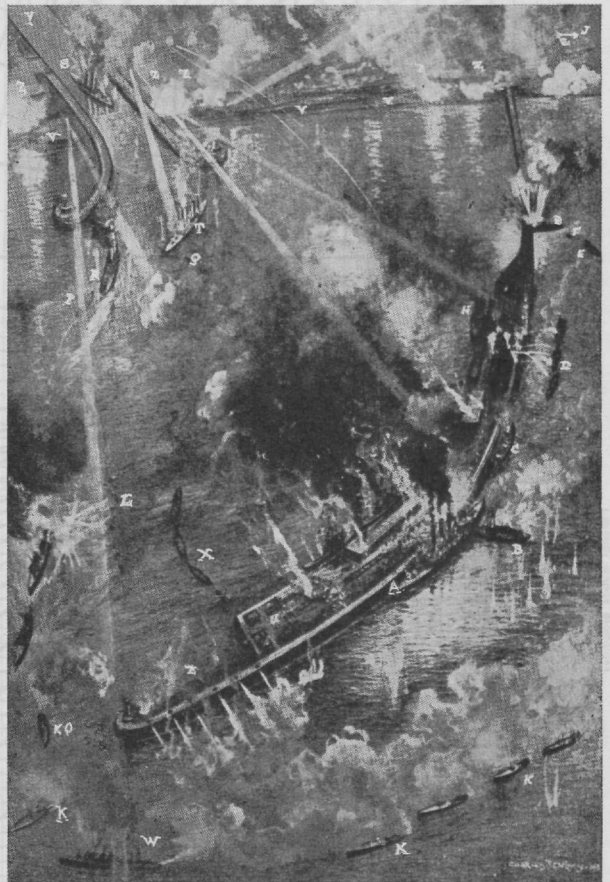
Zeebrügge sadama kaitsemuul (vt. pilt nr. 4) koosnes kolmest osast. 1) Rauast raudtee viadukt, umbes 500 m pikk ja vaid hariliku raudtee laiune, ühendas muuli peaehitisi kaldaga. 2) Muuli kaaretaoline 1700 m pikkune ja 75 m laiune keskmine osa, 5 m kõrguse välisservaga. 3) Muuli merepoolse lõpuosa moodustas 240 m pikkune kitsas osa, mille otsas asus tuletorn.

Muul kujutas endast väikest kindlust, mille merepoolseimas osas tuletorni ligidal asus muuli patarei — kolm 105-mm ja kolm 88-mm kahurit, valitsedes juurdepääse täielikult. Umbes 140 m muuli kitsamast osast maa poole asus traattõkete kaitstud positsioon kae-

vikutega laskurosadele ja kahe õhukaitsekahuriga. Muuli keskosa ääres olid torpeedopaatide asukohad, a-laevade varjendid ja merelennukite baas — kõik varustatud betoonvarjenditega.

Lõplik rünnakukava nägi ette üheaegse kallaletungi mõlemale sadamale.

Rünnakust Zeebrügge'le pidid võtma osa eriti selleks välja õpetatud meeskonnad, asetatud vanale soomusristlejale *Vindictive* ja aurikutele *Iris* ja *Daffodil*. Need meeskonnad eriliste redelite abil ja leegiheitjate



Pilt 4.

Operatsioon Zeebrüggele 22./23. aprillil 1918. a.

A — „Vindictive“	M — „Phoebe“
B — „Daffodil“	N — „North Star“
C — „Iris“	R — „Iphigenia“
D — „MTP“-d.	S — „Intrepid“
G — A-laev „C 3“	T — „Thetis“
I — Saksa destroyerid	U — kaevikud muulil
K — mootorpaadid	W — „Warwick“
L — võrktõkked	

\*) Vt. *Merendus* nr. 5. 1939. a.



ning kuulipildujate tule toetusel pidid vallutama muuli ning seega võimaldama blokeerimiseks määratud laevade läbipääsu kanalisse. Selleks ehitati *Vindictive* vastavalt ümber ja varustati ta leegiheitjate ja kuulipildujatega ning eriliste treppide ja abinõudega sildumise ja meeskonna muulile saatmise kergendamiseks. *Vindictive* pidi silduma muuli välisküljel ning erilist tähelepanu pöörama muuli patarei vallutamisele, et tagada blokeerimiseks määratud laevade läbipääsu. Nendeks olid valitud kolm soomustamata ristlejat, *Thetis*, *Intrepid* ja *Iphigenia*. Nad täideti tsementblokkidega ja varustati lõhkelaengutega laeva põhja purustamiseks uputamise korral. Esimene laev pidi uputama end kanali lüüsi väravas, kuna teised kaks pidid end põhja laskma kanali suudmes ja seega täielikult sulgema kanali. Nad pidid mööduma muulist 20 min. pärast *Vindictive*'i randumist.

Varude maalt muulile toimetamise takistamiseks olid kaks vana a-laeva täidetud lõhkeainetega. Need pidid sõitma viadukti alla ning seal endid õhku laskma.

Ostende sadamasuus pidid end uputama ristlejad *Sirius* ja *Brilliant*.

Kogu kallaletungi kavatseti valmistada ette pommitamisega õhust ja ühetunnilise rannapatareide tulistamisega monitoridest. Taolisi pommitamisi sooritati juba nädalaid enne operatsiooni, kui vaid ilm vähegi lubas.

Pommitamise kestel pidid kallaletungivad jõud lähemana tiheda suitskatte varjus. Et blokeerimislaevadel oleks manööverdamiseks küllaldaselt vett, siis valiti öö, kus sobival rünnaku momendil tõus oli kõrgeim. Kuna suitskate oli väga tähtis, siis oli vajalik, et kerge tuul puhunuks maa poole.

Operatsioonist pidi võtma osa 165 mitmesugust laeva — 86 ohvitseri ja 1698 mehega.

Operatsioon 1918. a. 22./23. aprillil.

Aprilli alguseks olid kõik ettevalmistused tehtud ja blokeerimislaevad ja meeskonnad kogunesid Thomas' sadamasse. Teised laevad asusid Doveris ja Harwich'is.

11. aprillil sõitis ekspeditsioon välja ja ettevalmistavad pommitamised viidi läbi, kuid jõudnud Zeebrügge alla, muutis tuul suunda, tehes võimatuks suitskatte tarvitamise. Admiral Keyes, operatsiooni juht, pidas rünnaku läbiviimist suitskatteta võimatuks ning käskis pöörduda tagasi. Tagasijõudnult leiti üks MTP puudu — see oli joonsnud randa ja sattunud sakslaste kätte, kusjuures sakslaste kätte sattusid ka mõned osad kavatsetava operatsiooni plaanist. See põhjustas sakslaste poolt mõningate ettevaatusabinõude tarvituselevõtmise. Inglisele jäi see tol korral teadmatuks.

14. aprillil katsetati uuesti, kuid tuli loobuda, kõva tuule ja tormise mere tõttu — ka seekord viidi pommitamine läbi.

22. aprillil oli ilmastik soodne ja ekspeditsioon startis uuesti. Kell 23.10 algas Ostende ja kell 23.30 Zeebrügge pommitamine monitoridest. Kuna hakkas sadama vihma, siis tuli loobuda õhurünnakust.

Zeebrügge pommitamise algusega ühel ajal algasid MTP-d suitskatete tegemist. Rannapatareid olid alarmeeritud pommitamisega ja avasid tule monitoridele, tulistades kergematest kahuritest ühtlasi valgusmürske, et valgustada merd. Suitskate muutus aga niivõrd paksuks, et midagi polnud näha ja patareid ei saanud muud teha, kui tulistada valgusmürske ja anda tõkketuld.

Kell 23.50 muuli patarei avastas *Vindictive*'i viimase lähenemisel muulile umbes 1800 m kaugusel. Samal ajal oli tuul muutunud suunda ja puhus suitskatte ründajatele vastu. Patarei avas kohe tule ja tulistas senikaua, kuni *Vindictive* oli möödunud patareist ca 500 m kauguselt ja jõudnud muuli käännaku taha patarei surnud sektorisse. Ta oli olnud tule all ca 10 minutit ning kaotused olid eriti suured just seepärast, et temal asuv 1250-meheline rünnakumeeskond suuremalt jaolt oli asunud tekile, et olla valmis maabuma muulil. Langenute seas oli ka mitmeid juhtivaid ohvitseri. Peale selle oli löödud välja rivist osa kahureid ning kõik leegiheitjad. Neljateistkümnest maandumistrepist oli kaksteist purustatud ja seega võetud võimalus meeste kiireks maalesaatmiseks. *Vindictive* püüdis kinnitada end muuli külge, kuid katsed ebaõnnestusid ning püsis muuli ligidal vaid *Daffodil*'i abil, kes kogu aeg surus teda vastu muuli (vt. pilt nr. 4). *Iris* püüdis kinnitada end muuli külge vähe maad eemal, kuid ei suutnud.

*Vindictive*, jõudnud muuli äärde, saatis kuulipildujate tule toetusel maale niipalju mehi kui suutis. Need püüdsid tungida patarei poole, kuid kõik katsed nurjusid! Peamist vastupanu osutasid 20 meest muuli patareist, väikesed varuosad ja torpedopaat V-69 meeskond. Samal ajal kaks õhukaitsekahurit ja üks kahur V-69-lt tulistasid *Vindictive*'i üle muuli ulatuvaid pealisehitisi, kus asusid kuulipildujad. Kell 00.40 — pärast blokeerimislaevade muulist möödumist — lahkus *Vindictive* muuli juurest ning, sattudes uuesti muuli patarei tule alla, eemaldus ühes *Iris*'e ja *Daffodil*'iga, kusjuures eriti *Iris* raskesti kannatas.

Ei ole võimalik täpsalt kindlaks teha, kui palju mehi inglased suutsid muulile saata, kuid arvatakse, et neid ei olnud üle 100.

Sakslaste jõud tol momendil muulil olid — 60 meest muuli patareis, 70 meest sadamakaitse kompaniis, V-69 meeskond ja ca 200 meest muulil asuvas mereleenusalgas.

Rannapatareid ei saanud midagi teha halva nähtavuse tõttu — pealegi ei tahetud tabada oma mehi.

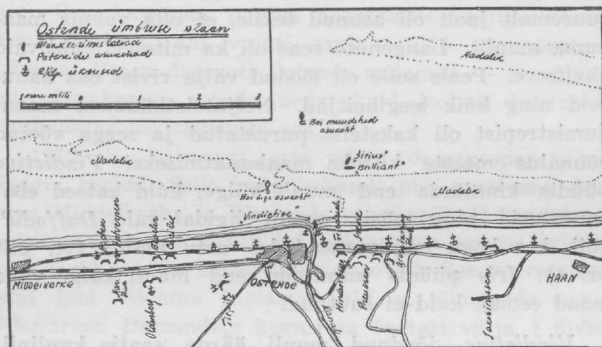
Vahepeal, umbes kell 24.00, sattus blokeerimislaevade juhtlaev *Thetis* rannapatareide ja kell 00.20 muuli patarei tule alla. Ta möödus muulist, sai raskesti vigastada ning, eksides kanali suudmega, jooksis võrkudesse ja vajus põhja sadamas. 10 min. hiljem järgnesid talle *Intrepid* ja *Iphigenia*, kes, hoolimata muuli patarei tugevast tulest, kanali suudmes uputati. Ellujäänud meeskonnad päästeti mootorpaatide poolt.

Inglased kinnitavad, et blokeerimislaevad leidsid õige tee kanalisse vaid tänu sellele, et sakslased avasid omad helgiheitjad.

Lõhkeainetega täidetud a-laev C3 sõitis viadukti alla ja lasti õhku kell 0020. Meeskond päästeti mootorpaatidega.

Tegevuse lõpul, kella 0110 ajal, sattus muuli patarei tule alla inglise destroyer *North Star*, kes sai vigastada ja vajus põhja.

Ostende juures blokeerimislaevad *Sirius* ja *Brilliant* lähenesid sadamale tiheda suitskatte all. Kuna sakslased olid sadama sissekäigu juures asuva poi asetanud teise kohta, siis inglased eksisid ning, sattudes rannapatareide tule alla, uputasid laevad eemal sadamast (vt. skeem nr. 5).



Skeem 5.

Inglased kaotasid selles operatsioonis ühe destroyeri, kaks mootorpaati, 214 surnut, 383 haavatut ja 19 vangilangenut.

Sakslaste kaotused olid üks praam, 10 surnut ja 16 haavatut.

#### Operatsioon 1918. a. 10./11. mail.

Rünnakut Ostendele korrati 1918. a. 10./11. mail. Seekord olid blokeerimislaevadeks *Vindictive* ja vana ristleja *Sappho*. Operatsioon algas samuti monitoridelt tulistamisega ja *Vindictive* ligines rannale suitskatte all (*Sappho* oli rivist välja langenud).

Kanali suudme otsimisel sattus *Vindictive* rannapatareide tule alla, sai tõsiselt vigastada ja tema kapten sai surma. Joosnud kaldale sadamasuudmes, ta lasti põhja, kuid ei täitnud oma blokeerimisülesannet (vt. skeem nr. 5).

#### Järeldusi.

Nii Zeebrügge kui ka Ostende sadamate blokeerimiskatsed nurjusid.

Hoolimata inglaste üritustest ei olnud Zeebrügge blokeeritud, olgugi et mõlemad kanali suudmes uputatud laevad raskendasid kanali kasutamist. 24. aprillil tõusuveega torpeedopaadid ja 25. aprillil suur a-laev läbisid kanali. Pärast seda oli liiklemine täiesti nor-

maalne. Kanali süvendamist ja puhastamist alati kohe ja 15. maiks oli kanal mõõnajal 3,5 m lai.

Ostendes *Vindictive* asus küll kanali suudmes, kuid piki kanalit ega takistanud liiklemist kanalisse.

Tuletades meelde ameeriklaste blokeerimiskatseid 1898. a. *Santiago*s, ja jaapanlaste katseid 1904. a. *Port-Arthur*'is — rünnakud Ostende'le ja Zeebrügge'le kinnitavad, et blokeerimisülesanded on väga rasked ja nähtavasti ei ole neid võimalik edukalt läbi viia kindlustatud sadamate vastu. Operatsioon näitab, et isegi kui dessantretked või blokeerimiskatsed tulevad üllatusena, on neil vähe võimalusi hästi organiseeritud kaitse ees. Olgugi, et sakslased olid teadlikud, et kavatsesi midagi ja pommitamine neid alarmeeris, tuli rünnak ise täielise üllatusena.

Kümme minutit pärast avastamist oli *Vindictive* muuli ääres. Umbes kümme minutit hiljem võeti esimene blokeerimislaev patarei tule alla ja sel oli võimalu täita oma ülesannet. Kaks laeva jõudsid küll kanalisse, kuid tule tõttu polnud neil võimalik täita täpselt blokeerimisülesannet.

Kogu tegevus *Vindictive*'i ilmumisest kuni *North Star*'i põhjalaskmiseni taandumisel kestis vaid ca üks tund ja 20 minutit.

Operatsioon oli põhjalikult ette valmistatud ja hiilgavalt läbi viidud. Kaaludes kõiki tegureid ja eriti, et rünnak tuli sakslastele ootamatult, näib, et kui kunagi selline operatsioon peaks õnnestuma, oleks just see pidanud korda minema. Näib, et kogu kallaletungi nurjaaajajaks oli muuli patarei oma kahurite ja 60 mehega.

Rünnak näitab ka, kui kasulik on suitskatte ligine misel vaenulisele rannale. Sakslastel olukorra hindamine (kirjeldatud juhul) oli täiesti võimatu ja rannapatareide tuld polnud peaaegu sugugi võimalik kasutada. Teisest küljest jälle võib näha, kui suure tähtsusega on sellisel juhul ootamatu tuule suuna muutumine.

#### Lõppsõna.

1918. a. 29. novembril Saksa sõjanõukogu otsustas Flandriast taanduda. Torpeedopaadid ja a-laevad kas hävitati või interneeriti Hollandis. Raske-patareid hävitati peale raudtee-patareide, mis tõmmati tagasi. Mereväe korpus kui ka õhujõud läksid armee juhtide käsutusse.

Liitlased okupeerisid ranna 1918. a. oktoobris.

Neli aastat Belgia ranna kaitse oli täitnud oma ülesannet. Oli edukalt kaitsnud oma laevastiku baase Ostende's, Zeebrügge's ja Brügge's; kaitsnud edukalt armee paremat tiiba ja takistanud vaenlase ilmumist rannale. Tugeva Belgia ranna kaitse mõju operatsioonidele Põhjameres, a-laevade sõjale ja operatsioonidele läänerindel ulatus palju kaugemale kui ta relvad. Teda peab mainima kui näidet tugevast ja jõulisest ranna- ja sadamakaitsest ning nende ülesannetest sõjas.

KAUBANDUS AKTSIASELTS

# „TÖÖSTUSTARVE“

Tallinn, Vene tän. 11  
Telefon 418-41

Terasetehased RÜCHLINGSTAHL G.m.b.H. Völklingen (Saar)  
ja Wetzlar (Lahn)

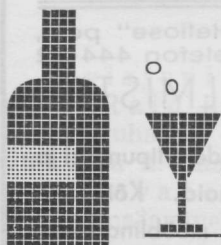
Esindus ja ladu.

Soovitame:

„MIRAMANT“ Kõrgeima löikevõimega kõva — löike-  
metalli, valmis fööriistadena ja fööriistadele pääle-  
joodefavate plaadikestena.

„STELLAMANT“ Uusimat saavutist löikemetallide alalt,  
mille juures on kiirlöiketerase ja kõvametalli puu-  
dused täielikult kõrvaldatud.

Kõrgeimakvaliteedilisi kiirlöiketeraseid ja nendest valmistatud freiteri, matriitsitera-  
seid, kroonnikelteraseid, meistiteraseid, kivipuuriteraseid, masinaterast. Pääle  
selle veel tellimise pääle roostevabu teraseid, terasplekki, liht ja roostevaba, hal-  
jaid võlle, šebisid fööriistaterasesi, kuum- ja külmalvalse tugeva klaaskõva pinnaga  
tellimise pääle, ja veel mitmesuguseid kõrgeimakvaliteedilisi teraseid igasuguseks  
otstarbeks.



## E. Vildtag & Co

Kodumaa ja välisveinid, konja-  
kid, liköörid, maiustused. Kolo-  
niaalkaubad rikkalikus valikus.

Tallinn, Valli tän. 4. Telef. 451-67



Külastage  
Restoran-öölokaali

„Du Nord“

„DU NORD“ Tallinn, Rataskaevu 3





# BALTOLIN

## SILLAMÄE

tehase toode – võrdub parima  
välismaa bensiiniga, sealjuures aga  
**ÖKONOOMSEM**

### MÜÜGIKOHT TALLINNAS:

VEENE TURG KALEVI AIA VASTAS  
BALTI JAAMA VASTAS

## Autoomanikud

Tarvitage BALTOLINI ja Teie hoiate kokku

MÜÜK SUUREL JA VÄIKESEL ARVUL ÜLE MAA  
**SHELL COMPANY KAUDU**

## A. J. Trankmann & Ko

Tallinn, Pärnu mnt. 6, Urla majas

Laevamaakleri, speditsooni  
ja transpordi äri

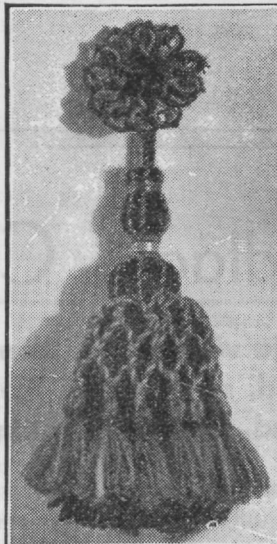
Telefonid: 442-57, 442-59, 300-78

## A. SCHEER

Posamendi-, paela- ja trikoovabrik

Tallinn, Viru t. 4. Kino „Heliiose“ peal,  
III korral Telefon 444-82

VALMISTAB



seltsidele lipunööri ja  
narmaid. Kõiksugu-  
seid mööblinarmaid,  
topse ja nööri, siidist,  
puuvillast ja villast,  
pidžaama-garnituure  
ja igasuguseid muid  
posamenditööstuse  
artikleid, ka kummi-  
ja saapapaelu

Tellimiste täitmise  
kiire ja korralik –  
möödukate hindadege

# Mereväe Allohvitseride Kogu tegevusest 1939. a.

1939. a. Kogu ametipersonaal tegutses järgmises koosseisus:

**juhatatus:** esimees veebel Arnold Areneem, abiesimees n.-veebel Konstantin Münt, sekretär maat Evald Loo ja laekahoidja maat Oskar Väin, seega sama koosseis, mis 1938. a. Maat O. Väin'a üleviimisega Piirivalvesse täidab alates 25. juulist s. a. laekahoidja kohuseid veebel Herbert Kadajas;

Oma organite kaudu on liikmeile korraldatud alljärgnevaid meeelahutusi:

mereväe XX aastapäeva ball Kopli rahvamajas 21. 11. 38., laste jõulupuu Kogu ruumes 22. 12. 38., uus-aasta vastuvõtmine Kogu ruumes 31. 12. 38. ja 1-se mai vastuvõtt Kogu ruumes 30. 04. 39.

15. juulil s. a. Saksa raskeristleja *Admiral Hipper*'i külaskäigu puhul Tallinnas oli 20 meie



Mereväe Allohvitseride Kogu juhatus 1939. a.

Vasakult paremale: sekretär maat Evald Loo, laekahoidja maat Oskar Väin, majavanem n.-maat Joh. Jõe leht, abiesimees n.-veebel Konst. Münt, esimees veebel Arnold Areneem.

**revisjonikomisjon:** esimees veebel Valdur Raid, liikmed: veebel Olev Raondi, veebel Juhan Peet, n.-veebel Karl Rabakukk ja n.-maat Jaan Laagus;

**majavanem:** n.-maat Johannes Jõe leht, majavanema abi: n.-maat Otto Kasuri;

**orkester:** orkestrijuhataja I jrg. muusikant Aleksander Tammar, orkestrivanem maat Oskar Väin;

**kabe-, male- ja bridžisektsioon:** juhataja maat Kaarel Kivisild;

**meelelahutuse toimikond:** esimees n.-maat Vello Vetela ja 12 väeosade esindajat;

**naisring:** juhataja pr. Aunma, abi-juhataja pr. Voog, laekahoidja pr. Martsoo ja sekretär pr. Pöld.

Kogu juhatus on aasta kestel pidanud koosolekuid 22; sisse tulnud on kirju 47, välja läinud 210.

allohvitseri palutud laevale, kus *Admiral Hipper*'i allohvitserikond korraldas neile vastuvõtu.

Kogu liikmete vahel on peetud võistlusi kergejõustikus, males ja kabes, kusjuures saavutati järgmisi tagajärgi:

## kergejõustikus

100 m jooksus:

- |                          |           |
|--------------------------|-----------|
| 1) n.-maat Eduard Aartee | 12,1 sek. |
| 2) maat Harald Isotamm   |           |
| 3) maat Eduard Vaher     |           |

400 m jooksus:

- |                           |           |
|---------------------------|-----------|
| 1) maat Harald Isotamm    | 61,1 sek. |
| 2) maat Jaen Olup         | 61,7 "    |
| 3) v.-madr. Harald Laidna | 64,0 "    |

1500 m jooksus:

- |                           |                  |
|---------------------------|------------------|
| 1) maat Jaen Olup         | 4 min. 54,3 sek. |
| 2) maat Aleksei Jalak     | 4 " 57,2 "       |
| 3) v.-madr. Erik Simastel | 4 " 57,2 "       |

**Kõrgushüppes:**

- 1) *v.-madr.* Erik Simastel 1,50 m
- 2) *v.-madr.* Varmu Martsoo 1,40 „
- 3) *n.-maat* Helmut Adler 1,40 „

**Kaugushüppes:**

- 1) *n.-maat* Eduard Aartee 5,58 m
- 2) *n.-maat* Aleksander Tamm 5,22 „
- 3) *maat* Harald Isotamm 5,21 „

**Granaadiheites:**

- 1) *v.-madr.* Aleksei Ivalo 70,10 m
- 2) *maat* Nigul Metsar 64,84 „
- 3) *n.-maat* Aleksander Tamm 57,20 „

**males**

- 1) *veebel* Arnold Areneem 8½ punkti
- 2) *veebel* Olev Raondi 8 „
- 3) *maat* Karla Kivisild 7½ „



Esimesed allohvitserid, kel täitunud 20 aastat Vabariigi teenistust, koosviibimisel ja neile mälestus-  
esemete üleandmisel Kogu ruumes.

Istuvad vasakult paremale: *n.-maat* Valdar Soonik, *veebel* Artur Sikemäe, *maat* Jaen Piir-  
salu, *n.-maat* Mihkel Honga, *n.-maat* Villem Lepik. Taga püsti: Kogu juhatus.

**Kolmikhüppes:**

- 1) *n.-maat* Eduard Aartee 11,16 m
- 2) *v.-madr.* Erik Simastel 10,97 „
- 3) *maat* Karla Kivisild 10,95 „

**kabes**

- 1) *n.-veebel* Konstantin Münt 12 punkti
- 2) *maat* Artur Voog 11 „
- 3) *maat* Karla Kivisild 10½ „

**Kettaheites:**

- 1) *n.-maat* Eduard Aartee 40,02 m
- 2) *n.-maat* Juhan Kalde 34,83 „
- 3) *maat* Harald Isotamm 30,65 „

**bridžis**

- 1) paar *maat* August Elmi — *n.-maat.* Alek-  
sander Tamm 91 punkti
- 2) paar *n.-maat* Hugo Õisma — *n.-maat* Nikolai  
Virkepuu 89 punkti
- 3) paar *maat* Karla Kivisild — *n.-maat* Bern-  
hard Lõhmus 83 punkti.

**Kuulitõukes:**

- 1) *n.-maat* Eduard Aartee 11,87 m
- 2) *n.-maat* Juhan Kalde 11,00 „
- 3) *n.-maat* Helmut Adler 10,97 „

**Odaheites:**

- 1) *n.-maat* Eduard Aartee 39,83 m
- 2) *maat* Eduard Vaher 39,40 „
- 3) *v.-madr.* Erik Simastel 38,03 „

Teiste kogudega on võistlusi peetud Sõja-  
vägede Staabi Allohvitseride koguga bridžis ja  
laskmises, kusjuures, nagu ka varemmailgi aas-  
tail, bridžis kaotati ja laskmises võideti ning  
Kalevi Üksiku Jalaväepataljoni Allohvitseride  
koguga bridžis, mis võideti.



Merelaevastiku Divisjoni navigatsioonis viimisel suvel Loksal peeti Kogu ja Loksa koon-dise vaheline malevõistlus, mille Kogu võitis tagajärjega 16:3.

Kogu abiandmiskassa kodukorra alusel on aasta jooksul annetatud 50 kr. väärtuslikke mälestusesemeid alljärgnevaile Kogu liikmeile, kellel on täitunud 20 aastat Eesti Vabariigi teenistust järgnevalt:

*N.-maat* Villem Lepik 25. 11. 38, *veebel* Alfred Sikemäe 05. 12. 38, *maat* Jaen Piirsalu 20. 11. 38, *n.-maat* Mihkel Hõnga 18. 12. 38, *n.-maat* Valdar Soonik 28. 12. 38, *maat* August Niit 15. 11. 38, *maat* August Reinart 07. 12. 38, *maat* Vladimir Karpov 20. 01. 39, *maat* Karl Kott 06. 03. 39, *maat* Juhan Jõud 24. 12. 38, *maat* Kristohv Lets 01. 01. 39, *maat* Verner Rahnik 06. 01. 39, *veebel* Kristof Talva 22. 01. 39, *n.-maat* Joann Post 20. 01. 39, *veebel* Jakob Väin 01. 02. 39, *n.-maat* Otto Kasuri 06. 02. 39, *n.-veebel* Mannus Mäesalu 08. 02. 39, *maat* Voldemar Matsik 16. 02. 39, *maat* Viktor Voorend 01. 02. 39, *maat* Feliks Šipai 01. 02. 39, *n.-veebel* Roman Johanson 30. 11. 38, *n.-veebel* Eduard Mäeküla 04. 03. 39, *maat* Maksimilian Kapper 07. 01. 39, *maat* Johannes Pau 28. 02. 39, *maat* Aksel Kühn 31. 12. 38, *n.-maat* Nikolai Virkepuu 01. 03. 39, *veebel* Hermann Saar 25. 04. 39, *n.-maat* Ralf Niineväli 06. 01. 39, *n.-maat* Hugo Oisma 18. 08. 39, *maat* Märt Hein 05. 10. 39.

#### **Abiellunud on järgmised allohvitserid:**

- 1) *maat* Feliks Šipai neiu Ella Diener'iga 23. 12. 38. a.
- 2) *n.-maat* Arne Tartu neiu Helmi Suurmats'iga 26. 11. 38. a.

- 3) *maat* Ott Eensoo neiu Hilda-Elfriede Sellbach'iga 25. 02. 39. a.
- 4) *veebel* Jakob Väin neiu Emma-Amalie Tidrik'uga 15. 07. 39. a.
- 5) *v.-madr.* Osvald-Gotthard Lobjakas neiu Agnes Kalju'ga 23. 08. 39. a.

#### **Alljärgnevate allohvitseride abikaasadel on sündinud lapsi:**

- 1) *maat* Eduard Vaheri abikaasal p. Matti 09. 10. 38.
- 2) *n.-maat* Ants Kruusma abikaasal p. Ivo 30.11. 38.
- 3) *n.-maat* Harry-Edvin Alunurm'e abikaasal t. Tiiu 27. 03. 39.
- 4) *maat* Gustav Kapteni' abikaasal p. Arvi 06. 05. 39.
- 5) *maat* Verner Oja abikaasal p. Heido 24. 01. 39.
- 6) *veebel* Juhan Peeti' abikaasal t. Tiiu 15. 03. 39.
- 7) *v.-madr.* Herbert-Valentin Valtna abikaasal p. Ants-Rain 12. 10. 39.
- 8) *maat* Feliks Šipai abikaasal t. Maie 21. 10. 39.

#### **Surnud on:**

*maat* Ludvig Kerno abikaasa Aleksandra 25. 11. 38.

Kogu majanduslikest üritusist oleks nime-tada tiibklaveri ja uue raadioaparaadi ostmist.

Silmas pidades, et käesolev aasta erakorraliste olude ja pikema navigatsiooni aja tõttu nõudis allohvitseridelt täie tähelepanu pööramist eriti teenistusele ei ole saadud ka käesoleval aastal Kogu tegevuses, eeskätt just meelelahutuse alal, palju ära teha. Tuleb loota, et eeltulev aasta selles suhtes pakub rohkem võimalusi.

*Do.*

## **Mereväe Allohvitseride Laskespordi Ühingu viieaastase tegevuse ülevaade.**

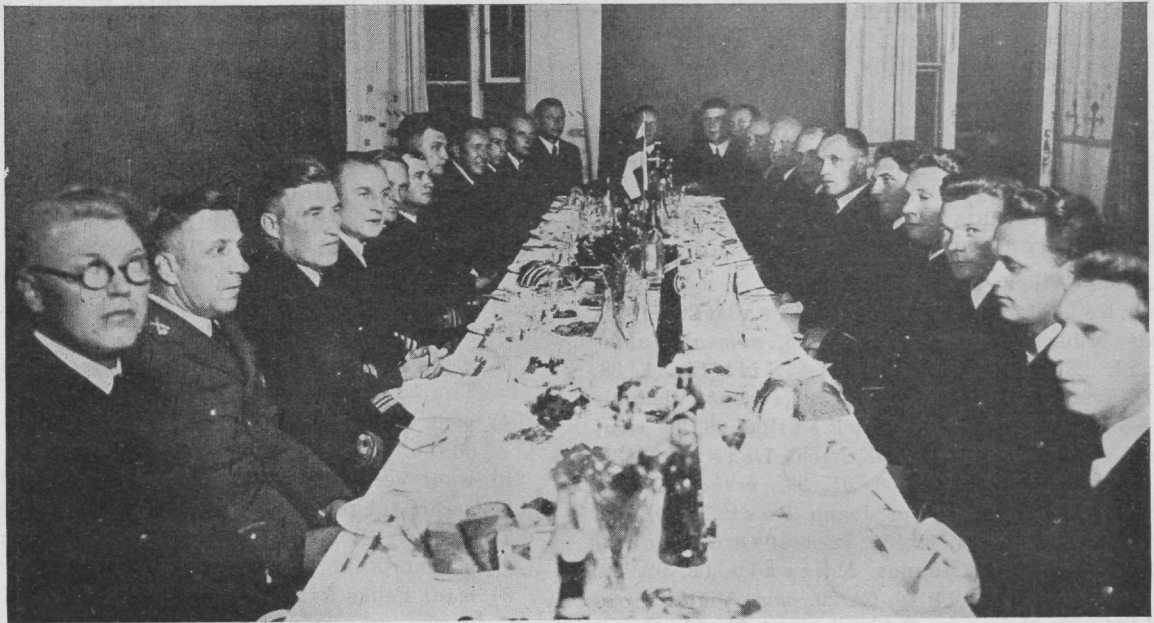
1934. aasta 5. septembril noorem-veebel Karl Rabakukk'e algatusel astus kokku 20 mereväe allohvitseri, et asutada Mereväe Allohvitseride Laskespordi Ühing. Käesoleval aastal täitus ülaltähendatud ühingul viis tegevusaastat, mida ühing tähistas piduliku koosviibimisega 9. sept. s. a.

Möödunud viie aasta kestes on ühingu tegevust juhtinud esimeestena n.-veebel K. Rabakukk (1934. a., 1935. a.), n.-maat H. Oisma (1936. a., 1937. a.) ja veebel V. Raid alates 1938. a. Abiesimehena on ühingu asutamisest peale tegutsenud n.-maat G. Sool ja sekretäridena maat G. Kapten (1934. a., 1935. a.), n.-maat K. Oole (1936. a.), maat A. Pärn (1937. a.) ja alates 1938. a. n.-maat K. Silvet. Ühing on pidanud lisaks asutamiskoosolekule

kuus peakoosolekut ja nelikümmend seitse juhatusese koosolekut.

Juhatusese koosolekutel on tehtud kokku 144 otsust ühingu tegevuse juhtimiseks. Peamisiks tööks oli juhatusel: ühingu asutamisel kodukorra väljatöötamine, liikmetele klassikatsete korraldamine, ühingule relvade muretsemine ja võistluskavade väljatöötamine naaberühingutega. Juhatusesele on viie aasta kestes sisse tulnud 291 kirja ja välja läinud 617 kirja. Juhatusese tegevust on mitmel alal abistanud lähemad ülemad, kelledega juhatusel on olnud otseseid kokkupuuteid kogu tegutsemisaja vältel.

Ühing on korraldanud oma liikmeskonnale pidevalt klassikatseid. Klassilaskurite seisu iseloomustab alljärgnev tabel:



Mereväe allohvitseride Laskespordi Ühingu aastapäeva pühitsemine 9. sept. 1939. a.

### Klassilaskurite seis:

	1934	1935	1936	1937	1938	1939
<b>Täiskaliibriline püss:</b>						
Erimeister klassis . . . .	—	—	—	1	1	1
Meister „ . . . .	—	1	2	3	7	8
I „ . . . .	—	5	7	10	8	11
II „ . . . .	8	10	10	12	11	8
III „ . . . .	5	4	7	4	5	4
<b>Väikekaliibriline püss:</b>						
Suurmeister klassis . . .	—	—	—	—	1	1
Erimeister „ . . .	—	—	1	1	1	1
Meister „ . . .	—	1	2	5	7	8
I „ . . .	4	9	11	11	9	12
II „ . . .	3	8	5	9	10	13
III „ . . .	3	4	7	4	5	4
<b>Sõjapüstol:</b>						
Erimeister klassis . . . .	—	—	—	—	1	1
Meister „ . . . .	—	1	1	1	1	1
I „ . . . .	—	1	1	1	2	2
II „ . . . .	2	1	1	2	—	—
III „ . . . .	—	—	—	—	1	1

### Ühingu meisterlaskurid:

#### Suurmeister:

Maat A. Jalak — v.-kaliibriline püss.

#### Erimeister:

1. maat A. Jalak — täiskaliibriline püss ja sõjapüstol.
2. „ G. Kapten — v.-kaliibriline püss.

### Meister:

1. n.-veebel J. Tuulik — täis- ja v.-kaliibr. püss.
2. maat G. Kapten — täiskaliibriline püss.
3. „ A. Pärn — täis- ja v.-kaliibr. püss.
4. „ Ü. Salmisto — täis- ja v.-kaliibr. püss.
5. n.-maat H. Alunurm — täis- ja v.-kaliibr. püss ja sõjapüstol.
6. „ H. Öisma — täis- ja v.-kaliibr. püss.
7. „ V. Vetela — täis- ja v.-kaliibr. püss.
8. v.-madr. H. Kidron — väikekaliibriline püss.
9. „ V. Paesüld — täiskaliibriline püss.
10. „ F. Simastel — väikekaliibriline püss.

### Laskevõistlused:

Ühingu juhatuse korraldusel möödunud 5 a. kestel peetud laskevõistlusi:

A. I. Ühingu liikmete vahel on peetud 16 laskevõistlust individuaalauhindadele punktilaskmises täis- ja väikekal. püssist ja sõjapüstolist.

II. Mereväe Allohvitseride kogu liikmete vahel on peetud 16 laskevõistlust individuaalauhindadele punktilaskmises täis- ja väikekal. püssist.

III. Allohv. Laskesp. Keskühingu üleriiklike väikekal. püssi laskevõistlusi on korraldatud viis korda individuaalauhindadele punktilaskmises oma liikmetele.

IV. Mereväe Allohv. kogu ja Sjv. Staabi Allohv. kogu liikmete vahelisi laskevõistlusi rändauhinna ja individuaalauhindadele on korraldatud üks kord, kus võitis rändauhinna „Võitja kuju“ Mereväe Allohvitseride kogu meeskond 195-punktilise ülekaaluga kahest relvast (t.- ja v.-kal. püss) kokku.

V. Inglise väikekal. püssi laskurklubide liidu poolt organiseeritud ülemaailmsed laskevõistlused lamades asendist on peetud oma liikmetele kolm korda.

VI. Sjv. ja Piirivalve Allohv. laskespordi keskühingu vahelised üleriiklikud laskevõistlused täis- ja v.-kal. püssist on peetud oma ühingu liikmetele kaks korda.

VII. Mereväe Ohvitseride ja Allohvitseride laskespordi ühingute liikmete vahelisi laskevõistlusi täis- ja v.-kal. püssist Merej. Juhataja rändauhinna peeti 1938. a. kevadel, kusjuures võitis rändauhinna Mereväe Allohvitseride Laskespordi Ühingu meeskond kahe relva keskmise tagajärje paremusega 10,1 punkti.

VII. Merejõudude Allohvitseride laskespordi ühingute vahelised laskevõistlused Merej. Juhataja rändkarikale täis- ja v.-kal. püssist 1938. a. peeti esimest korda, kusjuures rändkarika võitis Naissaare K-tuuri Allohvitseride laskespordi ühing keskmise tagajärje paremusega 7,81 punkti üksiklaskuri kohta ühingu.

B. Väljaspool ühingat peetud laskevõistlustest on osa võtnud ühingu liikmeid:

I. Kaitseliidu Tallinna Sadama Malevkonna ja Mereväe vahelistest laskevõistlustest viiest võistlusalast.

II. Allohvitseride Laskespordi Keskühingu üleriiklikest meistrivõistlustest kuuest võistlusalast.

III. Eesti Laskurliidu üleriiklikest meistrivõistlustest kümnest võistlusalast.

IV. Mereväe Allohvitseride kogu ja Sõjavägede Staabi Allohv. kogu liikmete vahelised laskevõistlused täis- ja v.-kal. püssist üks kord, kusjuures rändauhinna „Võitja kuju“ võitis Mereväe meeskond 115-punktilise ülekaaluga.

V. Maaailma laskevõistlustel 1937. a. Helsingis võttis osa maat Aleksei Jalak üheksast võistlusalast, kusjuures võitis kuus individuaalauhinna, kolm kullatud medalit ja ühe hõbemedali.

Viie aasta kestes võistlustest osa võtnud ja auhinna saanud liikmeid:

Nr.	LASKURI AUASTE, PEREKONNA- JA EESNIMI	Täiskal. püss.		Väikekal. püss.		Sõja- püstol		Kokku	
		Osav. arv	Auh. arv	Osav. arv	Auh. arv	Osav. arv	Auh. arv	Osav. arv	Auh. arv
1	Veebel V. Raid . . .	1	—	1	—	—	—	2	—
2	N.-veeb. K. Rabakukk	6	1	4	2	—	—	10	3
3	„ J. Tuulik . .	8	3	10	2	—	—	18	5
4	Maat A. Jalak . . . .	28	21	36	25	10	10	74	56
5	„ G. Kapten . .	10	8	21	10	—	—	31	18
6	„ K. Lets . . . .	1	—	2	1	—	—	3	1
7	„ R. Muld . . . .	2	—	1	—	—	—	3	—
8	„ V. Oja . . . . .	3	—	3	1	—	—	6	1
9	„ L. Pere . . . . .	1	—	4	—	—	—	5	—
10	„ A. Pärn . . . . .	19	11	20	3	—	—	39	14
11	„ E. Raidma . .	1	—	3	—	—	—	4	—
12	„ Ü. Salmisto . .	10	6	15	3	1	—	26	9
13	„ A. Toss . . . . .	—	—	1	—	—	—	1	—
14	N.-maat A. Alunurm	11	6	16	4	2	1	29	11
15	„ J. Kalde . .	1	—	1	—	—	—	2	—
16	„ A. Margaus .	—	—	1	—	—	—	1	—
17	„ L. Rannamäe	9	5	5	1	—	—	14	6
18	„ A. Seema . .	3	1	6	—	—	—	9	1
19	„ K. Silvet . .	13	4	12	3	—	—	25	7
20	„ G. Sool . . .	1	—	5	—	4	1	10	1
21	„ V. Vetela . .	11	6	15	3	—	—	26	9
22	„ K. Oole . . .	5	—	3	—	4	2	12	2
23	„ H. Õisma . .	8	2	13	2	—	—	21	4
24	V.-madr. A. Ivalo . .	—	—	2	1	—	—	2	1
25	„ V. Keinast .	—	—	3	—	—	—	3	—
26	„ H. Kidron .	4	2	7	—	—	—	11	2
27	„ V. Paesüld .	1	—	1	—	—	—	2	—
28	„ A. Tuum . .	4	1	5	2	—	—	9	3

Ühingu, nagu tähendatud, alustas oma tegevust 20 liikmega. Viie aasta kestel on liikmete arv kasvanud üle 100%. Praegu on ühingul 44 liiget.

Loodame, et tõususuund ühingu tegevuses areneks pidevalt ka tulevikus ja et ühingu seni tunnustust leidnud tegutsemisega aitaks omalt poolt kaasa kõrgele tõsta laskespordi taset mereväes.

G. S.

RESTORAN

F. Ivanov

Estonia pst. 27

Telefon 467-75



## Sõjaväeteenistusest lahkunud kaadriallohvitsere.



Maat B. Juurmaa.



Maat K.-V. Lets.



Noorem-veebel R. Rannisto.



Maat L.-V. Valdmaa.



Maat V. Karpov.

1. juunil käesoleval aastal lahkusid tegelikult sõjaväeteenistusest vanuse ülemmäära täitumisel puhkepensionile:

Merelaevastiku Divisjonist t/p. *Sulev*'i kütja maat Bernhard Juurmaa ja tr. *Vaindlo* motorist maat Kristohv-Voldemar Lets;

Merejõudude Baasist lao minöör maat Rein Pärj VR I/3;

Merejõudude Staabist mereside Haapsalu rajooni postivanem admin. noorem-veebel Roman Rannisto, mereside komando signalist maat Leopold-Voldemar Valdmaa ja sõjasadama a/l. *Sakala* roolur maat Vladimir Karpov.

1. sept. k. a. lahkus Merej. Staabist II j. kirjutaja andmin. maat Viktor Voorend.

Maat B. Juurmaa sündis 12. märtsil 1893. aastal Keina vallas, Läänemaal. 1. oktoobril 1914. a. võeti Vene sõjaväkke ja määrati teenistusse 2. Balti mere Ekipaaži, kust hiljem üle viidi laevastiku Pool-Ekipaaži Tallinna. Teenis Vene mereväes 18. veebruarini 1918. a.

Eesti Vabadussõja ajal, alates 2. jaanuarist 1919. a., teenis Merelaevastiku Divisjonis (end. Läänemere Laevastiku Divisjon) miiniristlejal *Lennuk* ülemkütjana ja võttis osa kõigist selle laevaga teostatud mereoperatsioonidest. Vabastati tegelikust sõjaväeteenistusest demobilisatsioonil puhul 22. aprillil 1920. a.

19. veebruaril 1923. a. astus kaadriallohviterina uuesti tegelikku sõjaväeteenistusse Merelaevastiku Divisjoni miiniristlejale *Lennuk*, kinnitati maadi (vanem-allohviteri) auastmesse ja määrati vastavale kütja ametikohale. M/r. *Lennuk*'i likvideerimisel 1. septembril 1933. a. viidi üle torpeedopaadile *Sulev*, kus teenis kütja kui ka masinist-maadi ametikohadel puhkepensionile minekuni.

Maat B. Juurmaa'le on annetatud Eesti Vabadussõja mälestusmärk ja Läti Vabariigi iseseisvuse 10 a. juubeli mälestusmärk.

\*

Maat K.-V. Lets sündis 19. detsembril 1893. aastal Riias. 23. oktoobril 1914. a. võeti Vene sõjaväkke ja määrati teenistusse 2. Balti mere Ekipaaži. 14. märtsil 1915. a. viidi üle 2. Balti Mereväe Brigaadi. Tähtendatud brigaadi koosseisus ta teenis Tallinnas ja Saaremaal kuni 19. septembrini 1916. a., millal üle viidi Helsingisse mereväe kalda-roodu, kus teenis 21. detsembrini 1917. a.

Maailmasõjast võttis osa Saaremaa operatsioonides.

Eesti Vabadussõja ajal, alates 1. jaanuarist 1919. a., teenis Merelaevastiku Divisjonis (end. Läänemere Laevastiku Divisjon) miiniristlejal *Lennuk* vanemkütja, ülemkütja ja kütja-nooremveebeli ametikohtadel ning võttis osa kõigist selle laevaga teostatud mereoperatsioonidest. Tähtendatud miiniristlejalt viidi üle Merejõudude Staabi sõjasadamasse 1. veebruaril 1924. a. Sõjasadamasse teenis ta vastavatel katla- ja mootoriala ametikohtadel 1. septembrini 1933. a., millal uuesti üle viidi Merelaevastiku Divisjoni ja määrati traalerile *Vaindlo* motorist-maadi ametikohale, kus teenis puhkepensionile minekuni.

Kõrgendati maadiks (vanem-allohviteriks) 1. juulil 1920. a.

Maat K.-V. Lets'ile on annetatud Eesti Vabadussõja mälestusmärk ja Läti Vabariigi iseseisvuse 10 a. juubeli mälestusmärk.

\*

Maat R. Pärge sündis 18. detsembril 1886. a. 1. jaanuaril 1910. a. võeti Vene sõjaväkke ja määrati 2. Balti mere Ekipaaži, kust ettenähtud rivilise noorteõppuse lõpul sama aasta maikuu üle viidi Kroonlinna miiniala õppeklassi. Lõpetanud miiniala õppeklassi, määrati 1911. a. maikuu miiniveeskjale *Volga*, millel teenis 1915. a. aprillikuuni. Seejärel teenis miiniristlejal *Isjaslav* kuni 1917. a. märtsikuuni, millal üle viidi „Tsentrobalt'i“ Helsingisse. Sama aasta 18. juunil viidi ta üle mereväe miinilattu Tallinna, kus teenis 6. detsembrini 1917. a.

Vene mereväes kõrgendati vanemaks minööriks 1913. a.

Mailmasõjast võttis osa m/v. *Volgal* ja m/r. *Isjaslavil*.

Eesti Vabadussõja ajal, alates 1. jaanuarist 1919. a., teenis Mereväe Miinilaos riigiteenijapäevatöölisena ja võttis osa mitmetest laevastiku poolt teostatud mereoperatsioonidest. Miinilaos alaliseks tööliseks määrati 1. jaanuarist 1922. a. ja sama aasta 1. juunist vanem-minööri ametikohale, milliselt ametikohalt vabastati enese soovil 1. oktoobril 1923. a.

15. juunil 1925. a. astus uuesti riigiteenistusse Merejõudude Staabi Tehnikaosakonna miinisadama sõjalaevastiku baasi, kus teenis 1. aprillini 1927. a.

1. aprillil 1927. a. astus tegelikku sõjaväeteenistusse Merejõudude Baasi kaadriallohviteri ametikohale minöörina; kus teenis puhkepensionile minekuni.

Kõrgendati maadiks (vanem-allohviteriks) 21. detsembril 1927. a.

Maat R. Pärge'ile on annetatud sõjaliste teenete eest I liigi 3. järgu Vabaduse Rist.

\*

Adm. nooremveebel R. Rannisto sündis 16. augustil 1887. aastal Martna vallas, Läänemaal. Teenis Vene sõjaväes üksikus Balti mere Diviisi kerge-suurtükiväe divisjonis 5. veebruarist 1916. a. kuni 1. detsembrini 1917. a.

Eesti Vabadussõja ajal, alates 30. novembrist 1918. a., teenis Piirivalves ja selle likvideerimisel, 7. veebruarist 1919. a., Rannavalve, Side ja Päästejaamade valitsuses, kust viidi üle 7. Piirikütipataljoni 1. jaanuarist 1920. a. Tähtendatud pataljoni, mis 1. veebruaril 1921. a. nimetati ümber Merejõudude Rannavalve Osakonnaks, ta teenis rühma- ja kompanivanema ametikohtadel 1. juulini 1922. a., millal üle viidi Merejõudude Staabi Sideosakonda ja määrati signalist-allohviteri ametikohale. Hiljem, mitmesuguste ümbermoodustamiste ja nimetuste järele, kujunes sellest osakonnast praegune Merejõudude Staabi mereside, kus ta teenis 16. märtsist 1924. a. Tallinna rajooni

postivanema signalist-maadi ametikohal ja 15. veebruarist 1931. a. Haapsalu rajooni postivanema signalist-maadi ametikohal puhkepensionile minekuni.

Kõrgendati maadiks (vanem-allohviteriks) 1. juulil 1920. a. ja nooremveebliks (veltveebliks) 1. oktoobril 1920. a.

Admin. nooremveebel R. Rannisto'le on annetatud Kotkaristi teenetemärgi hõberist ja Eesti Vabadussõja mälestusmärk.

\*

Maat L.-V. Valdmaa sündis 22. detsembril 1893. a. Kolga vallas, Harjumaal. 24. septembril 1911. a. astus vabatahtlikult teenistusse Vene sõjaväkke, Kroonlinna jungide kooli. Tähendatud kooli kaldakursuse lõpetamisel määrati 1. mail 1912. a. õppelaev-ristlejale *Diana*. Ülendati vanem-jungiks ja määrati õppelaev-ristlejale *Rossia* 20. septembril 1912. a., kust määrati jungina õppelaevale *Nikolajev* miinikomandosse 13. aprillil 1913. a. Vahepeal Kroonlinnas lõpetanud alamväelaste miiniklasside kursuse, viidi üle soomuslaevale *Imperator Aleksander II* ja määrati elektrikuks 18. juulil 1914. a. Tähendatud soomuslaevalt viidi üle lahingulaevale *Poltava* sama aasta 20. augustil, kus teenis elektrik-allohviterina 10. detsembrini 1917. a. Kuuludes 1/l. *Poltava* koosseisu lõpetas ta Balti mere laevastiku allohviteride üldharidusliku kursuse laevastiku konduktorite õppekava piires.

Maailmasõjast võttis osa s/l. *Imperator Aleksander II* ja 1/l. *Poltaval*.

Astus 6. detsembril 1921. a. teenistusse Eesti sõjaväkke Mereväe Sideosakonda ja määrati vanemaks galvanööriks. Sellest osakonnast kujunenud praeguses Merejõudude Staabi meresides teenis ta 26. maist 1923. a. galvanööri ja telefonist-maadi ametikohtadel ning hiljem, alates 1. detsembrist 1930. a., postivanema signalist-maadi ametikohtadel. 20. augustist 1938. a. määrati ta mereside komando signalist-maadi ametikohale, millisel ametikohal teenis puhkepensionile minekuni.

Kinnitati allohviteriks 1. märtsil 1922. a. ja kõrgendati maadiks (vanem-allohviteriks) 25. mail 1923. a.

\*

Maat V. Karpov sündis 23. juulil 1885. aastal Narva-Jõesuus. Teenis Vene sõjaväes transpordil *Ingermann* vanem-roolimehena 28. septembrist 1915. a. kuni 1. aprillini 1918. a.

Astus Eesti Vabadussõja ajal 8. märtsil 1919. a. vabatahtlikuna teenistusse 1. Jalaväepolgu 10. roodu, kust viidi üle sama polgu jõe-meeskonda 30. aprillil 1919. a. Vabastati tegelikust sõjaväeteenistusest demobilisatsiooni pu-

hul 20. märtsil 1920. a. ja jäeti samast ajast teenima 1. Jalaväe Polgu jõe-meeskonna koosseisus aurulaev *Undine* pootsmani ametikohale, kus teenis 1. septembrini 1920. a. Samast ajast arvati teenistusse Rannavalve Ujuvate Abinõude Osakonda aurulaevale *Undine* vanemaks roolimeheks ja kinnitatud sellesse aastmesse. Rannavalves teenis hiljem m/p. *Poesia* ja a/p. nr. 20 roolur-allohviterina, jätkates teenistust vastavatel ametikohtadel ka Mereväe Sideosakonnas, mis liideti endise Rannavalve Ujuvate Abinõude Osakonnaga 15. aprillist 1922. a. Veel sama aasta juunikuus nimetati tähendatud osakond ümber Merejõudude Staabi Side- ja Ujuvate Abinõude Osakonnaks ning hiljem, 15. märtsil 1924. a., Merejõudude Staabi Side- ja Abilaevade Osakonnaks, millest omakorda kujunes 1. aprillil 1927. a. praegune Merejõudude Staabi sõjasadam, kus ta teenis aurupaadil nr. 22 ja abilaeval *Sakala* roolur-allohviterina. 1. septembrist 1933. a. määrati a/l. *Sakala* roolur-maadi ametikohale, millel teenis puhkepensionile minekuni.

Eesti Vabadussõjas viibis rindel 1. Jalaväepolgu 10. rooduga.

Ülendati allohviteriks 1. septembril 1921. a. ja kõrgendati maadiks (vanem-allohviteriks) 24. veebruaril 1928. a.

Maat V. Karpov'ile on annetatud Kotkaristi teenetemärgi raudrist ja Eesti Vabadussõja mälestusmärk.

\*

Admin. maat V. Voorend sündis 10. märtsil 1897. aastal Tallinnas. 15. mail 1916. a. võeti Vene sõjaväkke ja määrati teenistusse 6. Sapööri Tagavarapataljoni, kus teenis 1. maini 1917. a.

Tuli Vene sõjaväest Eesti rahvuslikkudesse väeosadesse ja teenis 1. Eesti Polgu Sapöörikomandos 5. maist 1917. a. Viidi üle 3. Eesti Jalaväepolku 12. novembril 1917. a. ja määrati läbikäijate komandosse 15. novembril 1917. a. Tähendatud komandos ta teenis 1. märtsini 1918. a., millal üle viidi Eesti Sõjaväe Staabi kirjutajate komandosse, kust demobiliseeriti Saksa okupatsioonivõimude poolt 5. aprillil 1918. a.

Eesti Vabadussõja puhkemisel astus 26. novembril 1918. a. vabatahtlikuna teenistusse 1. Jalaväepolgu Staapi, kust üle viidi sama polgu tööroodu 9. jaanuaril 1919. a. Vabastati sõjaväeteenistusest perekondlikkudel põhjustel 16. juunil 1919. a.

10. oktoobril 1919. a. astus teenistusse Sõjaväe Mereasjanduse Varustusosakonda, kus teenis ladude ülema abina ja osakonna asjaajajana 12. maini 1920. a.



Riigiteenijana teenis Sõjaväe Varustusvalit-  
suse Intentantuuri Osakonnas 17. maist 1920. a.  
kuni 16. augustini 1920. a., Merejõudude Inten-  
dantuuri ladudes 17. oktoobrist 1920. a. kuni  
1. juulini 1922. a., millal viidi üle Merejõudude  
Staabi Tehnikaosakonda, kus mitmesugustel  
ametikohtadel teenis 1. aprillini 1924. a.

Samast ajast astus kaadriallohvitserina sõ-  
javäeteenistusse Merejõudude Staabi Tehnika-  
osakonda ja määratud ladude I järgu kirjutaja  
ametikohale. 13. aprillil 1924. a. kinnitati II  
järgu kirjutaja kutseastmesse ja sama aasta  
20. oktoobril viidi üle ja määrati Merejõudude  
Staabi II järgu kirjutaja ametikohale, millisel  
ametikohal teenis I järgu kirjutaja kutseast-  
messe nimetamiseni ja vastavale ametikohale  
määramiseni 1. juunil 1925. a. Määrati enese

soovil Merejõudude Staabi II järgu kirjutaja  
ametikohale 25. augustil 1938. a. ja teenis sel-  
lel puhkepensionile minekuni.

Eesti Vabadussõjas viibis rindel 1. Jalaväe-  
polgu Staabiga.

Kõrgendati maadiks (vanem-allohvitseriks)  
24. veebruaril 1935. a.

Admin. maat V. Vooren'dile on anneta-  
tud Eesti Vabadussõja mälestusmärk.

\*

Palju õnne, edu ja head korda-  
minemist kõigis edaspidiseis töis  
ja ettevõtteis pensionäridele  
kaasteenijail!

V. L.

## Rändauhind.



Laskurmeeskonnad ja kohtunikud.

Keskel Mereväe Allohv. Kogu esimees rändauhinnaga, temast paremal Sjv. Staabi Allohv. Kogu  
esimees ja vasemal peakohtunik n.-veebel A. Kits.

1937. aastal Sjv. Staabi allohvitseride — ja  
Mereväe allohvitseride kogu esimehed pidasid  
nõu, kuidas tõsta oma kogu liikmete lasketaset  
ja jõudsid otsusele välja panna üks ühine ränd-  
auhind „Võitja kuju“.

Võistlusmääruste väljatöötamiseks paluti  
veel juurde Mereväe allohvitseride — ja Sjm.  
keskasutiste allohvitseride laskespordi ühingu

esindajad. Väljatöötatud võistlusmääruste koha-  
selt väljapandud rändauhinna tuli võita kolm  
korda järjest või viis korda vaheldumisi. Laske-  
võistlused peetakse täis- ja väikekaliibrilisest  
püssist punktilaskmises (3×10) ja loetakse  
võitjaks see meeskond, kes kahest relvast kokku  
on saanud enam punkte. Peale selle ränd-  
auhinna oli kogude poolt välja pandud iga-

kordseteks võistlusteks kaheksa individuaal-  
auhinda, kummastki relvast neljale paremale  
laskurile. Võistlusmeeskod kummastki kogust  
oli kaheksameheline.

1937. a. 5. septembril toimusid esimesed jõu-  
proovid peakohtunik seersant H. Tamsalu asja-  
liku juhatuse ja kontrolli all, kusjuures Sjv.  
Staabi allohv. kogu meeskond saavutas 3436  
punkti ja Mereväe allohvitseride kogu mees-  
kond 3631 punkti, seega võitis rändauhinna  
„Võitja kuju“ esimest korda Mereväe allohvit-  
seride kogu meeskond 195-punktilise ülekaaluga.

1938. a. 18. septembril peeti järgmine võist-  
lus. Enne võistluse algust laskurid rõõmutsesid,  
et nüüd alles paneme auhinna rändama ja sel-  
leks olid mõlemad võistlevad pooled teinud tuge-  
vat tööd. Võistlus algas rõõmsas meeleolus,  
ainult üks mees oli veidi mures ja see oli Mere-  
väe allohvitseride kogu esimees, kes oli selleks,  
et seda rändauhinna terve aasta hoida oma kogu  
liikmetele nähtaval kohal — oma kogu lugemista-  
toas oleva kapi riulile vastava sisselõike teinud  
ja tundis nüüd muret, kuidas seda kohta katta,  
kui auhind ära läheb.

Peakohtunik nooremveebel J. Laur'i hoolika  
kontrolli all lastud võistlustagajärgede tulemu-  
sed olid: Sjv. Staabi allohv. kogu meeskonnal  
3760 punkti ja Mereväe allohv. kogu meeskon-  
nal 3875 punkti, nii võitis rändauhinna „Võitja  
kuju“ teist korda Mereväe allohv. kogu mees-  
kond 115-punktilise ülekaaluga. Kui lõpptaga-  
järjed teatavaks said, siis langes ka murepilv  
Mereväe allohv. kogu esimehe näolt ja tänas  
oma meeskonna laskureid igauhte isiklikult.

1. oktoobril 1939. a. toimusid võistlused  
kolmat korda. Laskurid tulles laskerajale olid  
peaaegu kõik nii omaette, et enne lasete algust  
ainult tervitasid üksteist oma sõjamehelikkude  
käepigistustega, aga keegi ei küsinud kelleltki,  
kuidas ja kuipalju „kümneid“ tuleb lasta. Võist-  
lusrajal puudusid ka kogude esimehed (olid  
teenistuses).

Peakohtunik nooremveebel A. Kits'e piin-  
liku kontrolli all toimusid pinevad võistlused,  
kusjuures tuli isegi kümneid — mis olid vastas-  
poolte suurmeistrite Jalak'a ja Karu poolt  
kõedselt lastud — millimeetriga mööta (laskuri  
keeles lõhki kiskuda).

Tulemuseks oli Sjv. Staabi allohvitseride  
kogu meeskond 3969 punkti ja Mereväe all-  
ohvitseride kogu meeskonnal 3975 punkti, seega  
võitis rändauhinna „Võitja kuju“ kolmat korda  
ja jäävalt Mereväe allohvitseride kogu mees-  
kond 6-punktilise ülekaaluga.

Eespoolloetletud lasketulemusi jälgides näe-  
me, et lasketase selle möödunud kolme aasta  
jooksul on tõusnud mõlema kogu meeskonnal  
päris tugevasti. Sjv. Staabi allohv. kogu mees-  
konnal 533 punkti, mis teeb üksiklaskuri kohta  
66,6 punkti, ja Mereväe allohvitseride kogu  
meeskonnal 344 punkti, mis teeb üksiklaskuri  
kohta 41,75 punkti.

Oli küll välja pandud rändauhind, aga Mere-  
väe allohvitseride kogu laskurmeeskonna või-  
med ületasid alati vastase ja nii ei saanud see  
rändauhind oma rändamise teed üldse käia.  
Kuuldavasti on tuleval aastal mängus uus ränd-  
auhind, muidugi ka uute lasketingimustega.

G. S.

## Kohvik Feischner

Tallinn, Harju 44

### TELEFONID

TELLIMISED: 445-00

ŠVEITSER: { 479-00  
423-96

KÕNEKAPP: 436-58



SUUDLUSKINDLAD  
HUULEPULGAD

Moodsad kerdad!

„ODOR“

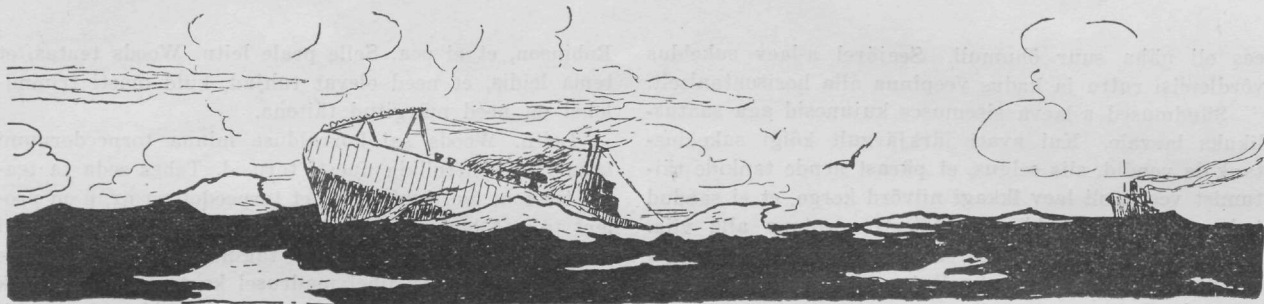
### A.-S. „ODOR“

KÖLNIVEED:

LAVENDEL  
CRÊPE DE CHINE  
L'ORIGAN jne.

ILUDUSKREEMID:

LIDO KREEM  
KASEKREEM  
KOLDKREEM jne.



## Kuidas hukkus „Thetis“.

Sama ajakirja veergudel käsitlesime varemalt allveelaevade meeskondade päästmisküsimusi seoses jooksva aasta keskpaiku juhtunud kolme õnnetusega. Nüüd vahepeal on selgunud nii mõnedki üksikasjad ühest traagilisemast allveelaeva õnnetusest, nimelt Briti a-laeva *Thetis*'e hukkumisest. Mainitud õnnetus puudutas lähedalt meie mereväge, sest a-laev *Thetis*'ega 99 hukkunu seas oli ohvitser, insenere ja teisi ametimehi, kel oli ligidasi sidemeid meie allveelaevade ohvitser- ja meeskonnaga. Mõned nendest olid ka meie a-laevade ehitajad ja parimad eriteadlased omal alal, kes nõuandjaina osutasid meie inimestele ja seega ka mereväele suuri teeneid. Seetõttu see vapustav õnnetus pälvis tavalisest rohkem tähelepanu ja kõiki teateid õnnetusest jälgiti suurima pinevusega.

Õnnetuse põhjustesse tõi üksikasjalisemat selgust avalik kohtulik uurimine, mis algas 3. juulil s. a. Londonis. Peale kohtu esimehe kohtunik Bucknill'i kuulusid kohtu koosseisu veel mereväe-kapten G. C. P. Menzies, kes on endine allveelaeva ohvitser, kapten A. H. Riley, kes kuulub Trinity House \*) juhatusse ja prof. T. B. Abell, kes on Liverpooli ülikooli mereväe laevaehituse professor.

Kohtulikul uurimisel peatunnistajaina esinesid järgmised isikud, kes olid ainukesed pääsnud allveelaevalt ja võisid seega täpse kirjelduse anda õnnetusjuhtumist. Need olid: mereväe-kapten H. P. K. Oram, allveelaevade V flotilli ülem, kes sõitis a-laev *Thetis*'el proovisõidule kaasa lihtsalt huvi pärast.

Teine pääsnu oli a-l. *Thetis*'e torpedo- ning suurtüki ohvitser leitnant H. G. Woods. Kolmas oli sama a-laeva vanem-motorist W. C. Arnold ja neljas Cammel Laird'i tehase ametimees F. Shaw.

1. juunil s. a. a-laev *Thetis* lahkus Birkenhead'ist kell 0940 saadetud puksiirilaevast *Grebe Cock*, et sooritada oma viimast sukeldumisproovi enne ametlikke laeva üleandmise katseid. Laeva juhtis Briti mereväe meeskond. Komandöriks oli vanem-leitnant G. H. Bolus ja kaasa sõitsid ka mõned teiste allveelaevade komandörid. Laeval oli kogusummas 103 isikut, kuna harilik koosseis oli 56. Kuna Cammel Laird'i tehase oli laeva ehitaja, siis tehase ametimehed olid katsetel kaasas, kus-

\*) Ühing Inglismaal, millel on samasugused funktsioonid, kui meie Veeteede Talitusel.

juures nende mehed käivitasid ja hooldasid tervel sõidul diiselmootoreid. Missugusel määral olid ehitaja tehase ametimehed vastutavad teiste mitte vähem tähtsate seadiste eest, ei selgu kohtulikul uurimisel antud seletustest. See küsimus on alati jäänud kõrvalseisjale ebaselgeks ja praeguselgi juhtumil võime nentida vaid järgmist: Admiraliteedi poolt eratehaselt tellitud allveelaeva kõigil katseil ja sukeldumistel juhib tema komandör — tegelikus teenistuses seisev mereväeohvitser, kellel selleks on laeval terve mereväeline koosseis. Ehitaja tehase poolt sõidavad kaasa üksikute erialade ametimehed. Nii on kindel, et diisleid käsitsevad ainult tehase töölised. Kui palju tehase mehed käsitsevad teisi mehhanisme ja kui palju mereväeline koosseis — pole selge. Veel ebaselgem on aga vastutuse piir, kus see lõpeb tehase ametimeestel ja kus see algab mereväelisel koosseisul üksikute mehhanismide käsitemisel ja hooldamisel tervel katsete perioodil.

*Thetis* oli sooritanud sukeldumisi juba varemalt, kuid viimasel 30-tunnisel pealveesõidu proovil ei saadud sukelduda, sest vööri uimudel oli ilmnenud mingisugune defekt. Selle defekti kõrvaldasid Messrs. Vickers-Armstrongs'i eriteadlased, kes viibisid seetõttu ka saatuslikul proovisõidul laevas.

*Thetis* jõudis sukeldumiskohale umbes kell 13.30, komandör kutsus puksiirilaeva enda juurde ja andis sellel viibivale mereväe-ohvitserile korralduse hoida ½ miili kaugusel vasakul traaversil. Puksiirilaeva ülesandeks oli hoiatada pealveelaevu, kui need peaksid lähenema kohale, kus a-laev on sukeldunud, ja jälgida pidevalt a-laeva periskoopi, mille külge oli seotud punane lipp. Puksiiril oli peal üks signalist ja puksiir oli varustatud raadio-telefoniga.

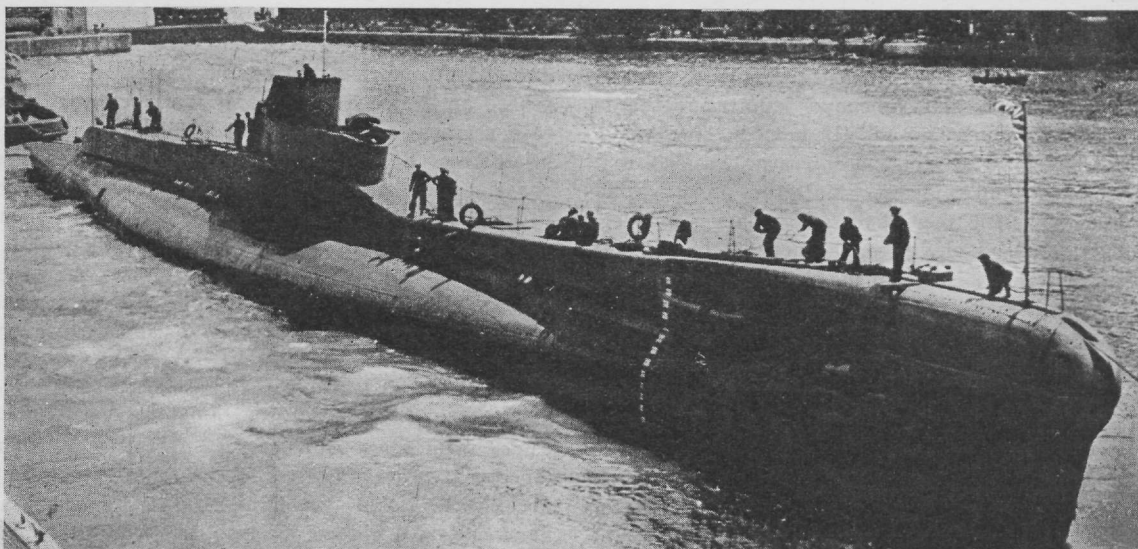
Pärast neid korraldusi andis komandör käsu anda üle raadio teel sukeldumisteade allveelaevade baasi Fort Blockhouse, Gosporti, milles teatas, et sukeldub kell 13.40 kolmeks tunniks. Seega *Thetis* oleks pidanud pinnalduma hiljemalt kell 16.40.

Puksiirilaeval olud leitnant Richard E. Coltart'i tunnistusest selgus, et umbes kell 14.00 avati *Thetis*'el kõigi sukeldustankide vendid, sest eemal puksiirilaeval oli kuulda õhu pahinat. Laev sukeldus aeglaselt ja vajus ainult, kuni tekil olev suurtükk oli peaaegu vees. Säärasesse seisukorda jäi a-laev umbes 50 minutiks. Umbes kell 15.00 ilmus a-laeva vöör pinnale ja vööri



ees oli näha suur õhumull. Seejärel a-laev sukeldus võrdlemisi ruttu ja kadus veepinna alla horisontaalselt.

Sündmused a-laeva sisemuses kujunesid aga saatuslikuks laevale. Kui avati järkjärgult kõigi sukeldustankide vendid, siis selgus, et pärast nende tankide täitumist veega oli laev ikkagi niivõrd kerge, et ei saadud teda uimudega ja käiguga täiesti veepinna alla viia. Sellest ilmes selgesti, et sadamas teoreetiliselt välja arvatud trimm (laeva kaal) kas oli arvatatud valesti või polnud õigesti korraldatud vastavalt teoreetilisele arvutusele.



Allveelaev „Thetis’e” (1095 t) vettelaskmine Messrs. Cammel Laird'i tehases Birkenheadis.

Trimmi väljaarvutamine ei olnud sel puhul *Thetis'e* vanemohvitseri asi, kuigi see harilikus teenistuses alati nii on. Käesoleval juhtumil, s. o. katsete perioodil pidi trimmi arvutusi toimetama tehases järelevalvet teostav admiraliteedi inspektor koos ehitaja tehase eriteadlastega.

Enne sukeldumist oli vanemohvitser trimmi arvutuslehte näidanud ka leitn. Woods'ile, kelle koht sukeldumisel oli torpeedoruumis. Sellel lehel oli märgitud, et torpeedotorud nr. 5 ja 6 peavad olema vett täis — siis on a-laev teoreetiliselt trimmis. Kui nüüd sukeldumisel selgus, et laev oli erakordselt kerge, siis leitn. Woods torpeedoruumis oma initsiatiivil otsustas kontrollida torpeedotorusid nr. 5 ja 6, et selgusele jõuda, kas need on ka tõesti vett täis.

Sääraseks kontrollimiseks on iga torpeedotoru tagumise luugi küljes erilise konstruktsiooniga kraan. Kui leitn. Woods avas torul nr. 6 kraani, siis tuli sealt nõrk juga vett, mis näitas, nagu oleks toru poolest saadik vett täis. Nr. 5 toru proovikraanist ei tulnud aga tilkagi vett. Pärast seda leitn. Woods läks juhuruumi ja küsis seal asuvalt vanemohvitserilt ja ka juuresviibivalt tehase ametimehelt hr. Robinsonilt, kas torpeedotorud nr. 5 ja 6 peavad olema vett täis. Sellele vastas hr.

Robinson, et ei pea. Selle peale leitn. Woods teatas, et tema leidis, et need olevat tühjad, kuid ometi trimmilehel on need märgitud täitena.

Leitn. Woods sai korralduse minna torpeedoruumi tagasi ja kontrollida uuesti torusid. Tehes seda ta teatas telefoni teel juhuruumi, et torpeedotoru nr. 6 on pooleni täis. Edasi otsustas leitn. Woods kontrollida kõiki torpeedotorusid avades toru tagumised luugid. Enne seda laskis ta aga ühel madrusel kontrollida, kas kõik toru esiluukide avamismehhanismi käepidemed on seisakus „kinni“. Saanud rahuldava vastuse ta avas tor-

peedotoru nr. 1, 2, 3 ja 4 tagumised luugid ja leidis, et nendes torudes vett ei olnud. Siis hakkas ta avama toru nr. 5 tagumist luuki pikkamööda, kuni järsku veevool lõi luugi lahti ja vesi tormas ruumi. Leitn. Woods oli siiski veel kindel, et esiluuk on ikkagi kinni, kuid torpeedotorul on vististi pragu sees ja nüüd ainult torusolev vesi voolab välja. Kuid vesi tormas nii suure jõuga ruumi, et enam ei olnud kahtlust, et siiski selle toru esiluuk oli lahti unustatud juba merele minnes.

Leitn. Woods koos oma alluvatega püüdis sulgeda tagumist luuki, kuid veevool oli niivõrd tugev, et kõik katsed olid asjatud. Selle peale nad otsustasid maha jätta torpeedotorude ruumi ja oma järel sulgeda veekindlad ukсед. Kuid siin selgus, et vaheseinas olevaist 4 uksest jõuti sulgeda 3, kuna üht ust ei saadud sulgeda seepärast, et üks kinnipanemise riividest oli defektne. Seega ei jäänud muud üle, kui maha jätta ka järgmine ruum ja sulgeda järgmises vaheseinas survekindel uks, mis oli kiiresti suletav. Kõik mehed mõlemist esimesest ruumist pääsid tervelt.

Sellele defektsele riivile, mis sai saatuslikuks tervele a-laevale, oli leitn. Woods juba varemalt juhtunud

tehase ametimeeste tähelepanu, kuid nagu näha, ei olnud see veel korda seatud.

Juhiruumis tunti õnnetust kohe, sest sissetungiva vee tõttu tõusis järsku õhusurve. Kohe komandör andis käsu puhuda kõrgsurve õhuga kõiki sukeldustanke, kuid sellel mingisugust efekti ei olnud. Laeva vöör vajus alla, kuni kallak oli umbes 40° ja siis puutus tugevasti põhja. Komandör andis pärast seda mootorile „pool-tagasi“, kuid sellel ei olnud mingisugust tagajärge. Umbes ½ tunni pärast oli ka achter põhjale vajunud ja laev lamas peaaegu horisontaalselt põhjal.

Õnnetusmomendil kõigi sukeldustankide puhumiseks k.-s. õhuga raisati umbes ½ laeval olevast tagavarast.

Pärast põhjale jäämist päästeti a-laevalt 2 märkpoiu, mis oleksid pidanud veepinnale tõusma ja lasti pinnale ka üks suitsutekitaja signaalküünal. Neid aga ei pandud tähele saatvalt puksiirlaevalt.

Allveelaevas eneses algasid nüüd mereväe-kapten Oram'i juhtimisel nõupidamised, mida oleks vaja ette võtta laeva päästmiseks. Selge oli, et kaks esimest ruumi olid vett täis, kuid nende väljapumpamiseks ei olnud senini mingit võimalust, kuni torpeedotoru tagumine või esimene luuk on lahti. Teine võimalus nende ruumide tühjendamiseks veest oli väga kahtlane. Nimelt iga laeva ruumi on võimalik lasta kõrgsurve õhku, mis siis suruks vee välja. Kasutades aga siin seda võimalust oleks tähendanud raisata peaaegu kõik järelejäänud kõrgsurve õhk. Teise ettevaatusele hoiatava asjaoluna näis olevat torpeedoruumi luugi ehitus, mis võis sisemisele survele mitte vastu panna ja seega välja lasta kõik kõrgsurve õhu, mis üldse ruumi lasti. Neil kaalutlusil otsustati teha üks hädaohtlik katse: saata mees Davis'e päästemaskiga torpeedoruumi, et ta sulgeks torpeedotoru tagumise luugi. Säärane võimalus oli üldse seetõttu mõeldav, et laev oli varustatud eriliste päästekambritega, mille moodustab kahe survekindla vaheseina vaheline ruum. See tähendab, et need vaheseinad asuvad üksteisest umbes ühe meetri kaugusel ja kambri peale on ehitatud päästeluuk. Säärane ehitus võimaldab nii ühelt kui ka teiselt poolt pääseda päästekambrisse.

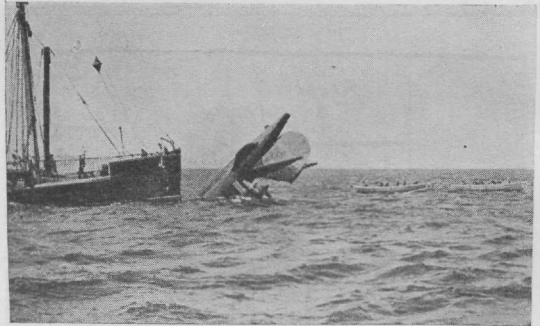
Selle katse otsustas kõigepealt teha laeva vanem ohvitser leitnant Chapman. Temale seoti külge raudpolte, et tal oleks kergem vees käia. Peale selle võttis ta kaasa hariliku elektrilambi(!), mis oli veekindlaks tehtud isoleerpaelaga. Nõnda varustatult ta läks päästekambrisse ja kambrit hakati uputama. Kamber oli peaaegu vett täis, kui leitn. Chapman andis märku, et tal on halb. Kohe lasti kamber veest tühjaks ja ta tuli välja. Tema juures olid ilmsed suurest veesurvest põhjustatud kannatuste tundemärgid.

Järgmisena otsustas katsestada leitn. Woods, kellega vabatahtlikult ühines allohvitser Mitchell. Leitn. Woods'i kava oli jätta Mitchell esialgu päästekambrisse ja temaga ühendust pidada nõõri abil, mille üks ots oli temale ümber seotud ja teine ots ulatus päästekambri juurde. Leitn. Woods pidi sulgema torpeedotoru tagumise luugi ja tulema siis tagasi kambri. All-

ohvitser Mitchell pidi siis minema ja avama 2 klappi veesüsteemis. Mõlemad mehed asusid päästekambrisse ja uputamisel selgus jälle sama asi, et allohv. Mitchell ei suutnud vastu pidada veesurvele. Jälle oldi sunnitud neid päästekambrit välja laskma.

Leitn. Woods otsustas aga katsetada veel kord ja seekord ühines temaga allohvitser Smithers. Tegutsemiskava muudeti seekord. Leitn. Woods pidi sooritama sama mis enne, kuid allohv. Smithers pidi katsuma kõvemini kinni keerata torpeedoruumi luuki.

Kuid ka see katse ei õnnestunud. Allohvitser



Päästelaev „Vigilant“ püüab vaieriga üleval hoida „Thetis'e“ ahtrit.

Smithers ei kannatanud survet välja ja mõlemad oldi sunnitud välja laskma kambrit. Imelikul kombel aga leitn. Woods ei tunnud kummagi katse juures mingisugust valu ei rinnas ega kõrvus.

Nii otsustati loobuda sellistest katsetest ja asuti teiste abinõude kaalutlemisele, kuigi leidus veel vabatahtlikke küllalt, kes oleksid tahtnud omakorda proovida.

Oli selge, et laeva ei ole võimalik päästa välispidise abita. Seepärast otsustati keegi saata Davis'e päästemaski abil pinnale, kes võtaks kaasa päästetööde kava ja annaks selle pealvee laevadele. Kava nägi ette tuukrite abil ühe õhuvooliku ühendamise allveelaeva sillal asuva vile õhutoru külge või siis õhuventiili külge, kust võeti surveõhku suurtüki taandurile. Peale selle olid kavas ette nähtud viis ja abinõud, kuidas tugevdada torpeedoruumi luugi kinnitust. Kava täitmisega loodeti vesi välja suruda surveõhuga mõlemast esimesest ruumist ja nõnda tuua laev pinnale ühes meeskonnaga. Selle kava valmistasid allveelaeva ohvitserid ja et see ka võhikutelegi selge oleks, siis lisati kavale juurde vastavad skeemid. Kui sellega oli lõpule jõutud, oli kell umbes 20.00. Nii ei olnud enam mõtet pinnale saata meest, sest vahepeal oli juba pimedaks muutunud. Seepärast otsustati oodata koiduni, mis algas umbes kell 04.00.

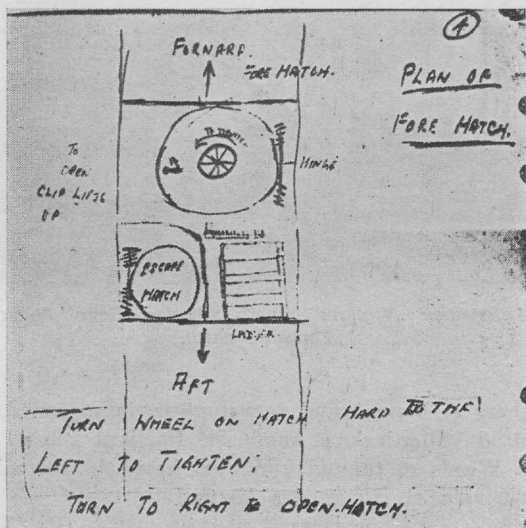
Öösel otsustati kergendada laeva niipalju kui võimalik, et saada laeva achter veepinnale. Nõnda pumbati üle parda 50 t kütteõli, 10 t magedat vett ja puhuti tühjaks sukeldustank nr. 3 ja trimmtank Z ahtris.



Peale selle lasti lahti langekiil, mille raskus oli ka umbes 10 t. Nõnda kella 07.00 saavutati nurk 34° ja laeva ahter paistis üle veepinna.

Kella 07.00 ajal oli õhk võrdlemisi halvaks muutunud. Pidi hingama sügavalt, mis oli seotud valuga. Paljud mehed haigutasid ja oksendasid. Kõikide silmad jooksid vahetpidamata vett. Oli tunda suurt väsimust ja pidi erilisel pingutama, et teha liigutusi vastavalt soovidele.

Laevas olevast õhust arvati jätkuvat 24 tunniks, seega kella 15.00-ni. Arvestuse kohaselt pidi nüüd hommikul kohe alatama meeste päästmisega ahtri päästeluugi kaudu, mis oli veepinnale lähemal, sest iga kahe



Üks lehekülj päästekavast, mis koostati allveelaeval „Thetis” ja mille viis kaasa pinnale mereväekapten Oram. Sellel leheküljel on näidatud, kuidas sulgeda tugevamini torpeedoruumi luuki.

mehe päästmine võttis umbes 10–15 minutit aega. Muidu päästetöid poleks suudetud lõpetada kella 15-ks. Raskusi tekitas ainult asjaolu, et selles kohas valitsevad tugevad tõusu ja mõõna voolud, mis oleksid pinnalõõnustanud mehed viinud laiali merele. See aga oleks tähendanud paratamatult hukkamist, kui kohal poleks olnud mõnd juhuslikku laeva. Sõjalaevu kohal ei võinud olla, sest need oleksid annud oma sealviibimisest märku plahvatustega.

Esimenesena otsustas pääsmisega riskeerida mereväekapten Oram ise, kuid ta soovis üht vabatahtlikku kaasa. Selleks andis end üles leitn. Woods, keda mereväekapten Oram otsustas kaasa võtta, sest temast oleks pinnalõõnustanud suur abi, sest ta tundis põhjalikult laeva. Ohvitseride poolt valmistatud päästekava seoti mereväekapten Oram’ile ümber käe mähitud veekindlasse pakendisse, et isegi õnnetuse korral see säiliks tervena.

Kui mõlemad olid päästekambris, siis kuuldi 3 plahvatust. See oli märguanne et allveelaev oli leitud ja päästelaevad on kohal. Mereväekapten Oram’i ja leitn.

Woods’i pääsmine oli kerge ja kohe pinnale jõudes püüti nad merest ja viidi destroyer *Brazen*’ile.

Vahepeal väljaspool allveelaeva sündmused olid arenenud järgmiselt.

Kui *Thetis* järsku kadus veepinna alla, siis see nähtus näis imelikuna leitn. Coltart’ile, kes asus saate-laeval. Kava järgi *Thetis* ei pidanud sukelduma sügavamale kui periskoobi sügavus, kuid leitn. Coltart rahustas ennast arvates, et kuigi laev läks järsku raskeks ja seetõttu kadus veepinnalt ebanormaalselt kiirelt, siis kindlasti allveelaevas pumpavad või puhuvad kõrgsurve õhuga liigse vee välja ja tulevad jälle periskoobi sügavusele. Puksiiri kaptenile käskis ta aga stopata masinad, et mitte kogemata allveelaevale otsa sõita, seejuures puksiir püüdis hoiduda sellel kohal, kus *Thetis* sukeldus.

Kella 15.30 ja 15.45 vahel leitn. Coltart saatis läbi kaldajaama signaali Gosporti, milles palus teatada, kui kauaks *Thetis* sukeldus. Selle signaaliga tahtis leitn. Coltart äratada tähelepanu Gosport’is, kuid mitte veel tõsta alarmi.

Kuna puksiirilt ei olnud näha ei periskoopi, suitsu ega märkpoiusid, siis kell 16.15–16.30 vahel puksiir jäi ankrule. Nüüd oli selge, et midagi oli *Thetis*’ega juhtunud. Leitn. Coltart tahtis uuesti astuda ühendusse kaldajaamaga, kuid see enam ei õnnestunud. Puksiiri raadio-telefoni jaam oli vististi liiga nõrk.

Fort Blockhouse’is Gosportis, kell 16.45 esitati signaalohvitserile, et *Thetis* pole teatanud oma pinnalõõnustamisest. Nüüd kutsuti *Thetis*’t välja iga 10 min. tagant kuni kell 17.10, millal olukorras teatati Admiraliteeti. Kell 18.45 destroyer *Brazen*, mis asus umbes *Thetis*’e sukeldumiskohalt 55 miili eemal, sai käsu sõita kohale. Lennukid lendasid kohale, nägid poiut ja teatasid selle koha *Brazen*’ile. *Brazen* jõudis õnnetuskohale umbes kell 21.15–22.00 vahel. Järgmisel hommikul kell 07.50 leiti *Thetis*’e asukoht, sest ahter ulatus üle veepinna.

Tuukritel ei õnnestunud üles leida neid kohti, mis olid märgitud päästekavast. Sukeldumine oli väga raske ja oli üldse võimalik ajal, kui oli tõusu või mõõna vaheaeg. Muidu tugevate voolude tõttu tuukrid ei saanud töötada. Seepärast otsustati panna vaierid *Thetis*’e ahtri alt läbi ja püüda seda hoida ülalpool veepinda. Et ahtrit veel rohkem veest välja tõsta, pukseeris kaks laeva kolmandat, mille peale olid tõstevaierid kinnitatud. Sellega taheti saada võimalus pääseda läbi Z tanki laeva sisse ning poleks tarvis olnud auku lõigata survekeresse. Esimene säärane katse tehti kella 13.00–14.20 vahel. Seejuures allveelaeva nurk suurenes umbes 60°-ni ja ta pööras end ümber. Teine katse tehti umbes kell 14.45. Jälle allveelaev pööras end ümber, hoidevaier läks katki ja ahter kadus vee alla. Järgmine tõstmise katse tehti kell 18.00, kuid jälle a-laev kadus veepinna alla. Õhtul jõudsid lennukiga kohale sügavvee tuukrid ja *Thetis*’e asukoht avastati uuesti alles keskööl.

Mõni tund pärast mereväekapten Oram’i ja leitn. Woods’i pääsmist tuli pinnale *Davise* päästemaskidega



veel 2 meest; vanem motorist Arnold ja eraisik Shaw. Nende tunnistusest selgus, et pärast mereväekapten Oram'i pääsmist pandi päästekambrisse 4 meest, kaks mereväelast ja kaks tehase ametimeest. Millegi pärast ei saanud need mehed päästekambrist välja ja nad võeti laeva tagasi. Kolm nendest oli uppunud. Neljas avaldas vähe elumärke ja vaevaga jõudis seletada, et nad pole suutnud avada päästeluuki.

Järgmistena lahkusid laevast Arnold ja Shaw ja nendele pidid järgnema kohe teised, kuid kõik ootused osutusid tühisteks. Täiesti seletamatuil põhjusil ei ilmunud enam keegi veepinnale.

Kohe, kui mereväekapten Oram jõudis pinnale, ta saatis signaali allveelaevastiku ülemale ja teatas seisukorras ning palus kohale saata kõrgsurve õhu vooliku, et tuukrite abil see ühendada kava kohaselt põhjal oleva allveelaeva külge. Selle vooliku kohalejõudmine aga viibis. Mereväekapten Oram'i seletusest selgus ka, et kuni kella 13.00 (2. juunil) ei suutnud ükski tuuker leida üles *Thetise* tekil asuvaid seadiseid, kuhu oleks tulnud kinnitada voolik. Samuti selgus, et vahepeal katkestati tuukrite töö, sest kardeti, et nende allviibimine võib segada neid, kes päästavad endid Davise päästemaskide abil.

3. juunil kell 22.00 admiraliteedi ja laevastiku esindajate nõupidamisel jõuti otsusele, et enam meeskonna päästmiseks lootusi ei ole.

Mereväekapten Oram'i tunnistusest selgus ka, et kui päästelaevad oleksid kohale jõudnud 1. juuni õhtul, siis oleks suuri lootusi olnud kõigi päästmiseks. Kõigi meeste tervislik seisukord oli siis veel väga hea ja päästmist oleks võidud teostada läbi öö. Nüüd aga lükati pinnale minek edasi just seepärast, et mitte minna pimedas pinnale, kus oleks oodanud kindel hukumine.

Kohtulik uurimine a-laev *Thetis*'e hukkumise asjas selgitas väga olulisi organisatsioonilisi ja tehnilisi puudusi, mis oma tähtsusest näivad esialgul küll väikesed, kuid võivad siiski saatuslikuks saada. Loetleme mõningaid neist allpool.

1. Teoreetilise trimmi arvutuse tegi admiraliteedi esindaja ja laevas korraldas selle keegi tehase ametimees. Ei selgunud, et laeva koosseis oleks seda kontrollitud. Seega ei olnud kindlapiirilisel tehtud vahet tehase ja laeva koosseisu kohustes.

2. Torpeedotoru nr. 5 esiluuk oli lahti unustatud. Laeva mereväeline koosseis ei olnud seda teinud.

3. Proovikraanid torpeedotorudel olid ummistunud, sest pärast torude katseid oli torusid puhastatud roos-

test ja 2 korda värvitud. Järelikult värv oli ummistanud ½" diam. proovikraani augu.

4. Mereväeline koosseis ei võtnud kõiki ettevaatuseabinõusid tarvitusele, enne kui avati torpeedotorude tagumised luigid. Nõnda jäi kasutamata veel kolm võimalust, et selgitada, kas toru on vett täis või tühi. Need võimalused olid: torude tühjendamise süsteemi kaudu jõuda selgusele toru seisukorra kohta, proovida sisevendi kaudu ja kontrollida manomeetrit. Tunnistajate seletustest selgus, et ühtegi neist võimalusist ei kasutatud.

5. Torpeedotorude ruumi ja torpeedoruumi vahelise veekindla ukse kinnituspolt takistas ukse sulgemist. Seetõttu läks vett täis ka järgmine ruum.

6. Allveelaev ei olnud varustatud telefonpoiega, mis oleks osutunud päästeaktsiooni puhul väga väärtuslikuks.

7. Kõrgsurveõhu torustikul ei olnud välisühendust, mis oleks olnud hästi kättesaadavas kohas ja kuhu tuuker oleks võinud kinnitada kõrgsurve vooliku. Nagu selgus mer.-kpt. Oram'i seletusest, on osal a-laevadel säärased ühendused olemas, kuid viimastel a-laevadel ei ole peetud seda enam vajaliseks.

Eespoolloetletud puuduste kõrvaldamiseks kavatses nüüd Admiraliteet järgmised uuendused viia läbi a-laevade juures:

1. märkpoiud varustada telefoniga ja tulega,
2. torpeedotorude esi- ja tagaluugid siduda oma vahel kaitseseadeldisega, mis ei luba tagaluuki avada, kui esiluuk on lahti,
3. korraldada õhu värskendamist senisest paremini,
4. seada sisse võimalus, et päästekambritest tulevat vett saaks välja pumbata või lasta ühte tanki, muidu see vesi võib sattuda akupatareidesse.

Peale selle on tehtud ettepanekuid varustada iga laev kuskil tekil kättesaadavas kohas erilise kõrgsurve ühendusega, mille ühendamine oleks lihtne. Nagu selgus *Thetis*'e juures hiljem, pole tuukrid alati võimelised keerama vintühendusi kohale. Ka ilmses, et säärane sissepääsu luukide konstruktsioon on nõrk vastu pidama sisemisele survele. Niisugused luugid tuleks varustada tugevdamisraudadega. Siis on veel kaalutud võimalust varustada a-laev erilise poiuga, mille külge oleks kinnitatud telefoni- ja valgustuskaabel ning kaks toru, üks värskes õhu ja teine rikunud õhu jaoks. Kas kõik need ettepanekud praktiliselt teostatakse, on muidugi küsitav, kuid osa neist omab kahtlemata tõsist väärtust. Lähem tulevik peaks näitama, kui kaugele sellel alal minnakse ja milliseid uuendusi võetakse tarvitusele.

R. K.

# K/M. C. ERN

TALLINNAS PIKK TANAV 55  
Telefon 443-70

„Singer'i“ õmblusmasinad,  
sise- ja välis-elektriarmatuurid ja lauialambid.  
VÄGA ODAVAD HINNAD.

# Lühiteateid sõjalaevastikest.

## Uued Saksa lennukite emalaevad.

Saksa uued lennukite emalaevad *Graf Zeppelin* — vette lastud möödunud detsembris — ja tema sõsarlaev, mis veel ehitamisel — äratavad tähelepanu just oma relvastisega ja soomusega.

Suuruselt on need laevad 19 250 t; 820¼ jalga pikad ning võtavad peale 40 lennukit. Relvastiseks on 16 — 5,9" suurt., 10 — 4,1" õk- suurtükki ja 22 — 37 mm õk-automaati. Laevade kiirus on 32 s.

On teada, et nad on äärmiselt hoolikalt kaitstud soomusega. Nad ei ole nii suured kui inglise uus lennukite emalaev *Ark Royal*, ent 19 250 t jaoks on nende lennukite arv väike. Tonnaž on ära kasutatud parema relvastise, soomuse ja vastava kiiruse saamiseks.

Lennukite emalaevade esimeseks ülesandeks oli senini lennukite kandmine, mille tõttu nad kujutasid endast võrdlemisi piiratud relvastisega, kerge soomusega ja mõõduka kiirusega laevu. Nende ülesandeks ei olnud võitlus ristlejatega.

Uued Saksa lennukite emalaevad, omades suuremat relvastist kui tänapäeva ristlejad, toovad senistesse vaadetesse muudatuse. Nii näiteks *Ark Royal*, mis komplekteeriti möödunud nov., omab veeväljasurvet 22 000 t ning on relvastatud kõigest 16 — 4,5" ja

4 — 3" suurtükiga. Turbiinid võimaldavad talle kiiruse 30,75 s.

Peab veel tähendama, et suuremad ja raskemini relvastatud Briti ristlejad on *Edinburgh* ja *Belfort*, 10 000 t; relvastisega kõigest 12 — 6", 12 — 4" õk-suurt. ja 4 — 3". Laevade kiirus 32,5 s. Nende soomus on sarnane *Southampton* tüübiga, ent veidi laialdasem.

Kui nüüd võrrelda nende laevadega Saksa lennukite emalaevu, siis võiks tähendada, et *Graf Zeppelin*'i õk-relvastis üksi, 10 — 4,1" õk suurt. ja 22 — 37 mm õk-automaati, moodustavad juba hea ja küllaldase relvastise lennukite emalaevale. Peale selle omab ta aga 16 — 5,9" suurtükki, millede mürsud on ca 2 korda raskemad kui 4,5".

Nii võib teha kindla järelduse, et *Graf Zeppelin* ja tema sõsarlaev on relvastiselt, kiiruselt kui ka soomuselt esiteks ristlejad ja samal ajal ka lennukite kandjad.

Sellest võib teha järelduse, et Saksa laevastik ei ole mitte nähtud tulevikus defensiivseks teguriks Balti merel ja Põhjamerel, vaid ka efensiivseks tegevuseks Atlandis.

Saksamaa ei kavatse saata Atlandile kergerelevastisega ja kergesoomusega lennukite emalaevu, et neid võiks tuhandete miilide kaugusel oma baasidest hävitada esimene vastutulev ristleja.

## K-m. NEPTUN

Laevavarustaja ja mehaanikatööstus  
(Shipchandler & repairing workshop)

Tallinn, Vana Sadama 11  
Telefon 456-66.

Ostame Vene  
rinnaskanta-  
vaid

medaleid



Покупаем  
русск.  
нагрудные  
медали

Tallinn „UNICA“ Dunkri 7

## BRASCHINSKY & POJAD

TALLINN, VÄIKE KARJA TÄNAV 12

TELEFON 436-90

Mitmesuguseid pudu- ja moekaupu. / Rikkalik valik kodu- ja välismaa nööpe.  
MÜÜK SUUREL JA VÄIKESEL ARVUL.

---

---

**K/m. F. O. JOHANSON**

Tallinn, S. Karja 16. Kõnetr. 437-89.

**TERAS- JA RAUAKAUBAD**

**SUUREL JA VÄIKESEL ARVUL.**

---

---

*Igal hommikul  
igal õhtul*

**Chlorodont  
Hambapasta**

**A.-S. NORMA**

Tallinn, Narva mnt. 19

Telefon 306-40

PLEKIST:

PAKENDID  
KARBID ja  
LITOGRAAFILISED  
SILDID



**Keila Villaketramise ja Kudumistööstus**

TALLINN, TOOSTUSE 47. TELEFON 438-35; 461-01

POSTKAST 308

TELEG.-AADR.: KULLID-TALLINN

CODE: BENTLEY'S

**ARVED PANKADES:**

KREDIIT PANK

G. SCHEEL & CO

TALLINNA LINNAPANK

TARTU PANK

EESTI RAHVAPANK

---

**Valmistab ka villast lipuriid —**

**kõrges kvaliteedis**

---



**INGLIS FIRTH**

terased ja tööriistad

**INGLIS NORTON**

lihvketad ja lihvimistarbed

Spetsiaallihvkettad

**NORTON CRYSTOLON 34**

**VIDIA, TITANIT, BÖHLERIT**

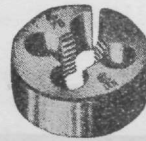
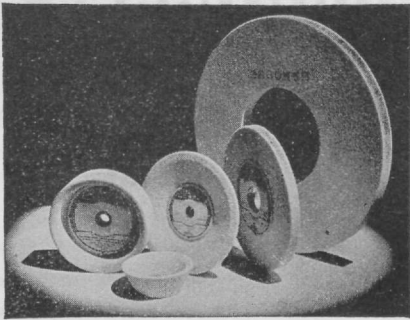
terade teritamiseks

**INGLIS HOYT-BABBIT**

laagrimetallid

**INGLIS GOLDSWORTHY**

smirgelriided ja smirgelpulber



Autoremonttarbed, mõõduriistad,  
tehnilised kaubad ja masinad

Tehniliste kaupade ladu ja esindused

**W. GREKER**

Tallinn, Lai 21. Telef.: 437-94 ja 437-96

Rikkalikus valikus

Soodsate hindadega

**TÕORIISTU  
EHITUSTARBEID  
TERAS-RAUAKAUPU**

Pakub suurel ja väikesel arvul

**JOH. KRAHE**

Tallinn, Narva mnt. nr. 4

Telefon 308-93



Mööblitarvitajad!

**Enne**

kui ostate vajalise mööbli, ärge  
unustage külastada vanemat  
mööbliäri

**J. Kallio mööbliäri**

Suur Karja tänav 18.

Telefon 446-89



**söögisaal,**

end. „Gastronom“, Viru t. 4,

pakub kõigile  
puhtalt ja hästivalmistatud

**lõunaid, hommiku- ja õhtueineid**

## **A.-S. „EESTI AGA“**

**HAPNIKU JA ATSETÜLEENGAASI-TEHASED**



**JUHATUS:** Vene tän. 11-a, kõnetraat 441-33

**TEHASED:** Põhja tän. nr. 5 kõnetraat 439-96

Hapniku ja atsetüleengaasi, samuti igasuguste keevitamise seadete ja materjalide müük, nagu keevitamise ja lõikamise põletajad, survetasandajad, kummivoolikud jne., siis keevitamise raud, malm, vased, alumiinium jne. ning vastavad pulbrid.

Keevitamise kool vastavate eriteadlaste juhtimisel

Igale tegelikule keevitajale soovitame „**Keevitamise käsiraamatut**“, mis saadaval meie kontoris.

Elektriga keevitamiseks soovitame: ASEA keevitamise generaatoreid, transformatoreid jne. ning elektroode.

Enne kui omandate keevitamise sisseseade pöörduge suusõnaliselt või kirja teel meie poole Meilt saate õiglase ja asjatundliku juhatuse

### Ehitajatele ja tiseritele

Soovitame prusse, planke ja kõiksugu hõõvel-  
datud materjali soodsate hindadega

METSAÄRI

**J. Kljas & Poeg**

Tallinn, U. Sadama 6. Telefon 314-90

1888. a. asutatud

# BALTI PÄÄSTESELSIL Tallinnas

on võimalus oma alaliselt väljasõiduks valmisolevate päästeaurikutega viibimata abiks tulla ja palub kõiki laevajuhte, kelle laev merehädas ja abi vajab, sellest kohe teatada seltsile

TELEGRAMMI AADRESS: „BALTBERGER“ TALLINN. TELEFON 310-10.

TERVED JA  
VALGED  
HAMBAD

# JUNO

HAMBAPASTAGA!

A/S. PROVIISOR  
**JULIUS LILL**  
TARTU TALLINN

TALLINN, PIKK 7-3  
TELEFON 463-98



*Languid Veskadu*

*Mööbl-, uue- ja aknaesivideid  
Värbid, sõrmpadjad, laudlinad  
Daamide manööbrid ja raadio  
riided. Pararõivadeid  
Valmis ja eritellimisel*

## Käsmu laevaomanikud

Tallinn, Vabadusväljak 10 krt. 11.





## U-ü. B. Kuznetsov & Ko

Viruväljak 3.

Telefon 304-50

Täielik suurladu vilttsukki ja -saapaid. Vilt-toakingad meestele, naistele ja lastele. Kummisaapad, kummikalossid ja botikud. Suur valik ilukingi, meeste ja naiste säärsaa-  
paid. Talla-, pinsoli- ja pastlanahka. Kroom-, ševroo-, ševrett- ja voodri-  
nahka. Nahk-, riide- ja kummikin-  
daid. Täielik valik kingsepa tarbeid.

**U-ü. B. KUZNETSOV & Ko, Viruväljak (Veneturg) 3.**

# NOACK

autopatareid raadiopatareid  
Šamotkivid ja šamotssavi

Firma Fr. Ewers & Poeg

Hinnad võistluseta • Alaline ladu

ESINDAJA

## Carl Wiegand

Tallinn, Uus tän. 24-3, • Telefon 444-79

Postkast 374

## L. Ü. G. Sergo & Ko

*Regulaarsed laevaihendused  
Laevamaaklerid ja speditsoon*

Telegraafi aadress „Sergoko“  
Tallinna sadam. Baikovi sild 1  
Telef.: 314-40, 314-85, 301-26

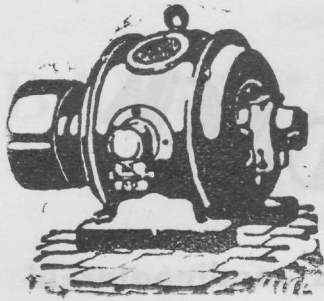
Kõiki hooaja kodu- ja välis-  
maa riidekaupu suures va-  
likus soovitab

INGLIS MAGASIN

## H. Gutkin

Tallinn, Viru t. 4  
Kõnetraat 436-46

**Elektrimasinate ja aparateid plokeerimine.**



**E**lektrimootorid  
lekterriikraud  
lekterkeedunõud  
lektriarmatuurid

Isoleeritud vasktraati  
Nikeliin-traati  
Kroomnikel-traati  
Mekaniit ja vilgukivi  
Ebaniit-ümarvane ja lapik  
Fieber-ümarvane ja lapik  
Presspan-Leatheroid  
Puuvilla mähispaelad  
Dünamo sõeharjad  
Mähiste isoleerlakki jne.

Igasugu elektrimaterjal. Raadiolambid ja -farbed. Võtame vastu elektri, jõu- ja sisse-seade töid. Elektrimasinate mähkimine kui ka igasuguste aparateid parandus ja valmistamine.

**Elektrotehnika äri ja tööstus**

**V. E N G E L**

Tallinn, Pikk t. 39. Telef. 444-53

Valmisriiete suuräri  
**K/m. „EMPE“**

Tallinn, Viru tänav 22

Soovitab:

Suures valikus, igaks hooajaks daamide ja härrade

**valmisriideid.**

Tellimiste vastuvõtmine.

\*

**Möödukad hinnad.**

**Nife**

Kadmium-nikkel  
akumulaatorid

**„Elektrolux“**

Külmutuskapid  
Põrandapoonijad  
Tolmuimejad

Tehniline kontor ja ladu

**H. LOHMANN**

Tallinn, Pikk tän. 31. Tel. 441-98

*K/m. Lier & Rossbaum*

*Viru tän. 7. Tallinn*

Õllokaal *Dancing Paris* Määrivahe 2

KABAREE

Kodu- ja välismaa artistidelt

Tantsumuusika algus kell pool 10 öhtul

Pühapäevadel erakorraliselt muusika ja kabaree 7—9 öhtul

Meremeestele sobivam sigarett



Valmistatud Virginia tubakaist



**Ü. ERM'I**  
**KOITMISE-TÖÖSTUS**  
Tallinn, Viru 2. Kõntr. 435-56

**Valmistab igasugu köitetöid:**

Kontoriraamatuid,  
Registraatoreid,  
Aktikaasi ja mappe,  
llu- ja koguköiteid,  
Raamatute ja mütsilintide kuldamine jne.

**HINNAD MÕODUKAD**



# J. OINAS

Tallinn, Vene t. 3. Telef. 449-32

Asjatundlikult pargitakse ja värvitakse karusnahku.

## INGLIS MAGASIN

Valmisriided • Omanik **SVERDLOV**

Maakri 2, Tartu mnt. nurgal. Kõnestraat 301-63

**Suures valikus moodsaid meeste- ning naiste üleriideid • Mereväe vormiriiete tellimiste vastuvõtt • Hinnad mõõdukad**

## RESTORAN - BAAR „RANNA“

• Mugavaim ajaviitekoht! •  
Suurepärase vaade merele!  
Soojad ja mugavad kabinetid.

TALLINN, KALDA 12. TELEFON 442-68

ARMATUURID, RAADIOAPARAADID, INSTALLATSIOON

ELEKTRIÄRI

INS. L. LOURIE • TALLINN, VIRU 8. TELEFON 480-44

OSAÜHING

## Eugen Bever & Ko

asub nüüdsest peale

Tallinn, Narva 30-20

Tel. 324-67. 324-66

# „AMPER“

L. EINBORN

HARJU 45

Rikkalik valik mantliriideid.  
Hooajaks viimaseid moeuidi-  
seid kodu- ja välismaa vabri-  
kutest soovitab riidekauplus

HARJU 45

L. EINBORN

Valmisriiete u/ü.

**Rubanovitsch & poeg**

Tallinn, Viru 8. Telef. 436-65

Elektro - keemiatööstus

# „URANIA“

Tallinn, Aiavilja 3. • Telefon 303-40

# TOTAL tulekustutajad

igaks  
otstarbeks  
igas  
suuruses



PEAESINDUS JA LADU:

## LINKE & MARTINSON

TALLINN, VENE T. 11, TELEFONID 432-86, 432-58

### SGB Försäljningsaktienbolag, Stockholm

bensiinimootorid  
petrooleumimootorid  
diiselmootorid  
igas suuruses ja otstarbeks

### Kontinentale Eisenhandelsgesellschaft Kern & Ko, Praha

ehitusraud  
sordiraud  
katlaplekid  
valtstraat  
tsingitud plekk jne.

AINUESINDAJA EESTIS:

Agentuur- ja kaubanduskontor „**IVAG**“

I. AGNTSEV, Tallinn, Roosikrantsi 8b, tel. 444-98

Aktsia-Selts

## TALLINNA KÖIEVABRIK

John CARR'i pärijad.

Tallinn, Kopli t. 33

Telefon 439-79

**KÖISI**, kanepist tõrvatud, manillast ja sisalist.

**NÖÖRE**, loe, logi, lipu ja kalavõrgu hüüsingut, schiemansgarni jne.

**TROSSE**, parvetamis-, veo-, ankru- ja liik-trosse ning jahtidele trosse kõrgemast manilla kiudainest.

# TH. GRUHN & KO.

Kulla- ja kellasepaäri  
Tallinn, Harju 28. Tel. 436-03

## ELGAS & Ko

TEHNILINE-KAUBANDUSKONTOR  
ROOSIKRANTSI 8-A, TALLINN  
Tel. 461-48, 461-54

ESINDAME PARIMAIID VABRIKUID  
ALLJÄRGNEVAIL ERIALADEL:

RAADIO ●

ELEKTROTEHNIKA

KINO

● FOTO

## G. PAJU

Üldine Ajakirjanduse Kontor

Harju tän. 43, Tallinn. Tel. 444-21.  
Osakond: Viru tän. 21.

Suures valikus välismaa  
ajakirju ja ajalehti  
Kõigi välis- ja kodumaa aja-  
lehtede ja ajakirjade tel-  
limiste vastuvõtmine.

**Metsamaterjali ladu L. TRIIK & KO.**

Tallinn, U. Sadama nr. 7, telefon nr. 312-03.



IKKA  
*ja*  
ALATI



# A/S. TARTU PANK

Peapank: TALLINNAS

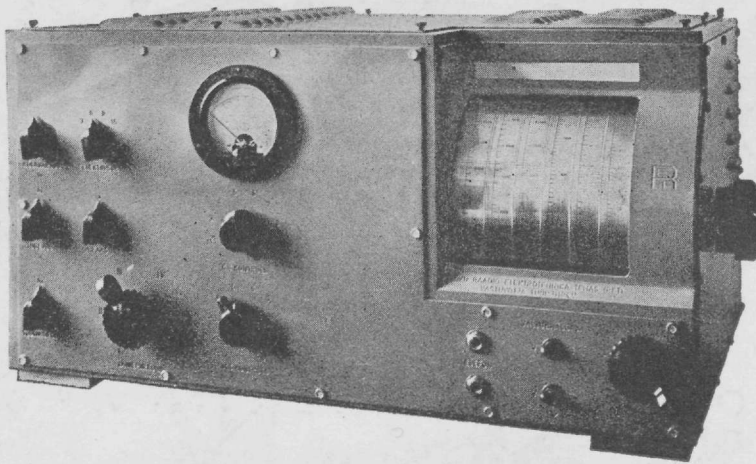
Asutatud 1868. a.

Osakond: TARTUS

Toimetab kõiki pangaoperatsioone

Panga juures Eesti Kindlustus-Aksia-Seltsi „POLARIS“ peaagentuur

Pangaühendus Londonis: The British Overseas Bank Limited



# RET RAADIO

11 - lambiline erivastuvõtja meteojaamale

## RET RAADIOTEHAS

ei ehita mitte ainult vastuvõtjaid meelelahutuse otstarbeks, vaid ka telegraafitöö kommertsiaalvastuvõtjaid, eriotstarbelisi raadiosaatejaamu sõjaväele, laevadele, Posti-T.-T. Talitusele jne.; võimendajaid kõne, heliplaatide ja ringhäälingu ülekandeks; igašuguseid kõrg- ja madalsagedusmõõteriistu ning eritöökojas veel **neonvalgustuse** reklaamseadmeid Eritellimistega palume pöörduda otse **O.-Ü. RAADIO-ELEKTROTEHNIKA TEHAS' e (RET)** poole Tallinnas, Reimanni tän. 9, telef. 316-31 ja 317-31

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad  
**Kr. 1.057.000**

Seltsi asutamisest peale on kahjude eest välja makstud üle

**Kr. 6.500.000**

Soliidne edasikindlustus!

# »POLARIS«

EESTI KINDLUSTUS A/S.

võtab vastu järgmisi kindlustusi:

elu-, tule-, murdvarguse-, väärtsaadete-, kasko- (laevakerede) ja klaasikindlustusi.

**KAHJUD LIKVIDEERITAKSE VIIVITAMATA!**

Juhatus asub Tallinnas, Vana Viru 12, kõnetraat 426-66.  
Telegr.-aadr.: „POLARIS“. Osakond Tartus, Suurturg 11, kõnetraat 6-75. Esindajad kõigis linnades ja maakohtades.