

MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmub kuus korda aastas

| | | |
|--|---|---|
| Vastutav toimetaja Rudolf Borgmann, mereväe-kapten Tel. ametis: Mereväe 27 kodune: Arsenali 398 | Väljaandja: Mereväe Ohvitseride Liitkogu Toimetus ja tallitus: Merejõudude Staap V. Patarei 10. Tel. Mereväe 62 Tellimishind: aastas kr. 3.—; 1/2 aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s. | Tegev toimetaja Richard Kokk, leitnant |
|--|---|---|

NR. 6

18. DETSEMBRIL 1934

II AASTAKÄIK

SISU: Mer.-kapt. V. Grenz — Mõtteid mereväe XVI aastapäeva puhul; Van.-leitn. K. Linneberg — Meie Merejõudude loomispäevilt; Kapt.-leitn. E. Miido — Meie kaitselaevade jaotusest; Leitn. R. Kokk — Lähema tuleviku merepoliitilisi probleeme; Soome ja Baltimere poliitika; Van.-leitn. M. Piigert — Märkmeid Meresideme tegevusest; V. K. — Eesti sadamaid 1934. a. külastanud välisriikide sõjalaevad; Kapt.-maj. H. Liikane — Laskesport mereväes; V. Neggo — Jahtklubid rahvaste lähendajaina; Kapten M. Mei — Vraki tõstetööd Tallinna sadamas; Ins. R. Brückel — Mootori süüteküünla valikust; E. V. — Mõõdunud aastane sportlik tegevus mereväes; Veltv. K. Rabakukk — Uusi ühinguid mereväes; R. K. — Lord Kitcheneri surma saladus (lõpp); M. P. — Teateid purjespordi alalt; Ametlik osa; -i- — Teateid sõjalaevastike täiendusist.

„Merendus“ soovib mereväe 16. aastapäeva puhul Merejõudude juhatajale, üksuste ülematele ja kõigile mereväes teenivaile palju õnne, hääd tahet, püsivust ja jõudu eelolevaks aastaks.

Toimetus.

Lugupeetud kaastöölisile ja lugejaile!

Käesoleva numbriga lõpetab „Merendus“ oma teise aastakäigu. Tagasi vaadates möödunud aasta tegevusele, peab nentima, et viimane möödus ajakirjal edu tähe all. Oli märgata huvi tõusu meie ajakirja kaastöölise ringis ning lugejaskonnas. Need tunnusmärgid näitavad, et ajakiri järjekindlalt ja teatud püsivusega rühib oma eesmärkidele, mis seati üles ajakirja asutamisel, võites ikka rohkem ja rohkem pinda. See kõik annab toimetusele häid lootusi tulevikuks.

Seepärast toimetus, lõpetades ajakirja teise aastakäigu, palub kõiki kaastöölisi, lugejaid ja kuulutajaid, kes on kaasa aidanud selleks, et „Merendus“ võib käesoleva aastakäigu lõpetada täiesti rahuldavalt, vastu võtta suurima tänu.

Ühtlasi loodab toimetus järgneval aastal jätkata ajakirja väljaandmist eelmiste aastate eeskujul, eeldades, et ka eeloleval aastal meie lugupeetud kaastöölised, lugejad ja kuulutajad ei keeldu toetamast oma kaastööga meie ajakirja.

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

TOIMETUS.

Mõtteid mereväe XVI aastapäeva puhul.

Merejõudude juhataja mereväe-kapten V. Grenz.

Möödunud aastal mereväe aastapäevaks Riigikogu võttis vastu seaduse, millega määrati krediit uute ajakohaste ning meie oludele vastavate merekaitse üksuste soetamiseks. Selle seadusega pandi alus meie väikese mereväe täiendamiseks ja uuendamiseks, mis koosneb, nagu üldiselt teada, üksusist, mis meile sattunud juhuslikult ja mistõttu nad ei ole suutelised täitma kaugeltki neid ülesandeid, mida merekaitse teostamine nõuab meilt.

Uued üksused aga (allveelaevad — miini-veeskjad ja väikesed torpeedopaadid), ehkki ainult vähesed, peavad suutma osaliseltki täita seda lünka merekaitses, mida praegused üksused ei suuda täita.

Aasta tagasi määrati krediit laevade ehitamiseks. Mis on siis vahepeäl tehtud? Uute laevade tellimine, mis maksab mitu miljonit krooni, on väikesele riigile suur sündmus. Siin tuli põhjalikult kaaluda laevaehituse firmade ettepanekuid, tungida tehnilistesse üksikasjadesse, samuti koostada lepingu kava, kus iga lause, isegi iga üksik sõna omab vahest suure tähenduse. See kõik on aegaviitev töö ning peab enne lõplikku otsustamist läbi käima mitu asutust. Kui veel arvesse võtta, et meil puudub kogemus sellise suure töö läbiviimises, siis ei ole imestada, et aasta kadus enne kui saime tellimise ära andmisele asuda.

See esimene tellimine rahuldab meie minimaalseid nõudeid, sellele peaks järgnema mõ-

nede aastate pärast uus tellimine. Siin tuleb arvestada loomulikult riigi kandejõudu, teiste väeliikide vajadusi, ja seepärast võime merekaitse alal saada ainult kõige hädavajaliskemat nii arvuliselt kui ka tüübilt. Pääle laevade on merekaitse alal palju muid nõudeid, millest ei saa mööda minna, kui tahame tõsiselt kaitsta riiki ja eriti pealinnat merelt. Silmas pidades meie piiratud materiaalseid võimeid, peame viima täiuseni juhtkonna ja meeskonna väljaõppe, kasvatama kõrge moraaliga inimesi, sest sõdib lõppude lõpuks inimene, kasutades eesmärgi saavutamiseks nüüdisaja võrdlemisi kõrgeid tehnika saavutusi.

Meie merekaitse abinõude ja isikliku koosseisu väikese arvu tähtsust saame märksa tõsta, kui iga laeva või paadi juht tunneb põhjalikult sõjategevuspiirkonda. Seepärast iga juht peab teotsemisel vaenlase vastu oskama kasutada igasuguse ilmastikuga viimast kui üht lahesoppi, madalikku, saarekest jne.

Sellest aga on ka veel vähe, vaid peame oskama äratada usaldust naabrites, kellega meil on ühiseid hüve, leida sõpru ja olema sõbraks ka siis, kui saatuse tahe paneb liikuma sõjavankri.

Kõrge moraal, hää väljaõpe, koostöö ja hääd suhted naabritega olgu lippkirjaks mereväele, kui tema astub tegevusse oma seitsmeteistkümnendal aastal.

„MIMOSA“



lilleäri

Raekoja hoones

Tel. 432-60

*Rikkalikem valik lilledest ja roosidest,
loorberipuude ja palmide kaunistused,
pidulaudade ilustamine ja maitserikkad
leinapärjad*



*Merevää-kapten Valentin Grenz,
Merejõudude juhataja.*

Meie Merejõudude loomispäevilt.

Vanem-leitnant K. Linneberg.

Jällegi pühitseb merevägi oma aastapäeva ning seekord palju rõõmsamas meeleolus kui mitmeil eelmisel korral: on ju lõppeks haihtumas too tihe udu, mis mattis aastaid mereväe tuleviku plaane ja mõjutas takistavalt ka paljude mereväelaste tööindu.

Teatavasti on aga esimesed uued laevad juba tellimisel ja merevägi võib jälle uute lootustega ja täie innuga jätkata oma vastutusrikaste ülesannete täitmist kodumaa rannakaitse alal.

Paljudel on teada, kui suurt tööd, vaeva ja aega nõudis merejõudude staabilt ja baasilt selle laevastiku täienduskava elluviimine; pidades seda silmas, ei oleks liigne heita pilk raskustele, millega tuli võidelda nimetatud asutuste eelkäijail 1918/1919. a. vahetusel. Parimaks tõenduseks selle kohta on alltoodud aruanne, mis mõningail põhjusil omal ajal jäi laiematele hulkadele teadmatuks, kuid seejuures ilmekalt valgustab tolleaegseid olukordi ja meeleolusid.

Avaldame aruande täielikult, tehes selles vaid mõningad keelelised moderniseeringud.

Sõjaministeriumi Mereosakonna tegevuse ülevaade tema asutamisest kuni 27. jaan. 1919. a.

Mereosakond loodi novembrikuus m. a. esialgselt sõjaministeriumi rannakaitse organisatsiooni juure kohe pärast Saksa okupatsiooni lagunemist kui asutus, mis pidi merevalve tegevust organiseerima ning juhtima ja Eesti piiridest salakauba väljavedu veeteid mööda takistama. Ühtlasi oli Mereosakonnal ülesandeks igasuguseid meresõja-varustuse ja ujuvaid abinõusid nagu miine, suurtükke, laskemoona, traale, laevade tarbematerjale, sõjalaevu, traalereid, vahilaevu jne. sakslasilt üle võtta, kokku koguda ja arvele võtta.

Tegevust tuli alata äärmiselt rasketes tingimustes. Kõik tuli algusest peale oma piiratud jõudude ja abinõudega luua ja organiseerida; midagi ei olnud enne rajatud, mida mööda oleks võinud tegevust jätkata. Saksa võimud mitte ainult ei annud mingisugust asja üle, vaid selle asemel katsusid enne maalt lahkumist kõike, mis võimalik, rahaks teha, ja sõja-tarbeasju, mis mitte võimalik ei olnud ära müüa, nii ära rikkuda, et need ei kõlbaks kuhugi, merre loopida, ära peita jne.

Ei ole mingit kahtlust, et sakslased töötasid enamlaste valitsusega kokkuleppe järgi plaani-

likult ja sihikindlalt igasuguse varustuse hävituseks, et Eesti omakaitset niivõrd halvata, et Eesti ja terve maailm suurema jõupingutuseta cleks langenud vene enamlaste kätte. See plaan läks aga nurja, sest Saksa vägede lagunemine edenes liig kiires tempos ja eestlased suutsid ennast kiiresti suurte jõupingutustega enam-vähem organiseerida.

Sakslaste reetliku tegevuse likvideerimiseks tuli Mereosakonnal eeskätt korraldada miiniasjandus.

Tallinnas sakslased olid asutanud mitu sõjavarustuse kogumise kohta, mida nad viimase ajani lasksid oma tunnimeeste poolt valvata. Selle tagajärjeks oli, et üks püssirohuladu teise järele põles maha.

Üsna linna lähedal Uues (Miini) sadamas olid sakslased ankrumiinide ladu asutanud, kus hoiti suurem hulk tökkemiine. Viimasel ajal, kui juba Saksa merevägi oli lahkunud Tallinnast, valitsesid seda ladu jalaväelased, kel nende kirjeldamatu hooletuse tõttu tuli korraldada, et nende tegevust omakord eesti vahid valvaksid. Ühel päeval sakslased-vahid olid kadunud ühes asjadega, ilma kellelegi teatamata oma lahkumisest. Kui pärast seda ladu vaadati üle, oli see kirjeldamata korraatus seisukorras. Ühes suures ruumis, miinidega täidetud ruumi kõrval, oli kõikisugu lõhkeaineid: dünamiiti, pürokseliini, märga ja kuiva, lõhkepadruneid ühes Bikfordi nööri jne.* Kõik see oli paisatud segamini. Kastid olid lahti murtud, et nende seest mingisuguseid hinnalisi asju leida; kõik volt- ja ampermeetrid ning muud elektri-armatuuri osad olid kadunud.

Kõige energilisemalt asuti asja korralduse juure ja seati lühikese ajaga kõik korda. Nüüd on miinivarustus sorteeritud, arvele võetud, suur hulk miine laetud ja nendest palju pandud juba merre.

Selle tööga ühel-ajal tuli läbi viia ujuvate abinõude ja laevade kogumine ja ülevõtmine.

Esimesed Saksa sõjaväelased, kes lahkusid linnast suure rutuga, olid madrused. Sellele vaatamata jõudsid nad siiski kõige rohkem Eesti Vabariigile kahju teha. Nendest kohtadest, kus teenisid madrused, oli varandus kas täiesti ära viidud või jälle põhjalikult hävitatud: suurtükilukud ära viidud või merre visatud, püssirohi põletatud või merre loobitud,

tarbeasjad lõhutud, ära rikutud jne. Tallinna sadamat ei saanud kuidagi üle võtta, seepärast et need paar ohvitseri-sakslast, kes veel olid sadamas, juba füüsiliselt ei jõudnud midagi üle anda. Ka sääl tuli teenistus ja korralik asjaajamine täiesti uuesti luua kõigi raskustega, mis piiratud abinõude tõttu iseäranis tunduv.

Kõik paremad laevad sakslased olid ära viinud, kõik enam kallis materjal ja valmistöö saadeti Saksamaale. Terve laadung tuletornide ja tulelaevade tagavara ja tarbeasju oli mitu miljoni marga väärtuses Tallinna sadamas oleva laevaga *Siirena* ära saadetud. Seetõttu, et paljusid asju praegu kuski ei ole saada, on nüüd võimatu majakaid nii varustada kui oleks tarvilik. Lehtma sadamas, Hiiumaal, jätsid sakslased 12 mootortraalerit saatuse hooleks, muist nendest enne Eestist lahkumist põlema pannes ja teisi täiesti puhtaks röövides. Haapsalu lahes jätsid madrused õlipraami lainete hooleks, ise miinipaadiga kodumaale sõites. Seisukord oli merel ja sadamais niisugune, et tuli laevu, praame ja muid ujuvaid abinõusid otsida ja kokku koguda, sest keegi ei võinud teada, kus kohal ja millal sakslased ühe või teise nendest, kas tervelt või lõhutult jätsid maha. Kõik korjati lühikese aja jooksul kokku, võeti arvele, parandati ja kasutati ära võimalust mööda.

Tallinna jätsid sakslased endise Vene suur-tükipaadi *Bobr*, mis nad ehitasid ümber ujuvaks töökojaks. Et *Bobr* kätte saada, oli tarvis kõik Saksa ülemused läbi käia ja viimaks siis, kui soldatite nõukogu andis jaatava otsuse, oli võimalik see laev vastu võtta, aga laeva mere- ja lahinguvõimsus olid vastuvõtmise ajal kõige haledamas seisukorras: suurtükilukud ära viidud, lukupesad haamritega ära taotud, sihtimisaparaadid puudusid, masinad ja katlad kõige korratumas olekus, ilma armatuurita, paljud jaod puudusid täiesti, instrumendid ja vaskasjad ära varastatud jne. Laeva deki inventuur, kõik mis kaasa võis viia, oli ära röövitud.

Sellele vaatamata sai laev siiski 3 nädala jooksul niikaugele valmis, et võis merele minna. Suurtükilukud võeti osalt teistelt suurtükkidelt, osalt muretseti Soomest, inventuur otsiti Portugali ja teistelt laevadelt kokku. Mehed õpetati laevas välja, — spetsialistide alamväelaste kohuseid täitsid paljud ohviterest, lahingumoon korjati ladudest ja mujalt, kus seda leidis.

Aurulaev *Lauterbach* võeti sakslastelt võrdlemise korralikus olekus üle, ja sellega hakati kohe vahiteenistust merel organiseerima, et vilja ja muu keelatud kauba väljavedu Eestist Soome-lahe kaudu takistada. Seda ülesannet täitis vahilaev eduga, kuni asjaolud sundisid teda puht-sõjalisi ülesandeid täitma.

25. detsembril 1918. a. vallutati Inglise laevastiku poolt Vene miiniristleja *Spartak* ja anti Eesti Vabariigile, kes selle nimetas *Vambola*'ks. See laev aga oli nii viletsas seisukorras, et esialgu ei mõeldudki seda hakata remontima, sest asjatundjate poolt arvati ta remont kestvat mitte vähem kui kolm kuud. Pärast enamlaste laevalt lahkumist ei olnud kateldest, torudest, pumpadest, turbiinidest ja ruumidest vesi välja lastud ja külma ilmade tõttu olid kõik torud külmanud. Katelt auru alla panna oli siis võimatu.

Mereosakonnale tehti 10. jaanuaril 1919. a. kohuseks kõik abinõud tarvitusele võtta, et 1 kuu pärast, s. o. 10. veebruariks laev oleks korda seatud ja kui mitte mõlemate, siis vähemalt ühe masina alla pandud. Laev tõsteti Noblessneri tehases üles. Siis selgus, et mõlemate propellerite tiivad olid katki löödud, parem deidvudi võlvkõver ja kronstein 4 m/m kohalt kõrval, kaar ja vahesein sel kohal, kus deidvud läheb korpusest läbi, oli needist ära kistud ja 6" ahtresse rebitud, kust siis ka vesi voolas vabalt sisse. Deidvudi ja turbiini võlvide vahel olev jatk oli täitsa purustatud, pahem deidvudi võlv kahtpidi kõver ja pääle selle — palju muid suuri defekte turbiini võlvides ja tüüri juures; kõik manomeetrid ja pea-aegu kõik pumbad olid rikkes; masina ventilaatorid tarvitasid kõik põhjalikku remonti; radiojaam täitsa lõhutud, niisama kajutid; korpus mölgitud ja kohati sisse vajutatud jne. *Vambola*'l tehakse tööd ööd ja päevad 150 mehega. Suur osa vigastatud masinajagudest ja võlvidest parandati sadama tehastes ja paljude asemel tehti uued. Muud tööd laeval edenesid nii kiiresti, et need juba saavad 1.—3. veebruariks valmis. Lõplikult aga laev saab sõiduvälis loodetavalt 8. veebruariks. Komandot on juba 75% laeval, kes tutvub laevaga ja aitab juba nüüd tööde juures kaasa.

27. detsembril 1918. a. Inglise laevastiku poolt äravõetud Vene miiniristleja *Avtroil* (nüüdne *Lennuk*), mis anti Eesti Valitsusele üle, seati kolme öö-päeva jooksul lahinguvalmis. 1. jaanuaril 1919. a., pärast teate saamist, et 3. jaanuaril laev antakse Eesti Valitsusele üle, sai Mereosakond sõjavägede ülemjuhataja poolt käsu, et laev 6. jaanuaril oleks väljasõiduks korras ja ühes *Lembit*'uga võtaks osa mereoperatsioonist. Polnud ei kütjaid ega masiniste, kes enim oleksid töötanud naftaküttega ja turbiinmasinatega. Niisama ei olnud ka mitte komandore ega galvanöre, kes kohe oleksid võinud oma kohuseid hakata täitma. Ka oli laeva tehniline seisukord vaevane: kaks katlapumpa oli täitsa rikkes, katelde kivivooder mitmes kohas lahti põrunud, naftapumpamise-torud ei olnud õhukindlad, masina osad

lasksid auru läbi jne. Kolmest elektro-turbo ja mootor-dünamost töötas ainult üks. Terve raadiovõrk oli ühes stengiga maha lastud (Inglise suurtüki kuulist) ja raadiojaam ära purustatud; suurtükid ainult poolte panoraamadega ringi päälle selle veel muid suuremaid ja vähe- raaid vigu, nii et Inglise laevastiku insenerid arvasid, et enne kolme nädalat laev vaevalt võib merele minna. Et aga kolme päevaga laev lahingukorda viia, võeti Mereosakonna poolt tarvitusele erakorralised abinõud: Nais- saarel vahiall oleva endise miiniristleja mees- konna seas pandi igasuguste võtete ja kava- lustega põhjalik järeleuurimine toime, et otsu- sele jõuda, kes nendest olid päriskommunistid, kes mobiliseeritud või sunduslikult teenistuses peetud. Usaldatavast elemendist valiti tarvi- lik komplekt masina-spetsialiste ja need pandi oma nõusolekul laevale teenistusse teistega ühesugustel tingimustel, aga meie meeste jä- relevalvel. 3. jaanuaril kell 11.45 min. jõud- sid need esimesed spetsialistid reamehed *Lennuk*'ile, kokku — 34 inimest. Kell 11, pärast üle- võtmise komisjoni laevale jõudmist, lahkusid inglased laevast, ja kohe oli ka seisma jäetud auruküte, tuli kustunud kateldes ja lõpnud elektervalgustus. Kell 12.30, s. o. 1½ tundi pärast meie komando laevale-tulekut oli juba jälle aur katlas ja kell 12.45 töötab ka ainuke enam-vähem korras olev turbo-dünamo. Kohe pärast seda viidi laev sadamasse, kus algas töö kõige kiiremas tempos ja sai valmis hiigla jõupingutustega määratud ajaks s. o. 6. jaanuariks. Ühes töödega käis laeva komplek- teerimine. Kõik, kes olid vähegi meremehed, võeti vastu, et neid laeval välja õpetada, sest valikut ei olnud ja valimiseks polnud ka aega. Miini- ja suurtükiasjanduse kordaviimiseks aitasid palju kaasa endised Vene mereväe ohvitserid, kes võeti liht-madrustena teenis- tusse. Mida laeva varustusest kohal ei olnud, võeti *Vambola*'lt. 6. jaanuaril kell 2 anti käsk õhtuks kell 8 olla väljasõiduks valmis. Ja laev oli ka tähendatud aiaks valmis: kolm katelt auru all, suurtükid korras, väike raadiojaam töötab, teine turbo-dünamo parandatud ja kõik muud tööd korras. Kell 12 öösi läks laev ilma proovisõiduta otsekohe ülesande täitmisele. 20-sõlmelise kiirusega. Paar näeva hiliem- tagasi tulles, oli juba neli katelt auru all ja kiirus 26 sõlme. Nüüd juba mehed kõik on välja õppinud, laev käib viie katlaga ja kui tarvis 30 sõlme kiirusega: suur raadio- jaam on parandatud, katlad puhastatud ja ka muud remonttööd tehtud. Nii *Lennuk* on täies korras ja lahinguvalmis.

Päälle selle on sakslasist korratus olekus Tallinna sadamasse jäetud mootorlaevad (traa- lerid) nr. 2 ja nr. 8 remonditud, mootorid

täiesti korda viidud ja laevad sõjariistadega varustatud, nii et nad eduga võisid viimastest dessant-operatsioonidest osa võtta.

Tartu vabastamisega enamlasist oli sinna tulnud Peipsi järve laevastiku kolm laeva 6 suurtükiga, muidugi lõhutud seisukorras. Nende kordaseadmiseks ja lahinguvalmis-tegemiseks võeti kõik abinõud tarvitusele. Ja kevadel lehvib ka Peipsi järvel eesti lipp. Nende lae- vade suurtükkide lukud on Mereosakonna käes.

Et aga vedela küttematerjali, kõiksugu õlide, igasuguste tarbematerjalide ja muude varustuste tagavarad viimaste mereoperatsioo- nide kestvusel on väga kokku sulanud, see- pärast astus Mereosakond ühendusse Inglis- maaga ja Soomega nende ainete tarvilisel hul- gal sisseveo asjus.

Tallinna reid külmub harilikult paariks kuuks kinni, kuna aga tähendatud materjali juurevedu ei kannata mingisugust viivitust, ja et võimaldada ka muud kaubanduslikku ühen- dust välismaaga, siis ilmus tungiv tarvidus Paldiski sadam korraldada selleks, et laeva- sõit talvkuudel ei katkestuks. Kuna Paldiski reid ja farvaater on mineeritud, siis tuli Mere- osakonnal nende puhastamiseks miinidest asu- tada traalimise ekspeditsioon.

Traalimis-asjandus tuli organiseerida haka- tusest päälle ja väga kiiresti, ilma et Mereosa- kond selles suhtes midagi oleks saanud saks- lastelt. Traalerid ja mootorid olid maha jäe- tud sakslaste poolt niisuguses seisukorras, et neid enne suurt remonti, mis kestab kevadeni, ei saa tarvitada. Traale, mida pruukida oleks võinud, sakslased ega venelased ei jätnud Portu maha. Et traalimistöö on üks neist, mil- lele Mereosakond paneb suurt rõhku, astuti viibimata samme Soome valitsuse ees tarviliste traalide saamiseks. Soomest lubati 10 traali, aga kui sõideti järele, ei olnud neil rohkem anda kui üks väike Schultsi traal. Seda tarvi- tati mudeliks, mille järgi Tallinna sadama teha- sed valmistasid 6 uut traali lühikese aja jook- sul ja nüüd teevad neid vahet pidamata juure. Traalerite asemel pandi tööle neli madalasti istuvat vedur-laeva, mis praegugi puhastavad Pakerorti lahte miinidest. Seni ajani on hävi- tatud üle 40 miini ja farvaater sadamast kuni Pakerorti madalikuni puhtaks tehtud.

Päälle selle on eeltööd tehtud kevadeks suu- rema traalerite laevastiku loomiseks. Keva- deks seatakse korda kuni 50 mootorpaati ja laeva, millest kevadisel traalimistööl võib kasu- tada umbes 16 suuremat mootorlaeva.

Et ühendust ja sidet pidada tähtsamate ran- naäärsete punktide, saarte ja sisemaa vahel, mis on piirivalveks ja rannakaitseks üks päätingi- musist, selleks leidis Mereosakond tingimata

tarviliku olevat organiseerida laialist side-teenistust.

Et randu ja piire valvata, pääasjalikult hommikupoolsest küljest ja Peipsi järve äärest, oli tarvilik luua sideteenistus, mis võtaks rannad Narvast alates üle terve Eestimaa ja Peipsi järve oma valve alla. Sideteenistuse ja ühendusvõrgu loomine on praegu intensiivselt käsil. Kui ühendusliinide ülesseadmise materjalist ei tule puudust, siis on see töö paari nädala jooksul valmis.

Juba enne oli loodud Mereosakonna tehnika jaoskonna poolt ühendus Naissaare, Vulfi, Kokskäri, Suuropi ja Viimsi vahel, mistõttu vene enamlaste laeva *Spartak*'i Tallinnale lähemine sai õigel ajal teatavaks.



Dessant Vabadussõja ajal Luuga jõesuus.

Päale selle on korda seatud sellesama jaoskonna poolt ka 3 merekaablit Soome ja Eesti vahel ja ära parandatud helgiheitja Vulfi saarel.

Et luua reserv, kust laevadele oleks alati tarvilisi meremehi võtta ja koondada mereväelasi, et neile õpetada spetsiaal-mereasjanduslikke teadmisi ja oskusi, selleks asutati Mereosakonna poolt mereväe tagavararood.

Kohe Mereosakonna tegevuse algul oli kavatsatud formeerida mereväepolk, mis oleks täitnud ka rannavahtide kohuseid, aga vaenlase pääletungimine pani selle töö seisma nii, et esialgu formeeriti ainult üks rood, kuhu meremehed kogunesid enne tuleliinile minekut, ja nendest kohased eriteadlased-ohvitserid valmistavad igasuguseiks mereasjanduse spetsialisteks nagu signalisteks, roolimeesteks, telegrafisteks jne. Üldse Mereosakond töötab praegu täie intensiivsusega, parandab ja varustab Portu tehaste kaudu kõiki mere- ja maa-sõjapidamise abinõusid. Et Portu tarviliselt varustada, on Mereosakonnal ülesandeks kõiksugu

tarvismineva kraami otsimine igasugustest ladudest, selle sorteerimine, Portu koondamine, kes seda mitte üksi ei tarvita Mereosakonna tööde täitmiseks, vaid kõigi sõjalis-tehniliseks töödeks.

Kõigist neist suurist raskusist hoolimata, mis sakslased tegid oma äramineku ajal Eestile, on meresõja-asjandus meil edenenuks niipalju, et Eestil on juba oma väike sõjalaevastik, mis sai mitmes mereoperatsioonis tuleristimist.

Praegune laevastik koosneb järgmisist laevast:

| | | |
|---------------|----------------|-------------------------|
| Kergeristleja | <i>Lembit</i> | (endine <i>Bobr</i>) |
| Miiniristleja | <i>Lennuk</i> | („ <i>Avtroil</i>) |
| „ | <i>Vambola</i> | („ <i>Spartak</i>) |
| Suurtükkipaat | <i>Laine</i> | („ <i>Lauterbach</i>) |

Kolm transportlaeva, millest 2 on varustatud kergete suurtükkidega ja kuulipildujatega.

Mootorlaev *Kalev* ja
„ *Olev*,

mõlemad on varustatud kergete suurtükkidega ja kuulipildujatega. Merd puhastavad praegu miinidest väga edukalt 2 vedurlaeva nelja ohvitseri juhatusel.

Et meie oma väikese laevastikuga ei jõua palju suuremate Vene merejõudude vastu kuidagi seista, seepärast võetakse abinõud tarvitusele, et kevadel meie rannapatareidel oleksid üles seatud rasked meresuurtükid, mis soomuslaevalt *Slava* pärit, et iga võimalik pääletung edukalt tagasi lüüa.

Miinasjandus on niivõrd juba korraldatud, et oli võimalik oma jõududega teatud rohkuses neid merre panna, mida ka edaspidi võib teha, sest et spetsialiste on juba olemas ja laevadel nende panekus ei puudu teatud kogemused.

Mereosakonda, mis kuni 1919. a. jaanuarini kandis Mereväevalitsuse nime, juhatas algusest

kuni 15. jaanuarini 1919. a. 2. järgu mereväe-
kapten Rudolf Schiller ja tehnika jaos-
konda — insener Gerhard Lukk.

27. jaanuaril 1919. a.

Nr. 868.

Tallinnas.

Selgituseks eelolevale võiks veel lisada, et
kaasaegsete mälestuste kohaselt algas tegelik
töö 14. nov. 1918. a. Narva maanteel nr. 46
(praegune „Inglise Kolledži“ maja) toleaeegse
kaitseliidu juures „Rannavalve“ osakonnana
kapten Rotschild'i ja mereväe ülemleitnan-
tide Lukk'i ja Masik'u juhatusel. Ametlikud
dokumendid selle kohta puuduvad praegu, kuid
seni hangitud andmeist selgub veel järgmist:

Päästaabi päevakäsus nr. 2, 06. 12. 18. a.
§ 1. avaldati, et Päästaabi ja tema jaoskondade
formeerimine on lõpetatud 6. dets. s. a. ja § 2.
loeme, et Päästaap seisab koos järgmisist va-
litsusist ja jaoskondadest: nende ülemateks on
nimetatud:

1. Mereväe valitsuse ülemaks 2-se järgu
kapten Schiller 21 nov.

2. jne.

Päästaabi pvk. nr. 3, 09. 12. 18. a. nimeta-
takse Mereväe valitsuses:

Ülema abiks, mereväe ülemleitnant Masik,
21. nov.

Koosseisu osak. juhatajaks, mereväe lipnik
Varma, 24. nov.

Tehnika osak. juhatajaks mereväe ülem-
leitnant insener-mehaanik Lukk, 21. nov.

Elektrotehnika ohvitseriks mereväe ülem-
leitnant Kuusmann, 21. nov.

Majanduse ülemaks kubermangu sekretär
Tamm, 21. nov.

Rea jaosk. asjaajajaks kollegia registrator
Liivak, 4. dets.

Tehnika osak. asjaajajaks sõjaväe-ametnik
Loritz, 23. nov.

See oleks seni kogutud andmeil esimene
mereväe juhtivate jõudude isklik koosseis,
mida pärast mitmeti muudeti.

Vaadeldes ülaltoodud kokkuvõtteid, mis
koostatud 27. jaan. 1919. a., seega veidi üle
kahe kuu pärast töö algust, peab tunnistama,
et tol ajal tehti tublisti tööd ja saavutati õige
tõhusaid tulemusi.

Toodud aruanne käsitleb teatud seisukohalt
mereväe algpäevi. Meie kohus on siia lisan-
dada, et rööbiti Mereväe valitsusele, mis likvi-
deeriti jaanuari kuul 1919. a., teotses juba det-
sembri kuust 1918. a. Sõjavägede Ülemjuhataja
poolt määratud Merejõudude juhataja kapten
Joh. Pitka, kel sugugi vähem teeneid ei ole
mereväe loomisel.

Laferme № 10



on juba aastaid populaarseim
paberossitubak. Isetoppijad saavad
seda tarvitades odava hinnaga
haruldaset meeldivaid paberosse.

Meie kaitselaevade jaotusest.

Kapten-leitnant E. Miido.

Meie laevastiku algpäevist, kui meil veel polnud teada, missuguseks kujuneb meie laevastiku koosseis, tuli tahtes või tahtmata leppida nende laevatüüpidega, mida oli võimalik tol korral kasutada. Ühes sellega juba puhtkaitselaevastiku loomise organisatsiooni nõudel tuli jaotada kasutatavad laevad nende väärtuste järgi järkudesse.

Järkudesse jaotamine viidi läbi, tugenedes neile jaotusviisele ja hinnetele, mis olid maksavad Vene keisririigi laevastikus ja mis säiluvad meil käesoleva ajani.

Ehkki Vene Mereseaduste kogu II raamat (1910. a. väljaanne) § 1. märkus II ütleb:

„Laevad laevastikus nii lahingu- kui ka mittelahingulaevad jaotatakse nelja järku (rang), olenedes nende tüübist, ülesannetest, lahinguväärtusest jne. Laevadele ühe või teise järgu määramise kompetents jäetakse Admiraliteedi Nõukogule.“ Kuid ülaltoodud lõik ei tohiks meid takistada uut otstarbekohasemat jaotusviisi läbi viimast, sest on palju muudki Mereseaduste kogus, mida meie oludes pole võimalik käsitada.

Nii siis seaduse järgi niisugune laevade jaotamine järkudesse oli tähtis ainult endises Vene keisririigi laevastikus, kuid pole mitte kohustuslik kellelegi teisele riigile, kui sääl leitakse olevat otstarbekohasem laevad jaotada järkudesse mingisuguse teise põhimõtte alusel.

Need mõisted Mereseaduste kogu järgi, mille alusel meil seni on jaotatud laevu järkudesse, ei ole meile praegu enam otstarbekohased. Näiteks, kui kõnelda esimese järgu laevast, siis selleks oleks mingisugune soomusristleja taoline laev. Siit on igale selge, et meie võimaluste juures niisugust laeva ei ehitata ja meie olukorrale vastavad esimajärju väärtusega laevad on sunnitud algama oma olemist teisest järjust. See nähe pole kooskõlas tõekspidamisega, et iga algus algab mõistega „esimene“.

Laevade liigitamine on riigikaitse sisemine organisatsiooniline nähe ja oleneb sellest, kuidas kellelgi on parem ja otstarbekohasem oma laevu jaotada. Ei saa olla mingi teise riigi vaade selle kohta takistuseks, kui tahetakse võtta tarvitusele mingisugune teine viis laevade järkudesse jaotamisel.

Meil tuleb lähtuda seisukohast, et jaotame oma kaitselaevad järkudesse alates meie parimatest laevadest, ja niisugused oleksid siis uues jaotussüsteemis esimesed.

Uue jaotussüsteemi läbiviimisel tuleks pääaluseks võtta laeva tüüp, ja see (tüüp) juba kuuluks jaotamisele väärtuse ja võimete järgi

järkudesse nii, et igal tüübil oleksid oma esimesed ja teised järjud, kusjuures, näiteks, esimese järgu allveelaev oleks oma väärtuselt tähtsam (ametiastmelt) esimese järgu suurtükilaevast, ehkki nad mõlemad kuuluvad esimese järgu mõiste alla.

Kui võtta jaotamise aluseks laeva tüüp, siis tuleb võtta kaalumisele meil oleva ühe laevatüübi nimetus. Meil on olemas laevad, mil on ühed ja samad tegevuse ülesanded, kuid üht nimetame praegu miinipanijaks, teist — traaleriks. Vahe on neil ainult, et üks on tonnaazilt suurem, teine — vähem. See nähe pole loomulik. Neil võiks vahe olla ainult järjus, kuna tüüp on üks ja sama.

Seda tüüpi laevade otstarbekohasemaks nimeks võiks olla miinilaev, sest mõlemad tegelevad miinidega, kas neid veestes või traalides.

Niisugune laevade liigitamine tüüpide alusel teeb süsteemi painduvaks suhteliselt ametiastmetele.

Meil võimalikud laevade tüübid võiksid olla: allveelaev, torpeedopaat, suurtükilaev, miinilaev ja abilaev. Kui neid jaotada järkudesse, siis kujuneks see jaotusredel järgmisena:

| Allveelaevad | Torp. paadid | Suurtükilaevad | Miini-laevad | Abilaevad |
|--------------|--------------|----------------|--------------|-----------|
| I järk | I järk | I järk | I järk | I järk |
| II järk | II järk | II järk | II järk | II järk |

Näide on toodud tüübi jaotusega kahte järku, kuid see jaotus võib olla enamjärguline. Kuid paistab, et ka kahejärgulise süsteemiga võime rahulduda.

Edasi näib, et laevastiku mõiste tuleks meil revideerida.

Missugustest üksustest koosneb üks laevastik? Nagu teada, iga suure mereriigi laevastik koosneb eskaadridest, brigadidest, diviisidest ja divisjonidest, missugused grupid enesest kujutavad teatud arvu ühetüübilisi laevu. Nagu teada, ühetüübilised laevad koondatakse gruppidesse seepärast, et igal laevatüübil on isesugune ülesanne, ja sel viisil koondatud laevade gruppe on hõlpsam juhtida, õpetada ja nendega teotseda.

Järelikult, laevastikuks võib nimetada mitmetüübiliste laevade gruppide koondist.

Sellest tõigast väljudes ja võrreldes meie laevastiku jaotust üldiste tõekspidamisega sel-

les asjas ilmneb, et meie laevastiku jaotus pole õige üldiste tõekspidamiste järgi ja pole vastav meie tegelikule vajadusele.

Meie laevastiku jaotus, kus on koondatud mitmesugust tüüpi laevu ühte koondisse, millel veel nimeks „divisjon“, pole otstarbekohane kui juhtimiselt nii õpetamiselt.

Laevastiku jaotusel tuleks võtta aluseks need mõtted, mis toodud eespool tüüpideks jaotamisest. Säärase jaotuse juures iga tüüpi laevade grupp (olgu selle nimetus siis divisjon või midagi muud) teotseks oma juhi või vanema juhtimisel, missugune tõekspidamine on ka kooskõlas üldise vaatega laevastiku jaotuse suhtes ning ühtlasi ka otstarbekohasem praegusest jaotusest.

Eelpool toodud laevastiku jaotuse teostami-

sega laheneks vahest soodsamalt ka güüsi kandmise küsimus.

Vene Mereseaduste kogu, mille järgi meil on püütud teotseda, kuid mis igati meile kohandamata, tunnustab güüsi kandmise esimese ja teise järgu laevade eesõiguseks. Kuid kui jälgida güüsi kandmist mitmetes teistes mereriikide laevastikes, siis selgub, et güüsi kandmise õiguslikud on mitmes riigis ka võrdsed laevad meil olemasolevatele laevadele.

Igal juhtumil tuleks võtta omaks vaade, et kui güüsi üldse tunnustada meie mereväes, siis tuleks õigustada neid kandma kõiki laevu, mis tegelevad kaitselaevastikus puht-riigikaitse ülesannetega, vastasel korral pole selged motiivid, miks üks laev kannab güüsi, teine mitte.

Lähema tuleviku merepoliitilisi probleeme.

Leitnant R. Kokk.

Praegu tegelevad maailma kolme vägeva mereriigi Briti, Ameerika Ühendriikide ja Jaapani poliitikud ülemaailmselt tähtsate merepoliitiliste probleemidega: 31. detsembril 1936. aastal kaotab maksvuse Londoni merekonverentsi kokkulepe sõjalaevastike piiramiste kohta. Mis astub selle kokkuleppe asemele, on praegu kõigile asjaosalisile selgumata. Kas tuleb mingisugune uus kokkulepe, või asendab see „vabalt võidu-relvastumisega“ — see küsimus pingutab kõikide meeli.

Londoni kokkuleppe V osa 23. artikli teine lõige sõnab muuseas, et:

„... Kõrged Lepinguosalised... kohtavad 1935. aastal konverentsil, et valmistada uus kokkulepe vana asendamiseks, ja kannavad edasi käesoleva kokkuleppe mõtte...“

Kuid Londoni kokkuleppele oli aluseks Washingtoni kokkulepe, mis sõlmiti 1922. a. Briti, Ameerika Ühendriikide, Jaapani, Prantsusmaa ja Itaalia vahel. Ja Washingtoni kokkuleppe XXIII artikkel lausub lepingu kestvusest järgmist:

„Punkt 1. See kokkulepe jääb maksvaks kuni 31. detsembrini 1936. a., kui ükski allakirjutanud riikidest ei ole enne 31. detsembrini 1934. teatanud oma kavatsusest lepingust loobuda.“

Punkt 2. Kui punktis 1. tähendatud tingimus ei ole täidetud, siis Washingtoni kokkulepe kestab piiramata edasi seni, kuni kaks aastat on möödunud ajast, millal üks lepinguosalistest andis teadaande lepingust loobumisest.

Punkt 3. Kui tekib p. 1. ja 2. alusel olukord ühe lepinguosalise loobumisest, siis 12 kuu jooksul pärast loobumise teadaande üleandmist lepinguosalised kohtavad konverentsil.“

Nii siis, kui käesoleva aasta jooksul öeldakse kellegi lepinguosalise poolt üles Washingtoni kokkulepe, siis 1935. a. peab aset leidma allakirjutanud riikide konverents ja leping jääb senisel kujul maksvaks kuni 31. detsembrini 1936. Kui aga keegi lepinguosalisist ei teata 1934. a. oma loobumisest, vaid teeb seda, näiteks, 1935. aastal, siis konverents peab kokku tulema 1936. aastal ja leping kestab kuni 31. detsembrini 1937. a.

Nagu selgub mõlema lepingu sisust, on praegu kindel niipalju, et Londoni kokkuleppe põhjal peab lepinguosaliste s. o. Briti, Ameerika Ühendriikide ja Jaapani vahel konverents tulema 1935. aastal. Kuna Prantsusmaa ja Itaalia ei ole ühinenud Londoni kokkuleppega, vaid nende kahe riigi vahel maksab erikokkulepe 28. veebruarist 1931, siis ei puuduta otsest Londoni kokkuleppega ettenähtud 1935. a. merekonverents neid riike. Iseasi on muidugi säärane juhtum, kui peaks keegi riikidest ka Washingtoni kokkuleppe enne 1. jaanuari 1935. a. üles ütlema.

Nõnda on selgusetu isegi asjaosaliste juures, kas 1935. a. konverentsil võtta revideerimisele ainult Londoni kokkulepe või ka Washingtoni kokkulepe. Tegelikult, kui soovitakse põhjanevaid muudatusi teha Londoni kokkuleppes, siis see toob paratamatult enesega ka Washingtoni kokkuleppe revideerimise. Sellel

juhtumil eelseisval merekonverentsil tuleks muidugi leida uus kokkulepe, mis asendaks siis mõlemad varem-sõlmitud kokkulepped või üldse mõlemad lepingud annulleerida, kui kokkulepet ei saavutata.

Muidugi jääb võimalus Londoni kokkulepet pikendada mõne aja võrra ja oodata paremaid aegu, kuid nagu juba on selgunud eelläbirääkimistest, mille alustajaks oli Briti ja mida praegu peetakse Londonis, ei näi sellel olevat esialgu pinda. Briti, kuid eriti Jaapan, ei ole rahul kokkuleppe tingimustega ja sooviksid neis näha muudatusi. Millises täpses kujus need muudatused peaksid sündima, on veel osaliselt selgumata, kuid mõningaid järeldusi soovitud suundade suhtes on siiski võimalik teha.

*

Enne kui peatuda üksikasjaliselt üksikute lepinguosaliste nõudeil, vaatame seni maksvate kokkulepete aluseid.

Washingtoni merekonverentsi kokkulepe 1922. aastal määras kindlaks viie suurema mereriigi: Briti, Ameerika Ühendriikide, Jaapani, Prantsusmaa ja Itaalia lahingulaevade ja lahinguristlejate vahekorra järgmise suhte järgi: 5:5:3:1.75:1.75; s. o. Britil on õigus pidada lahingulaevu ja lahinguristlejaid 525.000 tonni, Ameerika Ühendriikidel — 525.000, Jaapanil — 315.000. Prantsusmaal — 175.000 ja Itaalia — 175.000 tonni. Sääljuures lahingulaevade veeväljasurve ei tohi ületada 35.000 tonni ja suurtükkide kaliiber 16" (406 mm). Laevade eaks määrati 20 aastat.

Ristlejate kogutonnaž jäi piiramata, kuid üksiku laeva veeväljasurve ülemmääraks määrati 10.000 tonni ja suurimaks suurtükkide kaliibraks 8" (203 mm). Laeva iga jäi määramata.

Mingisuguseid kokkuleppeid teiste kergete jõudu (destroierite ja allveelaevade) kohta ei tehtud.

Londoni konverentsil 22. aprillil 1930. a. lepiti kokku alljärgnevalt:

Lahingulaevade ja lahinguristlejate kohta jäid maksvaks Washingtoni kokkuleppe tingimused.

Ristlejate kohta lepiti kokku, et ristlejad jagatakse kahte kategooriasse suurtükkide kaliibri järgi: A klass — 8" suurtükkidega ja B klass — 6,1" või vähema-kaliibriliste suurtükkidega. Lepingu alusel Britil on õigus pidada: A klassi ristlejaid — 146.800 ja B klassis — 192.200 tonni; Ameerika Ühendriikidel A klassis — 180.000 tonni ja B klassis — 143.500, Jaapanil A klassis — 108.400 ja B klassis — 100.450 tonni.

Leaderite ja destroierite kohta lepiti kokku: Briti võib pidada 150.000, Ameerika Ühendriigid — 150.000 ja Jaapan 105.500 tonni.

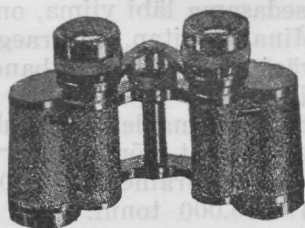
Sääljuures üksiku laeva veeväljasurve ei või olla üle 1.500 tonni, kuid 16% üldisest lubatud tonnaazist võib olla üksiku laeva tonnaaz kuni 1850 tonni. Suurim suurtükkide kaliiber võib olla 130 mm. Destroierite tonnaazist 10% võib kasutada B klassi ristlejate ehitamiseks.

*

Londoni kokkuleppe alusel 1935. aastal ette nähtud konverentsi eeltööde algatuse võttis enesele Briti valitsus. Ta saatis käesoleva aasta esimesel poolal kutsed Ameerika Ühendriikidele ja Jaapanile tulla Londoni eelläbirääkimisile eelseisva merekonverentsi asjus. Mõlemad riigid saatsid oma eridelegatsioonid selleks Londoni aasta keskpaigas ja nüüd hiljem oktoobrikuus teiskordselt. Kolme riigi delegatsioonide nõupidamised peetakse eraldi üksteisega, kusjuures ühiseid istungeid ei ole ette nähtud. Jaapani delegatsiooni esimees admiral Yamamoto seletas kohe, et nende osavõtmise eeltingimuseks on kõikide poliitiliste küsimuste väljajätmine läbirääkimiste kavast, mis puudutavad Jaapani Kaug-Ida poliitikat. Vastasel korral nemand on sunnitud eelläbirääkimistest loobuma.

Eelläbirääkimistest ajakirjanduses avaldatud lühikesed ametlikud teated peegeldavad

Kuulsate firmade



Hinnad odavad

binoklid, käärpikksilmad, kaugusemõõtjad j. n. e.

Prillid kuulsusega *Zeiss-Punktal* prilliklaasidega.

Baromeetreid, Hygromeetreid ja kraadiklaase.

Kõiksugu optikariistu suures valikus

VANEM OPTIKA-, KIRURGIA- ja FOTOÄRI

G. BERGER,

Tallinn, Nunne 1

liiaks vähe avalikkusele neid vaateid, mis valitsevad tulevase merekonverentsi kohta asjaosalistes riikides. Näib, et eelläbirääkimistele Londoni on sõidetud kokku selleks, et kuulda, mis teisel on öelda, kuid ise aga kalduda kõrvale midagi ütlemast. Säärane poliitika ei ole jätnud muidugi mõju avaldamata üldisele eelläbirääkimiste käigule. Tegelikult võib aga märksa üksikasjalisema pildi saada tulevase merekonverentsi loodetavast käigust, kui jälgida kriitiliselt asjaomaste riikide meresõjanduslikku kirjandust, milles enam-vähem täpselt peegelduvad vastavate merevägede eriteadlaste arvamisid ja vaated. Muidugi ei saa täpselt ennustada nende najal tulevase merekonverentsi tulemusi, sest konverentsi laudade taga ei istu üksi mereväe eksperdid, vaid ka diplomaadid, kelle sõnad vahest siiski on kaaluvad kui ekspertide poolt ettenähtud oma riigi merekaitse abinõude minimaalne tase.

Siirdudes nüüd üksikasjaliselt asjaosalistes riikides mõjule pääsnud vaadete analüüsile, peatume kõigepäält Briti kuningriigil.

„Briti lahingulaevastik, mis moodustab meie riigikaitse selgroo, on jõudnud üle kuliminatsioonipunkti,“ ütles Briti Admiraliteedi esimene merelord admiral sir E. Chatfield. Sellele lisavad teised tuntud eriteadlased, et Briti merejõud on tänapäeval teiste riikidega võrreldes suhteliselt madalaimal tasemel kui kunagi varem 200 aasta jooksul.

See on vaade, mis punase joonena läbib kõiki kirjutusi ja mõttemõlgutusi Briti merekaitse kohta. Siit tuleb paratamatult teha järeldusi, et praegune Briti merejõudude tase peab kuidagi tulema kõrgendamisele, ja see kõik, mis on sündinud seni, on olnud ainult valitsuse liigne järeleandlikkus ja häätahtlikkus teiste riikide vastu. Samuti ei leia enam hääkskiitmist mereväe ringkondades valitsuse liigne kokkuvõetlikkus ja karpimised uute laevade ehitamise krediitides ja üldises mereväe eelarves. Valitsuse säärane kokkuvõetlikkus ei leia enam pinda ka alamkojas, selleks tuleb vaid meeletult ühe alamkoja liikme hiljutist ütlust mereväe küsimuste arutamisel.

„On palju parem sõjalaevu ehitada ja sõja-ajal leiba süüa kui patsifismist jutlustada ja nälgida.“

See kõik näitab, et Briti riik suhtub oma merekaitsele teisiti kui Londoni lepingu sõlmimisel 1930. aastal ja et samuti on muutunud sellele ka riigimeeste vaated. Vaadete muutmiseks on küllalt kaaluvaid põhjusi, mis refererin kokkuvõetult allpool.

1918. aastal oli Britil 1354 sõjalaeva (arvatud juure 522 abilaeva) tonnaaziga 3.250.000 tonni. Washingtoni kokkuleppega algas desarmeerimine. Briti riik soovis kokkuvõetud ja tahtis näidata oma hääd tahet desarmeerimiseks, ning lootis ühtlasi laevastiku teoreetiliselt tasakaalule Ameerika Ühendriikidega suhte 5:5:3 alusel.

Tegelikult säärased lootused petsid. Londoni merekonverentsil Briti, soovides veel kord toonitada oma vastutulelikkust, nõustus ristlajate arvu ülemmääraga 50, kuna tegelikult eriteadlased pidasid vastuvõetavaks kõige vähem 70 ristlajat.

Tänapäeva Briti merekaitse seisukorda näitavad alljärgnevad arvud. Washingtoni kokkuleppega seotud riigid on muutunud pärast 1914. aastat oma sõjalaevastikku:

| | | |
|---------|-------------------------|------|
| Briti | oma tonnaazi vähendanud | 47%, |
| Itaalia | „ „ suurendanud | 20%, |
| U.S.A. | „ „ „ | 29%, |
| Jaapan | „ „ „ | 37%. |

Samuti näitavad Briti seisukorda ka isikliku koosseisu arvud. Nii pärast 1914. a. on:

Briti oma isiklikku koosseisu vähendanud 35% — praegu 90.300 meest,

U.S.A. oma isiklikku koosseisu suurendanud 60% — praegu 107.000 meest,

Jaapan oma isiklikku koosseisu suurendanud 74% — praegu 88.000 meest.

Briti riigi esimene mure on oma merekaubanduse kaitse. Ja mereteed, mis ühendavad emamaad dominioonidega, on arteriad, mis toidavad maailma riigi tsentrit. Nende õrnade arteriate kaitsemine on Briti merejõu tähtsaim ülesanne. Kuid ülemaailmne kolooniate paigunemine venitab kommunikatsiooni liinid väga pikaks ja nende tihe võrk katab kõik ookeanid. Sõja-ajal nende liinide kaitsemine nõuab palju kergeid jõude, eriti ristlajaid. Seepärast on tänapäeval täiesti arusaadav Briti maailmasõja-aegse laevastiku juhi admiral lord Jellicoe ütlus: „Sõja ajal oli meil 370 destroyerit, praegu 150 ja 1917. aastal oli meil 120 ristlajat ja neistki oli vähe merekaubanduse kaitseks allveelaevade vastu. Kuidas meie nüüd 50 ristlajaga, millest 14 on juba üle ea, peame sedasama läbi viima, on üle minu arusaamise. Mina toonitan, et praegusel kujul meie merevägi kui merekaubanduse kaitsja ei ole küllaldane.“

Kuivõrd oluline on Inglismaale merekaubandus, selleks möödunud aastast mõningad arvud.

Üldine sissevedu oli: tooraineid 27.000.000 tonni, toiduaineid 19.000.000 tonni.

Kuid sõja-ajal eriti valusaks küsimuseks töötab saada õli muretsemine. Praegu ülemaailmne õlitoodang jaguneb järgmiselt: ter-

vest toodetavast õlitoodangust toodab: U.S.A. — 68,2%; Venezuela — 8%; Venemaa — 6,7%; Meksiko — 3,8%; Pärsia — 3,2% ja Briti kuningriik — 2%. Rahu-ajal Inglismaa katab oma tarviduse oma õlitoodanguga (ühes arvatud Pärsia) 40% suuruses. Kõik ülejäänud õli tuleb Ameerika ühendriikidest ja Meksikost.

Merekaubanduse kaitse küsimuse teeb omakord kartustäratavaks asjaolu, et Prantsusmaa ja Itaalia mõlemad asuvad otse Briti kaubateede naabruses. Strateegiliselt halvemas olukorras kui on Briti mereteed ei saa peaaegu olla ühegi riigi omad. Nii Prantsusmaa tugevaim baas Brest ähvardab alatiselt Atlandist Inglise kanalisse tulevaid mereteid. Briti suuresmatesse dominioonidesse Indiasse, Austraaliasse ja Uue-Meremaale viib tee läbi Atlandi ja Vahemere rööbiti Prantsusmaa rannikule ja on alatiselt sõja-korral Prantsusmaa ja Itaalia laevastiku atakide hädahoos. Kartust suurendab veel asjaolu, et mõlemad riigid ehitavad erilise intensiivsusega kergeid jõude (ristlejad, destroiereid ja allveelaevu), millest iga üksik on tugevam kui inglaste samatüübilised uued laevad, sest viimased on ehitatud Londoni kokkuleppe tingimuste kohaselt, kuna Prantsusmaa ja Itaalia ei ole kumbki ühinenud Londoni kokkuleppega. Lisaks sellele on praegu Prantsusmaal tugevaim allveelaevastik üle maa-

ilma, nimelt 94 allveelaeva on juba valmis, kokku 82.820 tonni suuruses ja samuti on ka Prantsusmaal mandri arvulisim õhulaevastik.

Päälle selle Kaug-Idas on kasvanud pärast Maailmasõda vääriiline võistleja Britile — Jaapan. Viimase ekspansiooni tungi olemasolu on kõigile teada. Ja selles hädahoos seisavad Briti dominioonid Uus-Meremaa ja Austraalia. Dominioonid ise vaatavad jaapanlaste laiutumistele suure murega. Seepärast pole Briti riigi ühtluse seisukohalt kaugeltki tähtsuseta tema merejõu suhteline suurus võrreldes teiste mereriikidega.

Kuid Washingtoni ja Londoni kokkulepped on viinud Briti säärasele tasemele, millest kõneldud eelpool. Siiski näib, et kõik on selle poolt, et 1935. aasta peab siin tooma muudatuse. Briti oleks võinud juba varemgi loobuda Londoni kokkuleppe kitsendust sama kokkuleppe artikli 21. alusel, mis annab õiguse lepingust kõrvale kalduda, kui üks mitte allkirjutanud riikidest ehitab nii intensiivselt sõjalaevu, et sellega julgeolek on ähvardatud. Kuid siis Briti oleks pidanud defineerima, missugune riik on säärane. See oleks toonud jälle rahvusvahelises elus suuri segadusi. Parem juba püütakse saavutada Briti merejõudude suurendamise suhtes mingi kokkulepe.

**Suitsetage ainult
kõrgekvaliteedilisi
paberosse**

Mikaado - Privaat

25 tk. — 35 snt.

ja

ehtseid inglise sigarette

Luxor ja Elba

10 tk. — 25 snt.

20 tk. — 40 snt.

Tubakavabrik

H. ANTON & Ko.

Päale selle Briti mereväe eriteadlased on tulnud veendumusele, et Washingtoni kokkuleppega kindlaksmääratud üksikute laeva tüüpide maksimaalne tonnaaž on viinud laevaehituse absurdusteni. Praegu on üldiselt tunnustatud, et Washingtoni ristlejad (tonnaaž 10.000 tonni, relvastus 8" suurtükid) on taktikalisest seisukohast ühed ebaõnnestunud laevad, kuna nad tegelikult pole lahingulaevad ega konvoi-teenistuseks kõlvulised ristlejad. Nii üht kui teist ülesannet täidavad vastava tonnaažiga laevad palju paremini.

Washingtoni kokkuleppega üksiku lahingulaeva tonnaaž piirati 35.000 tonniga ja suurtükkide kaliibri ülemmääraks oli lubatud 16". Kuid samad eksperdid tõendavad, et ka palju vähema tonnaažiga lahingulaevad suudavad samu ülesandeid täita niisama hästi, kui isegi paremini mitte.

Washingtoni kokkuleppe alusel on Britil õigus 1941. aastal omada 15 35.000-tonnulist lahingulaeva. Kuid mis teha säärase suurte laevadega? Nii küsivad mereväe asjatundjad, kui iga laevastiku juht meelsamini nende asemel võtaks vastu 20 vähema tonnaažiga lahingulaeva. Kuid kokkulepped seovad ja sunnivad teiste riikidega koos seda mõttetut võidujooksu kaasa tegema.

Briti mereväe eksperdid kõike seda arvestades näeksid hää meelega, et mõlemate kokkulepete revideerimine tuleks eelseisval konverentsil. Kuivõrd Briti riigi diplomaatia selle on võtnud omaks, ei ole praegu muidugi teada. Kuid mereväe eriteadlased sooviksid küll, et tulevane kokkulepe, kui see üldse veel peaks teostuma, näeks ette Briti laevastiku suurendamise, eriti ristlejate arvu ja Washingtoni kokkuleppes ettenähtud üksiku lahingulaeva maksimaalse tonnaaži (35.000 tonni) vähendamise (kuni 25.000 tonni) üldise lahingulaevade arvu kasuks.

*

Teine riik, kes pole rahul praegu maksvate lepingutega, on Kaug-Ida merevalitseja Jaapan. Selle riigi merejõud kasvasid välja Maailmasõja keerises, ja sõja lõppedes Jaapan oli kolmas riik maailmas oma merejõult. Washingtoni kokkuleppes fikseeriti Jaapani merejõu koefitsiendiks 3 Briti ja Ameerika Ühendriikide kummagi 5 vastu. Londoni konverentsil suutsid jaapanlased kaubelda teistelt riikidelt mõningaid soodustusi enestele, ja nüüd on olukord säärane, et Londoni kokkuleppe kestvuse tähtajaks s. o. 31. detsembriks 1936 Jaapanil on laevastik täiendatud kuni viimse tonnini, mida kokkulepe lubab üldse. Teised lepinguosalisel jäävad samal tähtajal praeguste

andmete ja väljavaadete järgi selles suhtes küll kaugele maha.

Ja nüüd, nagu selgub Londonis peetud eel-läbirääkimiste käigust, nõuab Jaapan Washingtoni ja Londoni kokkulepete tühistamist, ei taha leppida suhtega 5:5:3, vaid nõuab pariteeti, s. o. samast õiguslikku alust võrdse laevastiku pidamiseks kui see on Ameerika Ühendriikidel ja Britil.

Sel nõudel ei puudu Jaapani seisukohalt muidugi ka oma alused ja põhjendused, millest refereerin allpool.

Jaapan vajab oma merekaubanduse kaitseks samal määral laevastikku kui Inglismaagi, sest Jaapanil tuleb sisse vedada Aasiast, Ameerikast ja Euroopast rauda, puud, süsi, õli, villa, puuvilla, riisi, kala jne. Rauda tarvitab Jaapan aastas 2.000.000 tonni, millest ainult $\frac{1}{10}$ saab oma maalt ja Koreast. Kuna see sissevedu võib sündida ainult merd mööda, kus valitsevad Jaapanist tugevamad laevastikud, siis on Jaapani olemasolu ainult nende tugevamate häast tahtest. See pole aga kaugelgi loomulik.

Päale selle Ameerika Ühendriigid koondavad Vaiksele ookeanile kõik oma jõud; Jaapanil on tarvidus kaitsta uut riiki Mandžuokod ja oma erapooletust, samuti on igal ajal olemas hädaoht Vene-Hiina liidu tekkimise näol ning halvemal juhtumil võib tekkida ülemaailmne koalitsioon Jaapani vastu, nagu seda võib otustada Rahvaste Liidu liigete hääletamise tagajärgedest Mandžuuria okupeerimise puhul, millal Jaapani tegevust mõisteti hukka 42 häälega. Kõigest sellest saab Jaapani rahvas hästi aru ja on seepärast valmis igasuguseid kulusid kandma riigi sõjalise jõu suurendamiseks.

Kas sääraseid väited leiavad teiste lepinguosaliste poolt tunnustamist, ei ole veel täiesti selge, kuid üksikuist teateist näib, et Briti osaliselt vististi tunnustab Jaapani nõudeid, kuid Ameerika Ühendriigid on kindlasti igasuguse Jaapani merejõu suurendamise vastu. Siin vististi peitub tulevase merekonverentsi komistuskivi.

Ei hakka üksikasjaliselt arutama Jaapani pariteedi nõude põhjenduste kaalu, tahan vaid mainida, et need on alused, millega Jaapan teoreetiliselt põhjendab oma pariteedi nõuet üldise sõjalaevastiku tonnaaži alal Ameerika Ühendriikide ja Briti vastu. Jaapan on ennegi demonstreerinud tervele maailmale oma tahte rippumatust ja vististi ka eelseisval merekonverentsil püüab esialgu leida vastutulekut oma pariteedi nõudele. Kui see peaks aga nurjuma, siis Jaapan vististi jätab endale täielise vabaduse. Sellega ühes on muidugi ka iga-

sugused uued kokkuleppe tingimused mõttetu Jaapani eemalejäämisel. Näib, et Briti tahab vist valida kahest pahest vähema, s. o. leppida mõningate järeleandmistega Jaapanile ning esineda mõnesuguste kompromiss-ettepanekutega kokkuleppe saavutamiseks. Kas see peaks tagajärgi andma, sellele muidugi on praegu raske vastata.

Kolmanda vägeva mereriigi Ameerika Ühendriikide seisukoht on risti vastu Briti, kuid eriti aga Jaapani seisukohale maksimate kokkulepete revideerimise asjus. Ameerika Ühendriigid ei näe mingisuguseid põhjusi kokkulepete põhjalikeks revideerimiseks. Briti seisukohad leiavad enam-vähem leplikus toonis arvustamist, kuid Jaapani seisukohtadele olakse eriti teravalt vastu. Ja seda seepärast, et Jaapani pariteedi nõue ei olevat põhjendatud millegagi. Ameerika Ühendriikide eriteadlased väidavad:

1) Jaapanil pole siiski kaitsta nii pikki kommunikatsiooni liine kui Britil;

2) temal pole kaht eraldatud rannikut kaitsta nagu seda on Ameerika Ühendriikidel vastu Atlandi ja Vaikset ookeani;

3) temal pole probleeme lahendada sõja-ajal erapooletuks jäämisel, sõja-korral pole tal tõsist kartust blokaadi eest, sest tema geograafiline asend on strateegiliselt eriti soodus;

4) tema rahvamajanduslik rikkus ei õigusta laiutamist, sest mereväe eelarve ja üldise riigi eelarve suhe on $5\frac{1}{2}$ korda suurem kui Ameerika Ühendriikidel ning terve tema riigi sissetulek on ainult $\frac{1}{16}$ Ameerika Ühendriikide sissetulekust.

Tegelikult päle nende väidete mängib siin tähtsat osa Jaapani laiutumistung. Selle loomulik suund olenevalt jaapanlase kliimaatilisest kohanemisest ja tema elukutsest (jaapanlane on meremees ja kalamees) peaks olema lõuna poole Vaikse ookeani saartele. Ja siin ristlevad esimeses järjekorras Jaapani ja Ameerika Ühendriikide huvid. Philipiinid jäid Washingtoni konverentsi otsusel kindlustamata ja on praegu iseseisvad. Praegu nad omavad tähtsuse kui turg Ameerika Ühendriikidele, kuid ikka rohkem ja rohkem ameeriklased tõrjutakse välja jaapanlaste poolt. Sõja juhtumil need saared oleksid esimene etapp ekspansiooni teel lõunasse ja Vaikse ookeani saartele.

Seepärast kartusest Jaapani laevastiku eest Ameerika Ühendriigid ei näe tarvidust praegumaksivate lepingute revideerimiseks ja lepiksidi

häämeelega nende pikendamise. Samuti nende mereväe eriteadlaste arvamisel on 35.000-tonnilised lahingulaevad need õiged laevad, millega saab kaitsta oma positsioone Vaiksel ookeanil ja üldse ookeanidel. Samuti ka 10.000-tonnilised ristlejad täidavad neil sellelt vaatepunktilt oma ülesandeid. Nii pole õieti Ameerika Ühendriikide seisukohalt tarvidust ka neid kokkuleppe tingimusi muuta. Tegelikult ka Ameerika Ühendriikide laevastikku täiendatakse praegu kiires korras 10.000-tonniliste ristlejatega ja uued lahingulaevade projektid näevad ette 35.000-tonnilisi.

Washingtoni kokkuleppe piiri kättesaamiseks Ameerika Ühendriikide laevastik vajab täiendamist. Seepärast päle juba varem ettenähtud ehitusprogrammi kongress võttis 27. märtsil s. a. vastu n. n. Vinson'i akti, mis näeb ette 102 sõjalaeva ehitamise kuni 1942. aastani. Akti vastuvõtmist põhjendati küll uue majanduspoliitika tööpuuduse vastu võitlemisega, kuid siiski see ei jätnud mõju avaldamata teistele mereriikidele. Kui Ameerika Ühendriigid võtavad selle programmi täies ulatuses teostamisele, siis kahtlemata teevad sellest oma järeldused Briti ja Jaapan. Sellega on rikutud see teoreetiline tasakaal, mida Briti arvestas kokkulepete sõlmimisel. Teisest küljest soodustas Vinson'i akti vastuvõtmine Briti ja Jaapani lähenemist merepoliitilises küsimuses, mille tundemärgid juba ilmsesid eelläbirääkimistel Londonis.

Nagu selgub eelläbirääkimiste käigust, ei ole seni jõutud mingisugusele kindlale kokkuleppele eeloleva 1935. a. merekonverentsi kohta. Nii on veel täiesti selgumata, kas konverents üldse tuleb pidamisele. Kui seni veel kestva il eelläbirääkimisel ei saavutata mingisugust eelkokkulepet tulevase konverentsi koha, aja ja päevakorra kohta ning samuti ei leita ühist keelt vastuolude lahendamiseks, siis vaevalt küll on loota, et konverents üldse tuleb kokku 1935. aastal. Loomulikult jäävad siis riikidele vabad käed relvastamiseks merel, milline soov isegi mõnes riigis on küllaltki ihaldatav.

Londoni eelläbirääkimiste käigust on järjekindlalt informeeritud Prantsusmaad ja Itaaliat. Millised seisukohad on neil riikidel mere-relvastuse piiramise kohta, pole veel täiesti selgunud, kuid nende seisukohtade erinevus ei pane veel erilisel kaalule eelseisva konverentsi saatust. Seepärast ei ole ka käesolevas kirjutuses puudutatud nende riikide seisukohti.

Soome ja Baltimere poliitika.*)

Maailmasõda sünnitas Baltimerel geograafiliselt ja sõjapoliitiliselt põhjaliku pöörde. Enne seda sõda piiras Baltimerd ainult 4 iseseisvat riiki: Venemaa, Saksamaa, Rootsi ja Daani. Kaotanud sõja, pidi Saksamaa loobuma umbes 200 rt. km. nendest Baltimere rannamaist, mis tal oli enne sõda. Samuti kaotas Venemaa selle võimu, mis tal oli varem ajal Läänemeres. Saksamaa ja Venemaa endistel rannamaadel tekkis mitu uut iseseisvat riiki, ja praegu kuulub Baltimere rand 9 riigile endise 4 asemel. Kõik need muutused sündisid Baltimere endiste suurriikide arvel. Isegi Daani mõju on osaliselt suurenenud Baltimere rannal Põhja-Schlesvigiga liitumisel. Rootsimaa on ainus Baltimere riikidest, mille ranniku piirid jäid endiseks.

Saksamaale ja Venemaale kaotused on jaugenud täitsa isemoodi. Saksa laevastik, mis enne sõda oli Baltimerel kõige suurem, vähendati nüüd sundabinõudega. Isegi Saksa seesmised ühendused Ida-Preisimaaga muutusid mereteedest rippuvaks, sest nagu teada jagab Poola koridor Saksa riigi kahte jakku. Pääle selle Saksamaa kaotas Danzigi ja Meemeli sadamalinnad. Nimetatud linnade kaotus pole Saksa kaubandusele ega mereliiklemisele nii ülitähtis, sest Saksamaa saab ilma nendetagi hästi läbi.

Mis puutub Venemaase, siis ta territoriaalsetel kaotusil poleks nii suurt tähendust, kui nad ei piiraks Venemaa pääsu merele. Selle pika Baltimere ranniku asemel, mis Venemaal oli enne sõda, on tal nüüd ainult väike ja seesmine Soome-lahe osa. Venemaa kaotas Riia, mis 1896. a. saadik oli Venemaa suurim eksportsadam ja pääle selle Tallinna, Pärnu, Vindavi ja Liibavi tähtsad eksport- ja importsadamad, mis, erijuhtumeid arvestamata, on jäävabad aasta läbi. Seega Venemaal pole praegusel ajal ühtki jäävaba sadamat Baltimerel. Kuid enne sõda läks ligi pool vene kaubast (1913. a. — 47% ekspordist ja 40% impordist) Baltimere kaudu.

Nüüd piirdub kogu transport ühte järelejäänud sadamasse ja nimelt Leningradi, kuhu aastast umbes 4 kuu jooksul laevad juure ei pääse jääolude tõttu.

Veiksli, Neemeni ja Väina jõe tähtsad liiklemisteed on nüüd võõrastes kätes, Kesk-Vene-

*) Säärase päälkirjaga artikli avaldab S—n Soome merenduslikus ajakirjas „Laivastolehti“ nr. 9 s. a. Et ka Eesti omab Baltimere saari, olles Soome-lahe lõunaranniku omanik, siis on meil palju ühist rannakaitse alal. Seepärast pole sugugi tähtsuseta naabri vaated sellel alal, mistõttu avaldame selle peaaegu täielikult.

Toim.

maalt, s. o. Dnjepri ja Volga juurest kuni Baltimereni on kümnekond raudteed, kuid nende lõpp-punktid asetsevad võõrail terriitoriumel, olles seega kaotanud Venemaale oma otstarbe. Baltimere tähtsust Venemaa kauba-veos tõendab ka see, et Venemaa sõjatööstuse asutustest umbes 40% olid 1914. a. Peterburgis ja selle ümbruskonnas. Sellega Venemaa sai Maailmasõja tagajärjel kõige rohkem kannatada Baltimere rannamaade uuesti gruppemisest.

Venemaale on praegune seisukord Baltimerel väga ebaotstarbekohane ja seda näitab tabavalt ka üldine kõnekäänd, et Venemaa hingab ainult ühe kopsupoolega, s. t. Venemaal on aasta läbi ainult üks vaba tee lahtisele merele — Mustale merele.

Ülaltoodud asjaolusid arvestades võib nentida, et uute Baltimere ümber olevate riikide korraldamine ei saa olla tagatiseks selle korra püsivusele. Põhjusi, mis võivad olla aluseks Baltimere võimupiirkonnas rahurikkumisele, on pigem juure tulnud kui vähenenud.

Seetõttu on arusaadav, et kõik uued iseseisvad riigid tunnevad rahutust oma tuleviku suhtes, sest mitmesuguste territoriaalsete maa-käardude valdajaina võib Baltimeri saada mitmekesiseks sõjaareeniks. Et Baltimeri on seejuures ainus uute iseseisvate riikide ühendustee maailma-turgudele, siis need riigid püüavad igal viisil otsida garantiisid enese kaitseks. Selle otseseks järeluseks on, et Lääne-Euroopa riigid sümpatiseerivad Baltimere väikeriikidele ja näevad neis takistust Saksamaa ja Venemaa territoriaalsete suurendamis-püüete suhtes. Baltimere riikide võrdlemisi nõrkade sõjalaevastike tõttu on Baltimeri nüüd rohkem kui enne välispool asuvaile riikidele kättesaadav, mis omalt poolt aitab kaasa selleks, et Baltimeri võib muutuda nüüd kergemini kui siiamaani sõjaareeniks. Praegu on muutunud Baltimere äärsete maade seisukord palju hädaohtlikumaks kui see oli Maailmasõja eelaastail.

Ülaltoodust võime teha järeluse, et Baltimere maadest on praegu kaks — Saksamaa ja Venemaa — kelle poliitika Baltimerel võib kujuneda puht-vallutamispoliitikaks, s. o. laadilt offensiivseks. Kui Saksamaa vabaneb Versailles'i rahulepingu tingimustest, mis seovad teda praegusel momendil, ehitab ta endale kindlasti oma ülemaailmse kauba- ja mereliiklemise kaitseks tugeva laevastiku, mis peab talie garanteerima kauba puutumatuset isegi välispool oma vetepiire.

Venemaa poliitika ja energilised püüded laevastiku suurendamiseks annavad selge pildi ta tuleviku püüetest. Tunneme kõik Vene 5-aastaku projekti, mille abil Vene püüab edasi saada kõigis asjus, s. t. püüab saada teistest rippumatuks ainult oma jõuga ja välisimportida. Sääraste sihtide juures poleks Venemaal vaja omada sugugi seda tugevat laevastikku, mis tal praegu on Baltimerel mere-ühendus- teede ja lühikese ranniku kaitseks, mis juba geograafiliselt on nii-kui-nii kaitseasendis. See- pärast Vene praegust laevastikku tuleb võtta kui agressiivsete püüete baasi.

Praegune Nõuk. Vene on näidanud ka oma tegevusega, et ta on omandanud tsaariaegse rahaministri krahv Witte' poolt 1903. a. esita- tud tegevusjuhtnöörid ja nimelt: venelased on raudse seaduse alamad, mis sunnib neid kul- tuuresmärgiks tarvitama vaid seda, mis jääb kaitseabinõude muretsemisest üle.

Rahvasteliit pole ka garantiiks selles, et praegune seisukord Baltimerel jääks muutma- tuks, s. o. Rahvasteliidu olemasolu ei garanteeri praeguse Baltimere rahu. Mõne rahva või riigi võimu suurenemisega tekib nendes tingimata vallutamistahe mõne teise nõrgema arvel.

Soomel on tähelepanдав asend Baltimerel. Peaaegu ¼ sellest merest ja sellesse kuuluvaist lahtedest ja rannajoonest kuulub Soomele. See- tõttu Baltimere küsimus Soomele on üks täht- samaist välispoliitilisist küsimusist, sest Soome välisühenduste probleem seisab ju Baltimere küsimuste hulgas.

Keskpunktiks Soome Baltimere poliitikas on Ahvenamaa (Ålandi saarestiku) küsimus ja seda just tema tähtsa geograafilise asendi tõttu. Missugune arvamine oli venelasil aegade jooksul Ahvenamaa sõjastrateegilisest asendist ja milline arvamine neil on praegu, seda selgi- tab meile Venemaa esindaja krahv Rumjant- sev'i poolt rahunõukogus 1809. a. väljendatud arvamine, et Soome ilma Ahvenamaa saaresti- kuta oleks olnud nagu võtmeta reisikohver. Samuti ka asjaolu, et Venemaa teatas Rahvas- teliidule, et Ahvenamaa leping ei seo millegagi Venemaad, kuna Vene esindajat polnud Genfis siis, kui Ahvenamaa küsimust lahendati sääl. See kõik annab meile selge pildi sellest, et Venemaa tahab omada vabad käed nende saarte suhtes.

Soomele oleks varustatud kindlustega Ah- venamaa saared otsekoheks kaitseks. Kui Venemaa poleks pidanud omal ajal nii tungi- valt ja kindlalt neid saari parimaks kaitsepunk- tiks, siis poleks ju kellelgi ette tulnud takistada Soomet tema püüetes — ehitada saarestikule enesekaitse tähtsam punkt.

Kindlusteta Ahvenamaa on aga Soomele otsekohene hädaoht, sest nõnda võib saarestik kergesti sattuda vaenlase tugikohaks ja Soome, olles erapooletu, võib sattuda seisukorda, et tema erapooletusest hoolimata mõni sõdiv riik okupeerib saarestiku sõjaaegseks baasiks teise sõdiva riigi vastu.

Ahvenamaa on esimese järgu tähtsusega ka teistele Baltimere kui ka sellest merest välis- pool asuvaile riikidele. Ahvenamaa leping 1921. a. takistab Soomet rahu-ajal saari kind- lustamast, kuid on selge, et see leping mitte ainult ei anna õigust, vaid isegi kohustab Soo- met sel juhtumil, kui saarte kaudu sõjavägi tungib otserünnakuga väljast päale, mis rikub seda erapooletut vööpiiri, sunnib Soomet selles vöös enesekaitse eesmärgiga tõmbama mõõga ning alustama vastupäätungi. Et kindlustusi pole lühikese aja jooksul võimalik ehitada ja maaväe saatmine ja kohalejõudmine nõuab aega, siis on arusaadav, et ülaltoodud seisu- korra tõttu on tõenäolisem fakt, et ainuke abi- nõu hädaohu kõrvaldamiseks on tugev laevas- tik, millele õhulaevastik suudab anda vääri- list abi.

Suurriikide mõeldavale abile ei saa loota, sest Maailmasõda tõendas, et pole mitte ainult kasulik, vaid on isegi väga kardetav ja häda- ohtlik uskuda rahuaegsetesse lubadustesse. Ai- nult sel juhtumil, kui Soomes on alatine tege- vuseks valmis ja kõlvuline laevastik, on tal võimalik täita neid kohustusi, mis tal on lääne- kultuuri kaitsjana ida vastu. See laevastik peab omama kõik nüüdisaja sõjas nõutavad ja tar- vilised laevaliigid, sest et nad täiendavad teine- teist ja ainult ühiselt moodustavad tõsise la- hingüüksuse. Sel teel koodatud laevastik ot- sustab ühe korraga Ahvenamaa kaitse küsi- muse.

Geograafiliselt tähtsa asendi tõttu Ahvena- maa sai „Baltimere luku“ nimetuse. Tuleks veel siinjuures lisada, et laevastik on võti, mil- lege suletakse see lukk.

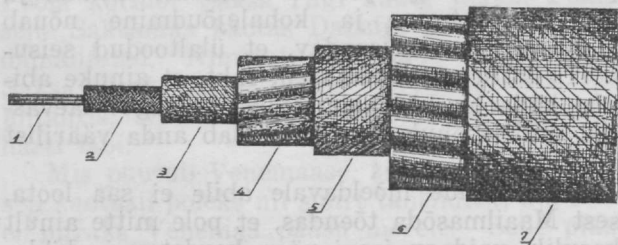
Märkmeid Meresideme tegevusest.

Vanem-leitnant M. Piigert.

Pärast Maailmasõda on mitmel aladel saavutatud otse kolossaalseid edusamme. Üks neist aladest on ka raadioala.

Kui varem tarvitati sidemepidamiseks peamiselt telefoni ja telegraafi maapälsete, maaaluste ja merealuste kaablite kaudu, siis viimasel ajal palju ülesandeid sel alal on üle võtnud raadio. Leidus ka neid, kes kuulutasid ette merekaabli ühingute likvideerimist, sest kaabelside on tunduvalt kallim. Seni see ennustus pole siiski veel täitunud. Me näeme isegi vastuolulist: viimasel ajal on koguni uusi merekaableid tööle pandud. Nii, näiteks, on Baltimere riikide vahelisi kaableid pärast Maailmasõda pandud 5 tükki, Inglise ja mannermaa vahele 8 kaablit jne.

Ka Eestis kasutatakse saartega sidemepidamiseks merealuseid kaableid, millest pikem kaabel on Soome ja Eesti vahel. Osa neist kaableist peab korras Mereside, osa Postivalitsus. Selle ala tegevusest tahaksin siin kohal



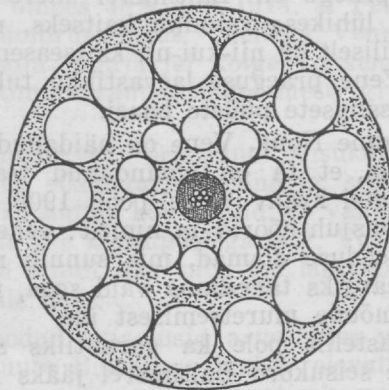
Madalvee merekaabli külgsaade.

1. Kaablisoon -voolujuhe. 2. Isolatsiooni kiht. 3. 5.7 immutatud kiudaine. 4. 6 terastraatidest kaitsesoomus.

tuua mõned märkmed. Kõigepäält peatun merekaabli omadustel.

Merekaabel asetatakse mere põhja, kuhu ta jääb vabalt lebama, seepärast kaabel peab vastama peamiselt kahele nõudele: kaabli elektrijuhe peab olema küllaldaselt isoleeritud maapinnast ja veest, teiseks — kaabel peab olema küllaldaselt tugev, et kaitsta juhet ja selle isolatsiooni rikestest. Vastavalt neile nõudeile on ehitatud ka merekaabel. Nagu juuresolevast joonisest näha on n. n. „kaabli soon“ (1) — mis asetseb kaabli keskel ja moodustab kaabli tähtsama osa ning mille ülesanne on elektrivoolu juhtimine, kaetud isolatsioonikorruga (2). Isolatsiooni ümber on mähkis immutatud kiudainest (3). Sellele järgneb kaabli kaitse, mis madalvee-kaableil koosneb kahekordsest terastraadist (4 ja 6), mille vahele ja pääle on asetatud jällegi mähkis kiudainest (5 ja 7) kaablile suurema painduvuse andmiseks ja kä-

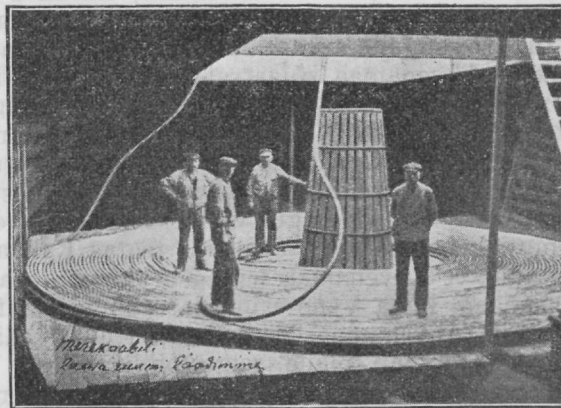
sitamise hõlbustamiseks. Kaabli üks soon (juhe) võib olla üks vasktraat 1—2 m/m, või võib koosneda mitmest traadist (jooniselt näidatud kaabli soon koosneb 7 traadist).



Madalvee ühesoonelise merekaabli läbilõige normaal suuruses.

Kaablis on sooni — elektrijuhtmeid üks või rohkem. Näiteks pandi Inglise saarte ja mandri vahele 1932. a. merekaabel, milles 120 soont. Nendest kaks soont on määratud raadioringhäälingu ettekannete ülekandmiseks, juhtmete jämedus on 1,25 m/m ja 1,75 m/m. Harilikult merekaabli raskus on 12—14 tonni 1 km.

Kuidas sünnib merekaabli sissepanek?



Merekaabli paigutamine laevaruumi.

Selleks laetakse kaabel vastava ehitusega laeva. Viimaseid on mitmes suuruses, vastavalt sellele, kus tuleb teotseda ja kuipalju kaablit tarvis päale võtta. Kaabli sisselaskmisel võib kaablisse kergesti sattuda sõlm. Et seda ei juhtuks, keritakse kaabel laeva ruumi ringiku-

juliselt nagu näha pildil. Kui kogu kaabel laevas, sõidab viimane kaabli asetuskohale. Säält viiakse praamide ja paatide abil kaabli üks ots maale ja paigutatakse vastavasse kraavi. Selle järele hakkab laev liikuma, lastes kaablit merre vastavate piduritega reguleerides, et ei tekiks sõlme. Kaabel oma raskusega langeb mere põhja,



Merekaabli jatku tegemine.

kuhu jääb vabalt lebama. Teise rannani jõudes viiakse ka teine kaabli ots maale, kus see paigutatakse samuti vastavasse kraavi, kuna kaabli soon või sooned ühendatakse üldise võrguga. Seda tööd saab muidugi teha vaikselt ilma ja merega ning kui on vastava sisseseadega laev. Lühemaid kaableid saab sisse panna ka praamilt või vähemalt laevalt, kuhu kaabel mahub ära ja kus olemas või kuhu saab üles seada vastavat pidurit.

Raskem ja rohkem aega kui sissepanek nõuab aga kaabli parandamine. Selleks, et viga kõrvaldada, tuleb leida vea asukoht. Seda saadakse teada elektriliste mõõdiste abil, s. o. saame teada, kui kaugel arvates mõõtmiskohast on viga. On see käes, siis tuleb laevaga selle koha lähedusse minna ja sääli põhjatrügiga kaabel üles otsida. Kui kaabli asukoht on teada ja rikkumisega kaabel pole päris katki rebitud ning otsad teineteisest eemale viidud, siis leiab kaabli varsti üles. Kui kaabli asukoht ei ole teada ja meri sügav, siis on kaabli leidmine raskem. Näiteks, Ameerika-Inglise vaheliste varem-pandud kaablite asukohad ei ole praegugi teada, ja kui sääli tekib rike, siis see pole nii kergesti parandatav. Kui katkikisutud kaabli otsad on sattunud teineteisest eemale, siis on nende leidmine ka raskem, sest tuleb suurem maa-ala läbi tragida. Ka Meresideme tegevuse ajal on olnud juhtum, kus ühe merekaabli parandustööd kestsid umbes kuu aega, sest kaabel oli mitmest kohast katki ja otsad teineteisest eemal mitu miili ning kohati põhja-

vajunud laevade vrakkide all, mis takistasid kaabli ülesvõtmist.

Millest tekivad merekaabli rikked?

Siin peab tähendama, et sügavais meredes kaabel seisab mere põhjas aastakümneid, sest neid ei liiguta sääli mingi asi. Ainult kui kaabli kaitsetraadid kõdunevad ja isolatsioon rikneb, katkeb side. See aga ei tule niipea, sest sügava mere kaablid ja nende kaitse ning isolatsioon valmistatakse igapidi järeleproovitud vastupidavaist aineist.

Kaableid võib sügavas rikkuda ka maavärisemine. Nii 1929. a. novembri maavärisemine rikkus Ameerika läheduses kokku 600 miili pikkuses merekaablit, mille paranduse kallal teetses seitse kaablilaeva ligi paar kuud.

Madalas vees ja kalda ääres tulevad vigastused kergemini, iseäranis kivisel rannal. Suuremaks vaenlaseks siin on jää. Talvel ja kevadel, kui jää tuule mõjul liigub, tekib ranna ääres ja madalamates kohtades suur jää rõhumine, mis paneb liikuma ka kivid. Kui nüüd kaabel satub säälaste liikuvate kivide vahele, siis purustavad need ka tugevama kaablikaitse ja selle järele isolatsiooni, millega side ongi katkenud. On kaablirikkeid, mis tekkinud jää



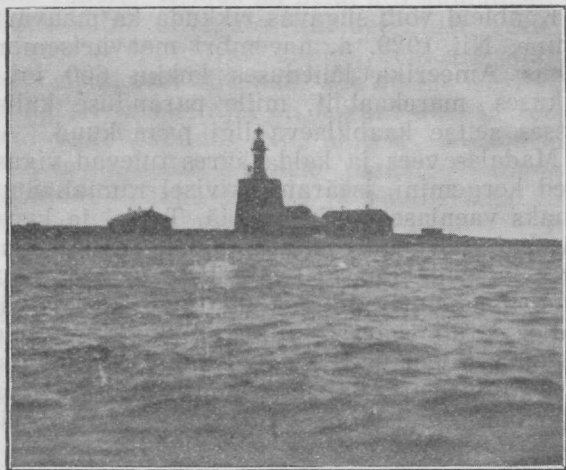
Merekaabli jatk valminult.

liikumise ja rõhumise tõttu, meie rannas ette tulnud isegi 6 meetri sügavusel. Madalamates vetes ja ranna ääres vigastavad kaableid veel laeva ankrud.

Mereside on sisse pannud ja välja võtnud oma tegevuse ajal üldse 22 merekaablit (üldpikkusega 142 km.). Parandusi on tulnud Meresideme hooldamisel olevate kaablite juures teha 283 korda. Viimane arv on võrdlemisi suur, kui arvestada kaablite üldpikkust, kuid see on tingitud sellest, et Maailmasõjast jäid meile kasutada ainult rikutud ja riknenud merekaablid, mis tulid korda seada.

Üks Meresideme tegevusaladest on ka tule-
tornide teenimine. Tänavu novembrikuus möö-
dus kolm aastat sellest, kui osa tule-
tornide teenistusest pandi Meresidemele. Nii kuuluvad
Meresideme teenida 14 suuremat tule-
torni ja kuus udusireeni.

Tule-
torni teenistus seisab päämiselt selles,
et korras hoida tule-
tornide valgustusaparaadid, s. o. puhastada välis- ja prismaklaase, puhas-
tada ja parandada brennereid, põlemise ajal val-



*Keri tule-
torn.*

*Esimene Eesti tule-
torn, mis varustati prismaaparaadiga.*

vata, et tuli põleks korralikult ja plinkaparaadid töötaksid korralikult. Selleks on tarvis pet-
rooleumireservuaaridesse aeg-ajalt pumbata
õhusurvet juure ja plinkaparaadi keerlev meh-
hanism määratud ajal üles keerata. Tuleb pi-
dada tarvilisi vaatlusi ja teateid edasi anda.
Et ühe rahvusvaheliselt väljakuulutatud tule-
torni tule puudumine või valeplingi näitamine,
ka lühema aja jooksul, võib laevasõidus esile
kutsuda suuri õnnetusi, siis on arusaadav, et
siin meeskond peab olema eriti hoolas ja valvel.

Märgiksin siinkohal ka mõned andmed meie
tule-
tornide minevikust ja arenemisest.

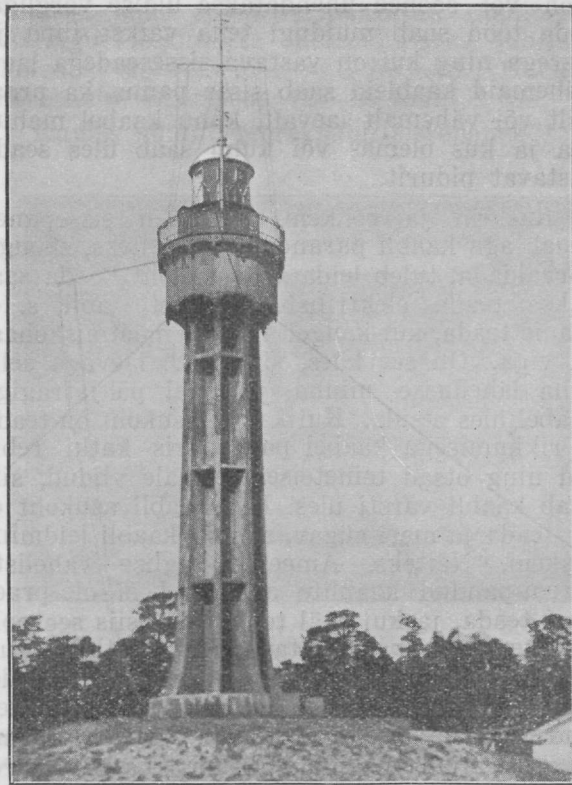
Vanemal ajal valgustati tule-
torne lihtsa
tulega. Selleks süüdati kõrge torni otsas raud-
korvis põlema puud või kivisööed. Soome-lahe
tule-
tornid tarvitasid igäüks keskmiselt aastas
250 sülda puid ja 1500 puuda kivisüsi. Põle-
mismaterjal kanti kohale paiguti meeste turjal.
Nii, näiteks, Suursaares oli selleks ametis 50
meest, sest 110 m. kõrguse mäe otsa ei pääse-
nud muidu kui jala käies.

1783. a. võeti tarvitusele teistes maades esi-
mesed lambid ja kumerpeeglid, mis siiski esi-
algu ei levinud kuigi kiirelt. Alles siis, kui
võeti tarvitusele parabolpeeglid ja lambibren-
nerid varustati klaasilindritega, hakati rohke-

mal määral varustama tule-
torne sellise seadi-
sega. Meie praegusist tule-
tornest on Keri
(Kokskäri) esimene, kus võeti tarvitusele sää-
rane valgustusviis 1803. a. Selleks ehitati tule-
torni paekivist alusele püramiid, millele asetati
latern. Tule-
torni alus, mille läbimõõt on 14 m,
ehitati 1719. a. Laternasse paigutati 16 lampi
vaskkumerpeeglitega, mis kaetud plaatinaga.
Ajajooksul täiendati seda sisseseadet, ja mõne
aja järele Keri valgustus osutus mitte halve-
maks välismaa omadest. Selle järele hakati siis
ka teisi tule-
torne Soome-la-
hel varustama uue
valgustusseadistega ja isegi uusi tule-
torne
juure ehitama.

Olgugi et selle tule-
tornide valgustusviisiga
oldi rahul, ei pannud Lääne-Euroopa teadus-
mehed käsi rüppe, vaid katsetasid alatiselt, et
saavutada veel paremaid tule-
musi. Tunduva
pöörde sellesse alasse tõi Prantsuse inseneri
F r e s n e l'i leidus 1822. a. Nimelt tema võttis
tarvitusele kumerläätsede asemel ringitaolised
üksteise lähedusse paigutatud prismad, mis
saatsid tulekiiri vesiloodis ümberringi laiali.
Hiljem täiendasid seda teised teadlased nii, et
võis kõik kiired soovitud suunas edasi saata,
millega suurenes ka tule-
tugevus.

Meie tule-
tornidest, kus esimesena võeti tar-



*Ristna tule-
torn.*

Moodsama valgustusseadistega Eestis.

vitusele Fresnel'i süsteem, oli jällegi Keri tuletorn. 1857. a. ehitati selleks tuletorni pae-kivialusele endise püramiidi asemele raudtorn, millesse asetati ka prismadega valgustusaparaat. 1902. a. alates hakati Fresnel'i aparaades olevaid tahtidega õililampe ümber vahetama petrooleumi-höõgsukalampidega. Viimased põlevad ilma klaassilindrita ja annavad palju tugevama tule, sääljuures tarvitades vähem põletisaineid. See valgustus on püsinud kõikides meie tuletornides, kus ei ole atsetüleengaasi valgustust.

Laevasõidu arenemisega suurenes ka tuletornide arv ning tõusid tunduvalt ka kulud, sest niisugune valgustusviis nõuab alatist järelevalvet ja hoolt meeskonna poolt. Nimelt purunevad brennerisukad põlemise ajal ja neid tuleb vahetada ja et saada petrooleumigaasi, tuleb sagedasti pumbata õhku petrooleumireservuaari, mis suruks petrooleumi brennerisse, kus ta gaasiks muutudes põleb sukas.

Et vabaneda valvurite palkamisest, katsuti konstrueerida vähemaid valveta tulesid. Selleks konstrueeriti tahtlambile suur õlireservuaar. See ei õnnestunud, sest taht jäi söekorra alla ja tuli kustus, samuti tuli lampi igapäev puhastada. Siis katsetati tahita bensiini lambiga, kus reservuaar asus brenneril. Reservuaarist voolas peenikese toru kaudu brennerisse bensiin, mis sääl siis põles. Need lambid võisid järgemööda põleda juba mitu päeva. Kuid siin ilmes jälle pahe: tuli ette reservuaari plahvatusi ja toru ummistusi.

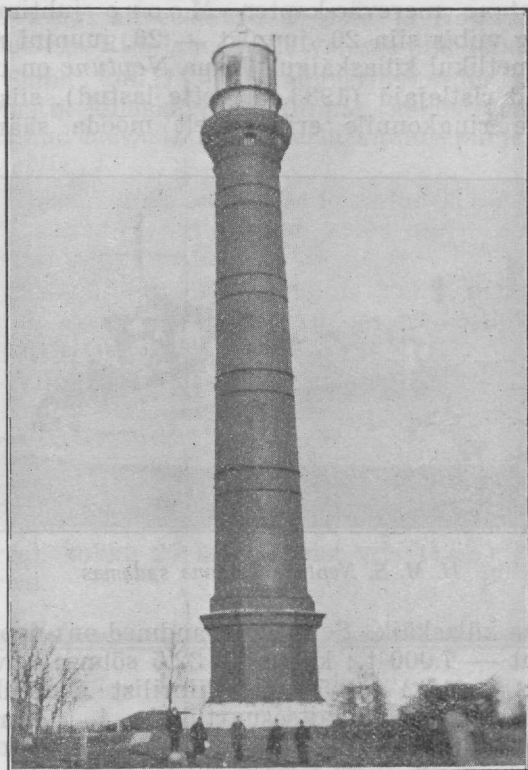
Siis katsetati kivisöegaasiga. Selleks pumbati suurtesse reservuaaridesse gaasi, et seda säält juhtida aparaati. Gaasi vähenemisega reservuaaris muutus aga surve ja seega ka tule tugevus. See sundis konstrueerimä rõhutasandajaid.

Täieliku tunnustuse ja laialt levima hakkasid automaat-tuled alles 1905. a. alates. Sellele pani aluse Rootsi inseneri Dalén'i leiutus — plinkaparaat, mis töötab atsetüleengaasiga ja varustatud õhutasandajaga, mille tagajärjel gaasi juurevool on ühtlane 1—20-atmosfäärilise surve juures gaasireservuaaris. Sellise aparaadi ehitusviisi nimetatud insener mõtles juba alguses nii põhjalikult läbi, et töötab tänini muutmata.

Hiljem sama Dalén konstrueeris juure veel gaassuka, mistõttu tuli muutus kolm korda tugevamaks. Tema poolt on ka konstrueeritud niisugused automaat-tuled, kus päevane valgus automaatselt süleb gaasitoru, mille tagajärjel päeval põleb ainult vaevalt nähtav n. n. „igavene tuli“. On arusaadav, et sellega vähendati gaasikulu. Et põlemise ajal riknenud höõgsuka vahetamiseks ei oleks tarvis pidada valvet, konstrueeris sama leiutaja veel seadeldise,

mis asendab automaatselt uue suka riknenud sukaga. Nii võib neid aparaate ka jätta pikemaks ajaks valveta.

Sääraselt automaatselt vahetatavate höõgsukkadega varustatud ja atsetüleengaasiga valgustatud aparaadid on meil Ristna ja Vilsandi



Pakri tuletorn.
Pikim tuletorn Eestis.

tuletornes. Pääle selle keerleb sama gaasiga Ristnas veel prismaaparaat. Selle aparaadi valgustusjõud on 100.000 Heffneri küünalt.

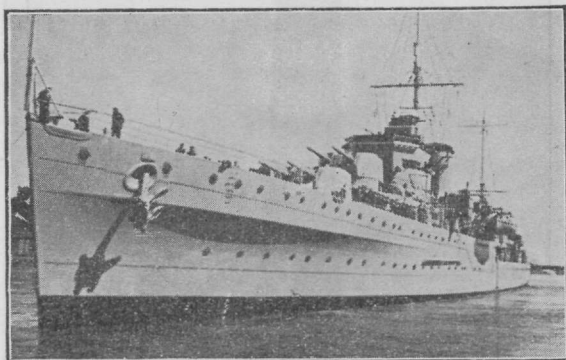
Pääle nende tuletornide on Eestis veel teisi tuletorne, mis valgustatavad atsetüleengaasiga, kuid need on vähemajõulised. Tulepaagid, sihttuled ja tuleboid on peaaegu kõik atsetüleengaas-valgustusega.

Eesti tuletornide tuledest kõrgeimal asub Kõpu tuletorni tuli. See on maapinnast 34 m ja merepinnast 102 m kõrgemal. Tulepaistvus 25 meremiili. Pikim tuletorn on Pakri — 48 m, tuli on merepinnast 72 m ja paistab 22 meremiili kaugusele; Pakri prismaaparaadi läbimõõt on 2,30 m ja kõrgus 3,75 m. Prismasid on ülalt alla arvates 57 rida. Selle järele on pikkuselt Tahkuna — 40 m, Vilsandi 35 m, Tallinna ülemine 35 m ja Osmussaare 29 m.

Eesti sadamaid 1934. a. külastanud välisriikide sõjalaevad.

Nagu igal aastal nii ka tänavu külastasid navigatsiooni kestel meie sadamaid mitmete välisriikide sõjalaevad.

Esimesena saabus Tallinna Inglise ristleja *Neptune* mereväe-kapten Moore juhtimisel ning viibis siin 20. juunist — 26. juunini mitteametlikul külaskäigul. Kuna *Neptune* on uuemaid ristlejaid (1933. a. vette lastud), siis oli meie ringkonnile eriti meelt mööda säärase



H. M. S. Neptune Tallinna sadamas

laeva külaskäik. Selle laeva andmed on: deplament — 7.000 t.; kiirus — 32,5 sõlme; relvastus: 8—15,2 sm 50-ne kaliibrilist suurtükki, 4—10,2 sm õhukaitse suurtükki; 4—47 mm; 2—4 õ. k.; 16 rask-kuulipildujat; 2 kolmetorulist torpedoaparaati, 1 lennuk ja 1 katapult. Masinateks on Parsons'i turbiinid 72.000 HP. Laev on varustatud nelja kruviga.

Saabumisel laev võeti vastu merekommete kohaselt, millele järgnesid tavalised visiidid. Mitteametliku külaskäigu puhul jäid suuremad pidustused ära. Ainult juhtidele korraldasid meie võimud mõninga vastuvõtu ja kohalik Eesti-Inglise ühing tervitas külalisi suuremal arvul „Estonia“ valges saalis. Mereväelasile oli korraldatud traditsiooniline tantsuõhtu „Sõdurite Kodus“ ja jalgpallivõistlus meie mereväelastega ning kohaliku spordiseltsiga „Siirus“. Laev korraldas kella-5-tee, mis leidis meie mereväe-ohvitseride ja seltskonna poolt laialdast osavõttu. Peab veel mainima, et külaliste poolt meie mereväe-ohvitseridele võimaldati põhjalikult tutvuda laeva sisemiste ruumide ja mõningate tehniliste uuendustega. Laeva lahkumine toimus vastavate rahvusvaheliste tavade kohaselt, saadetuna paljude hääde soovidega ja viibetega.

Järgmisena viibisid meie vetes õppesõidul Saksa miiniristlejate I ja II poolflotilla ajavahemikul 12. juulist — 19. juulini. Osa neist

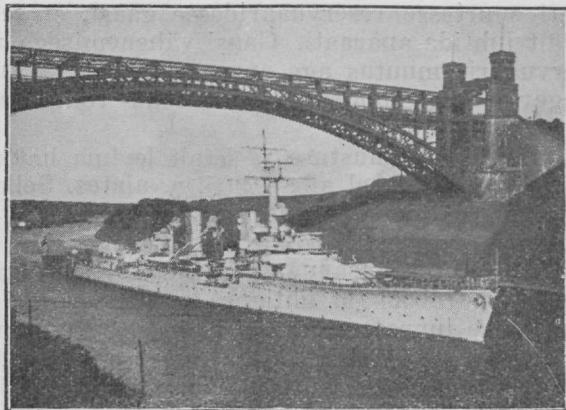
peatas 18.—19. juulini Tagalahes, et sääli Maailmasõjas Saaremaa dessantoperatsiooni ajal langenuid pärjapanekuga mälestada. Seks puukuks oli sõitnud Tallinnast kohale sinne Saksa saadik ühes mõne saatjaga. Tseremooniast võtsid osa ka meie kohalike võimude esindajad.

21. juulist — 24. juulini külastas Tallinnat mitteametlikult Saksa tender *Hela* mereväeleitnant Schulz'i juhtimisel, kelle pardal viibis puhkusreisil Saksa kaitseminister kindral Blomberg saatjaskonnaga.

Hela on juba mitmeid aastaid Saksa merejõudude juhataja isiklikus käsutuses, kes sellega võtab osa laevastiku manöövreist, paraadest jne. Vastavalt sellele on laevalt relvastus ajutiselt eemaldatud ja ruumid sellekohaselt ümber ehitatud ja sisustatud.

Kuna Saksa kaitseministri siinviibimine oli täiesti eraviisiline ja külaskäik mitteametlik, juhiti laev meie merejõudude poolt sadamasse, millega piirdus ühendus meie võimude ja *Hela* vahel.

Sama kuu 27. päeval saabus Tallinna mitteametlikule külaskäigule kolmeks päevaks — s. o. 30. juulini Saksa Baltimere laurelaevade divisjoni lipulaev ristleja *Königsberg* mereväekapten Schrader'i juhtimisel, kelle pardal viibis ka divisjoni ülem kontr-admiral Kolbe oma staabiga.



Ristleja „Königsberg“ läbisõidul Kiihi kanalist.

See on 1927. a. vettelastud üks neist ristlejaist, mis sakslased ehitanud pärast Maailmasõda oma laevastiku uuendamiseks ja ajalooliste traditsioonide edasiandjaks. (*Königsberg*'il oli kolm eelkäijat.) Selle modernse ristleja andmed on: deplament — 6.000 t.; kiirus 32 sõlme. Suurtüki relvastuseks on: 9—15 sm suurtükki, 2—8,8 sm ja 4—2 sm õhukaitse suurtükki; tor-

peedo relvastuseks on 4 kolmetorulist aparaati (50 sm). Päämasinateks on turbiinid S.H.P. 65000, kusjuures ökonoomiliseks käiguks on kaks MAN-tüübilist 10-silindrilist 4-taktilist diiselmootorit à S.H.P. 1000. Katlaid on 6, seejuures kahe otsaga ja õliküttega.

Tavalisele vastuvõtule ja visiidile järgnes eine meie kaitseministrilt ja dinee Saksa saadiku poolt. Laeva poolt korraldati kohv diplomaatikule korpusele, seltskonna-tegelasile jne. ning lahkumiseine võimude esindajaile. Meeskond mängis jalgpalli meie mereväelastega ja kohaliku saksa spordiseltsiga. Sellega piirdus vastuvõtu ametlik osa, kuna mitteametlikult kohalik saksa koloonia korraldas terve rea meelalahutusi, mis külaliste poolt leidsid rohket osavõttu. Neist väärib mainimist vastuvõtt „Mustapääd Klubi“, kuhu ka oli palutud eestlasi mereväe-ohvitseri ja seltskonna esindajaid.

Koosviibimine kujunes tujuküllaseks ja meeldivaks balliks, kus väliskülaliste kõrval ka eestlased said erilise tähelepanu ja südamliku vastuvõtu osaliseks.

Kuna selline vastuvõtt saksa kohaliku seltskonna poolt oli esmakordne, tuleb seda siinkohal pidada eriti kordaläinuks ja tervitavaks. Veel vajab märkimist, et laeva lahkumise õhtul sadamas saatjate hulgas seekord paistis palju eesti rahvusest kodanikke silma.

14. juuli — 14. augusti ajavahemikul viibis Tallinna ja Hiiumaa vahelistes vetes õppesõidul Rootsi mereväe purjejaht *Ingeborg*. Jahi meeskonnaks olid Rootsi mereväe-ohvitserid, kes oma puhkuse veetsid meie rannaga tutvumiseks.

2. augustil oli Ruhno all ankrus Läti laevastik, koosseisus s/l. *Virsaitis* Läti merejõudude juhataja vimpliga, traalerid *Imanta* ja *Viesturs* ningi allveelaevad *Spidola* ja *Ronis*, kes õppustega Riia lahes meie vetesse olid jõudnud.

Sama kuu 13.—16. augustini viibis sama laevastik külaskäigul Tallinnas, kellele veel oli seltsinud laevastiku koosseisu kuuluv purjejaht *Auzeklis*.

Külaskäigust on ülevaade antud k. a. „Merendus“ nr. 4, mispärast sellel siin ei peatu lähemini.

23.—29. septembrini viibis Tallinnas õppesõidul Poola sõjalaevastiku koosseisu kuuluv transportlaev *Vilja*.

Viimsena käis meie sadamais Poola laev O. R. P. *Smok*, mis viibis õppe-otstarbel ning oma tagavarade täiendamiseks 5. novembril Pärnus ja 7. novembril Paldiskis.

Seega on käinud 1934. a. navigatsioonilistel meie vetes viie välisriigi sõjalaevu kümnel korral, kokku 27 laeva, neist viis (Läti) kahel korral.

V. K.

RESTORAN „ASTORIA“

HARJU 19.

TEL. 437-00

Öölokaalis

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

Mängib Victor Compe orkester.

Algus kell 9 õhtul.
Lõpp kell 6 homm.

Laskesport mereväes.

Kapten-major H. Lükane.

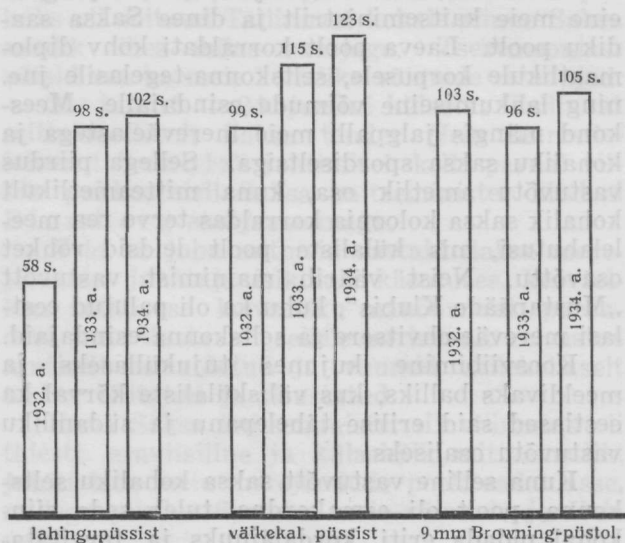
Laskesport on kujunenud uueks spordialaks mereväes. Selle spordiala nooruse tõttu ei saa lasketagajärgi võrrelda laskespordi alal kauem teotsenud laskesportlaste saavutustega, kuid edu, mis on saavutatud lühikese aja jooksul laske tagajärgede, osavõtjate arvu ja korraldamise alal, on siiski märkimise väärt.

Kuni 1931. aastani mereväes peeti laskeharjutusi käsirelvadest laske-eeskirja nõuete kohaselt, kusjuures väljaõppe korraldus tegi lasked sunduslikuks, kuid vähe huviaratavaks, mille tulemusena eriti kaader omandas vähesed kogemused ja madalad tagajärjed laskmises. Oli tarvilik tõsta eeskätt kaadri huvi laskeasjanduse vastu, et selle tulemusena tõsta lasete üldist taset. Eesmärgi saavutamiseks näisid olevat kõige otstarbekohasemaks laskesport ja laskevõistlused.

Huviarataamiseks laskespordi vastu Merejõudude sporditoimkond võttis oma 1932. aasta tegevuskavasse laskevõistlused lahingu- ja väikekalibri-püsstest ning 9 mm püstolist-Browning ja määras ränd- ja individuaal-auhinnad parimaile laskureile. Mereväe õppekompanii toetas algatust, määras omalt poolt auhinnad ja korraldas laskeharjutused. See korraldus tõstis otsekohe huvi laskeasjanduse vastu, ning 1932. aasta suvel oli märgata suuremat huvi laskmiste vastu. Sama aasta sügisel korraldati K. L. Mustamäe laskerajal esimesed merejõudude vahelised laskevõistlused, millest osavõtt oli ootamatult rohkearvuline. Need võistlused on kujunenud iga-aastasteks jõukatsumisteks merejõudude parimate laskurite vahel, ja võistluste eelolevad pidevad harjutused on hääks kooliks laskureile.

1933. aasta sügisel sõlmiti kokkulepe K. L. Tallinna maleva sadama malevkonna ja mereväe vahel iga-aastaste laskevõistluste korraldamiseks juba mainitud kolmest relvast. Võistlustele pandi välja väärtuselised rändauhinnad — hõbekarikas mereväe poolt võitjale poolele ja laevaäri Bergmann & Co poolt annetatud hõbekann sadama malevkonna poolt parimale laskurile lahingupüsstist, ning mitmed individuaal-auhinnad parimaile laskureile. Esimene võistlus peeti sama aasta sügisel K. L. Mustamäe laskerajal. Vaatamata külmale — 17° C ilmale, oli huvi võistluse vastu suur. Viimaste võistluste hääks omaduseks on poolte peaaegu võrdne tase, mis eriti tõstab huvi ja harjutuse tahet mõlemal pool. Nende mõlemate igal

aastal peetavate laskevõistluste tulemus on lasketaseme järjekindel ja tunduv tõus ja huvi lasete vastu üldse.



6 laskuri keskmine tagajärg 15 lasuga laskevõistlustel.

Arvestades seda, et suurem osa laskesportlasi on ajateenijate õpetajad laskeasjanduse alal, antakse see huvi ja pidevate harjutustega omandatud kogemused edasi.

1934. aasta kevadel asutati mereväes ohvitseride laskespordi ühing, mille liikmeiks astus 17 ohvitseri, ja sügisel allohvitseride laskespordi ühing, milles liikmeid on 22 allohvitseri. Need ühinged juba avaldavad tegevust ja tegevuskavad lubavad eeldada laskespordi edukat arenemist.

Käesoleva aasta sügispoolal algas uue laskeraja ehitamine Sõjasadamas kaitselaevastiku seisukoha juures ja alati eeltööd Paljassaare laskeraja pikendamiseks. Need tööd lubavad eeldada, et lähemas tulevikus avanevad paremad ja kättesaadavamad võimalused laskeharjutusiks.

Võib loota, et huvi selle üldkasuliku spordiala vastu mereväes tõuseb ja tõstab osavõtjate arvu ning lasketagajärgi, et lähemas tulevikus tulevad esile laskurid, kes on väärikad võistlejad mitte ainult omavahel merejõududes, vaid ka välispool.

Selleks tahet ja jõudu!

Jahtklubid rahvaste lähendajaina.

V. Neggo.

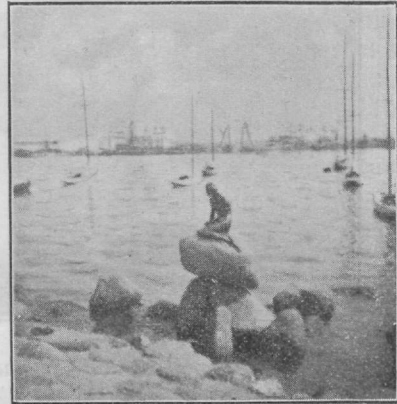
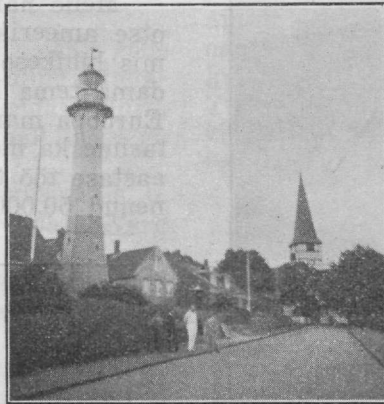
Ollakse harjunud, eriti meil, hindama jahtklubisid ühinguina, mis taotelevad ainult kitsaid sportlikke sihte, teotsevad, nii-öelda, vaid „oma lõbuks“.

See vaade on ka mitmes meie ametiasutuses juba juurdunud sedavõrd, et nad vaatavad päris kiivase pilguga jahtklubidele ning tahaksid meeeldi hävitada needki vähesed soodustused, mis seni on säilitatud. Võiksin nimetada nimesid meie ametnike hulgas, kes ütlevad lausa, et „jahtklubid on vaid parasiidid ning

See on rahvaste teineteisele lähendamine sõbralike sidemete loomisega mitmete maade jahtklubide vahel ja kaudu.

Kuupalju siin jahtklubidel on võimalik ära teha, ilmnes õige suurel määral viimasel pike-mal matkal, mille sooritas Tallinna Jahtklubi jaht *Helga* ringi ümber Läänemere, millest siinkohal mõned märkmed.

Jaht *Helga*, millel sõitsid Tallinnast omanik ja juht adv. A. u. g. P e e t ja adv. J. P o s k a Tallinnast ning stud. med. A. H e l l a t ja



Ülesvõtted, mis tehtud purjejaht „*Helga*“ kaasasõitja hr. Jaan Poska poolt.

Vasakul: Rootsi kuningliku jahtklubi suvehoone. Keskul: Rönne linn Bornholmi saarel. Ühe tänava ääres tuletorn ja kirik. Paremal: Kopenhaageni jahtklubi reid. Näide sellest, kuidas lihtsalt võib randa ilustada. Harilikkudel rannakividel on näki-kuju.

tuleks hoopis kaotada“. Ja seda ajal, kus riik ise algab toetama sportlikku tegevust üldse.

Seejuures omavad aga jahtklubid säärase tähtsuse meie riiklikus elus, ning neid tuleks igapidi toetada ja nende arenemisele kaasa aidata, kus ja kuivõrd see aga vähegi on võimalik. Tänutundega peab siiski mainima, et viimasel ajal ometi ka mitmed ametiasutused jällegi on hakanud senisest rohkem hindama jahtklubide tähtsust ning pööрма neile väärilist tähelepanu. Olgu siin vaid nimetatud hiljuti jahtklubide kohta maksmapandud mõningad seadused ja määrused, mis kevadel kuulutati välja Teedeministeeriumi ja Veeteede Valitsuse poolt.

Jahtklubide tähtsus ilmneb nii mitmekesistel aladel, et kõiki neid siin loetella viiks liig kaugele. Olgu seepärast pöördud siin tähelepanu vaid ühele alale, kus jahtklubid on ja võivad veelgi rohkem olla meie riigile abiks ta tegevuses.

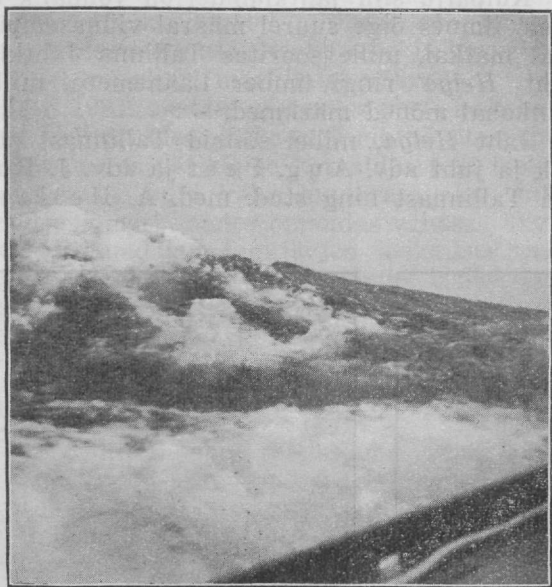
mina pojaga Tartust, külastas oma ringreisil Läti, Leedu, Vabalinn Danzig'i, Poola, Daani, Rootsi ja Soome sadamaid.

Juba üksinda see väärrib märkimist, et kõigis neis sadamais, mida ta külastas, ta tõi paljudele sealseile kodanikele silmade ette Eesti lipu ja sundis neid kõnelema Eestist ning endale tuletama meele, kus asetseb see maa ja riik, kui suur ta on, kuidas nimetatakse ta päälinna, kuidas võitis ta endale oma iseseisvuse jne. Kuid suurema tähtsusega oli igal pool klubi liikmete vaheline sõpruse soetamine ja läbikäimise arendamine. Igal pool näidati meile üles väärilist tähelepanu, pakuti klubi-ruume tarvitada oma koduna, tõmmati meie viibimiseajaks klubi masti Eesti lipp, võeti meid külalislahkesti vastu.

Eriti sõbralikuks ning loodetavasti meile ka mitmes suhtes kasutoovaks kujunes meil vastuvõtt Leedus ja Poolas.

Leedus, Klaipedas, korraldati meie auks pidusöök ja dekoreeriti meid Leedu Klaipeda

klubi märkidega, kuid see oli vaid väline koor. Hoopis tähtsam oli see, et klubi juhtivate tege- laste hulgas leidis mõjuvõimsaid Leedu poliitika- ja seltskonnainimesi nagu näiteks, com- modore ins. Balyš Slišis, Klaipeda sada- mavalitsuse esimees, prof. ins. J. Simoliu-



Priske meri sõidul Koppenhaagenisse.

nas, Klaipeda sadama ehitusameti ülem, Klai- peda sadamakapten Daugirdas, B. Vol- kovas, tuntud nimi spordimaailmas, kapten Mikas Kikutis, tuntud Leedu tulundus- tegelasi O. Rašavichis, A. Patas j.t. kel- ledega sõbralikus vestluses oli võimalik vahe- tada mõtteid meie mõlema rahva ligendamise asjus nii poliitiliselt kui ka tööstuslikul ja kaubanduslikul alal, milleks eriti viimase koh- ta neil inimesil oli oma valitsuses kaasa rää- kida õige mõjuvõimas sõna. Sääli äratati Leedu klubiliigete vahel muuseas ka mõte hakata Lee- dule soetama „Hai“ klassi jahte ning neid lasta ehitada Eestis siis, kui meie jõuaksime nii kaugele, et mõnd nende jahtide ehitamiseks vajalist materjali, mida ei ole meil saada, las- taks sisse tuua ilma tollita.

Ka pandi Klaipedas liikuma mõte, et igal suvel võiks korraldada Poola-Leedu-Läti-Eesti ja Soome vahelisi jahtklubide kokkupuuteid teatud keskkohas, näit. Kuresaares, Haapsalus või Pärnus, kus võiks ka korraldada rahvus- vahelisi regattasid jne. Kuipalju säärane kok- kutulek tooks juba üksinda kasu suvituskoha- dele! Nii mõnigi välismaalane juhiks hiljemini siia oma tuttavaid ja sõpru või tuleks isegi, kui vajatakse kuuri tervendavas mudas. Kuid

ikkagi veelgi suurema tähtsusega oleks just see otsene kokkupuutumine üksikute rahvaste esindajate vahel, sõprussidemete loomisel, mis tihti võivad olla palju tihedamaks kitiks kui igasugused paberlikud rahvusvahelised lepin- gud.

Mitte vähem sõbralik polnud ka meie vastu- võtt Gdynias, Poolamaal. Siin oli meil au tut- vuda commodore kol. ing. R u m e l'iga, kelle isa oli omal ajal Tallinna sadama vanemaks inseneriks ning kes seetõttu on kasvanud üles Tallinnas ning siin käinud koolis; Gdynia sada- ma komandör Filanovitš'iga, kes oli meie adm. Salza omaaegne ligem kaasteenija Vene mereväes; Poola sõjalaevastiku staabi- ülema kapten Solski'ga jne.

Meile näidati mootorsõidul suurejoonelist, otse ameerikalikku Gdynia sadama ehitamist, mis lühikese aja kestel on tõstnud Gdynia sada- ma tema läbilaske mõttes neljandale kohale Euroopa mandri sadamate hulgas. Meie külas- tasime ka mereväe staapi ja nägime kaheksa- aastase töö tagajärjena kalameeste külalt are- nenud 50.000 elanikuga moodsat linna jne.



Hr. J. Poska purjejahi roolil.

Kui jällegi kõik see polnud ammugi selle tähtsusega kui just sõbralike suhete loomine isikutega, kel Poolamaal on öelda tihti õige kaaluv sõna vahekordade hindamises, mis raja- tud isiklikele tutvusile ja läbikäimisele.

Ent jätkuugu neist näiteist.

Igatahes on selgem kui selge, et kui suu- dame arendada oma jahtklubide asjandust sedavõrd, et meie oma avaliku elu tegelaste

osavõtul suudaksime palju rohkemal määral kui seni külastada võõraid sadamaid ja linnu ning luua sõbralikke sidemeid neis asetsevate klubidega ja võtta vääriliselt vastu külalisi meie naabermaadelt, siis ka see kahtlematult ei jätaks avaldamata soodustavat mõju meie riikide- ja rahvastevahelises sõbralikus ja hää-

naabrilikus läbikäimises ja koostöös, mis aitaks arendada meie vastastikust toetust poliitilisel alal ja tihedamate kaubanduslike suhete loomist.

Seepärast rohkem tähelepanu meie jahtklubide arendamisele edu suunas, häätahtlikkust ja toetust nende tegevusele!

Vraki tõstetööd Tallinna sadamas.

Kapten M. Mei.

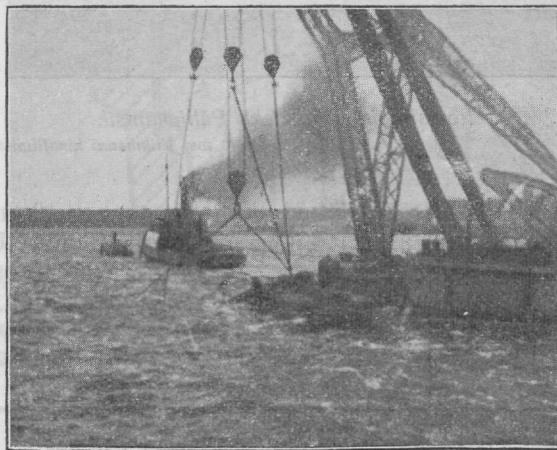
Sadama valitsusele esitati sageli kaebusi, et basseinis nr. 3 jäävad laevade ankrud põhja kinni, nii et neid vaja tuukri abil põhjast vabastada.

Et sadama põhi traaliti ja otsiti pääle selle veel tuukriga läbi, kuid ei saadud mingit tagajärge, siis toodi kohale suurim süvendaja *Nord*, et puhastada sadama põhi sügavamalt ja seega eelmainitud pahe kõrvaldada.

Süvendades kuni 10-ne m. sügavusega, s. o. maksimaalse sügavusega, mis süvendaja *Nord* võib saavutada, tuli ilmsiks, et sadama põhjas magab õige suur sõjalaeva kere (vrakk), mida võis otsustada süvendajaga põhjast lahti murdud osade järgi.

Nüüd tuli juba asuda päris muinasvarade kaevamisele nagu töötasid Mussolini mehed hiljuti Nemi järvel keiser Kaligula laeva tõstmisel. Säälsel töö oli nende aruande järgi rohkem sirgjooneline ning plaanikindlam. Tuli nimelt vesi järvest kõrvaldada ja mehed panna labidatega tööle. Meil sadamat muidugi kuivaks teha ei saa, tuli töötada veel liiva all, mitte üksi vee all. Ka ei olnud kindlaid andmeid vraki suurusest ega asupaigast. Tugevavõimelise lambiga käis tuuker küll põhja uurimas, aga vrakist ei leidnud vähimatki jälge, sest põhi on liikuva mudaga ja mitmesuguse prahiga ja osalt kividega kaetud. Tuli n. n. maameja tööle rakendada, et vrakk üles otsida. Maameja ajab tugeva veejoaga merepõhja kohedale ja ühel ajal imeb hiiglapumba abil (masina võime 320 HP) lahtiaetud materjali oma ruumi, kuid ainult teatud tingimisel. Kui imeva toru otsa ette korjub sadama põhjas olevat prahti, nagu vanad söekorvid, laastud, trosiotsad jne., siis on stopp, ja masin ei suuda midagi korda saata. Käesoleval tööl tuli sageli ette sääraseid juhtumeid. Pärast kahepäevast töötamist läks korda vraki ahtriosa alt auk läbi imeda, nii et tuuker viis köie vraki alt läbi teisele poole välja. Sellist jalutuskäiku iga tuuker ei tee. Järgmine auk tehti maamejaga umbes 10 m. esimesest august vraki keskpole, milline töö kestis kolm päeva. Mõlemast au-

gust tõmmati läbi stropid (tõstekööied) ja tõsteti kahe ujuva tõstekraanaga, üks 50-tonnilise ja teine 80-tonnilise tõstejõuga. Tagajärg oli ainult see, et vraki ahtriots tuli veidi veepinnale, kuna esimene vööri pool jäi teadmatuks, kui kaugel see lõpeb ja kui sügavas see asub. Tuli kolmanda tõstekraana jaoks stropid läbi viia nii kaugele kui põhi võimaldas ja pärast seda vrakk tagasi põhja lasta. Järgmisel päe-



Rootsi sõjalaeva vraki pukseerimine tõstekohalt eemale püksiride abil Tallinna sadamas.

val tõsteti juba kolme kraanaga, kokku 180 t. tõstejõudu, kuid tagajärjed olid samad, mis eelmisel päeval. Rohkem tõstekraanasid kasutada ei olnud. Tuli muid abinõusid tõstmiseks tarvitada, nimelt õlitanklaeva *Viru-õli*, mis tõstab 500 tonni, kui see vastavalt tõstmiseks korda seada.

Seati siis mainitud laeva dekile tõstealused ja ühel ajal imeti vraki alt veel üks auk (kolmas auk) läbi, missugune töö kestis 5 päeva, sest säälsel kohal põhi sisaldas suuri kive, mis tuukri abil tuli kõrvaldada.

Et tõstekraanasid rohkem vabastada, siis seati korda veel üks suurem praam, 300 t. tõste-

jõuga. Järgmine tõstmine teostati kahe ujuva kraanaga, tanklaevaga ja ühe praamiga, kokku 920 tonni tõstejõudu. Siis saadi järgmine pilt: ahtriots ja vööriots tõusid resp. tõsteti vee-pinnale, kuid keskkohalt löikas kraana stroppe vraki pooleks ning mõlemad otsad langesid põhja. Oli selge, et tanklaev tõstis vraki liiva seest välja, mis, nagu pärast selgus, istus 2,5 m. liivas ja et keskkohalt, kus kraana stroppe löikas läbi, oli murdunud esimesel tõstmisel. Järg-



Rootsi sõjalaeva vrakk Põhjakantsil.

Foto ins. Viikmanni kinofilmist.

misel tõstmisel töötati kahe kraanaga, kuna tanklaev kõrvaldati enne, sest see oli oma töö teinud. Selle tõstmisega õnnestus vööri osa tervelt vee-pinnale tõsta ja ära viia n. n. Põhja kantsi, kus vrakk muulile tõsteti. Teise poole tõstmine aga osutus raskemaks, sest see oli

suurem esimesest, kaks kraanat ei suutnud tõsta, kolmas kraana oli aga vahepeäl remonti läinud. Nii viidi teine vrakiosa allvee olekus kahe kraana abil dokki ja lõigati säääl kaheks, mis andis 12 mehele kaheks päevaks tööd. Vraki saagimiseks tuli erilised saed muretseda, sest vrakk on kiili kohalt 1,5 m. paks. Üldiselt kulus vraki tõstetööle 6 nädalat. Vraki üldmõõdud on:

pikkus 52 m
 suurim laius 9 „
 kõrgus 2,5 „

sisaldab umbes 330 m³ tammepuud ning punast vaske 3.500 kg, millest 2.300 kg on juba maha võetud. Tammepuud soovivad mitmed firmad osta, selle müümine on praegu kaalumisel.

Puu ja vase väärtus katavad lahedasti töökulud, aga päätulu on see, et sadam sai puhtaks, sest selline vrakk sadama põhjas ei tõsta sadama kuulsust. Tööd juhatas Veeteede valit-suse direktor ins. A v i k, tööd viis läbi süvendustööde juhataja kapten M e i oma alla kuu-luva meeskonnaga ning vahva tuukri R i n - g e l'iga.

Lõppeks tekib küsimus — millise laeva vrakk see eelpoolmainitud võiks olla? Ajaloo-liste andmete järgi näib see olevat Rootsi ad-mirali N o r d e n s k j ö l d'i laevastikust mis lõi viimse lahingu Vene admiraliga T š i t š a g o v'iga Tallinna lahes 1790. a. Aga ta võib ka olla Vene oma, sest vrakil leidus mitmeid vene rahasid ja veneusu kaelarist, vasest. Viimasel juhtumil siiski laev on ehitatud tõenäoliselt mujal, mitte Venemaal, sest vraki puuosadel on ladina täh-tede märgid ja kaitsepleki all, mis laeva ehi-tusel on kohale pandud, leidus ka Joseph II ajast raha või rahamärk.



WHITE HORSE WHISKY

1/1 pud. 9.50
 1/2 „ 5.25
 1/4 „ 2.90

Mootori süüteküünla valikust.

Insener R. Brückel.

Sageli näeme, kuidas mõni tsiklimees, autojuht või paadimootorist väntab mootorit ringi ja pühib higi, kuid mootor ikkagi ei käivitu. Või õotsuvail laineil näeme mõnd paati, mille mootor on lakanud töötamast. Kõige hullem on see mootori väntamine suure rahva hulgas, kust siis mootorijuhile sajab igasuguseid nõuandeid. Mõned märkused on isegi sapised, teised löövad käega, üteldes: „Ah, ei tunne ikka seda mootoriasjandust, muud midagi!“ Eriti on tähtis lakkamatu mootori töötamine aeroplaanil ja merepaadis, sest siin on eeskätt hädahädaohus inimelud.

Mootori töötamisel lasub vastutus töö korrapärasuse ja ökonoomsuse eest suurel määral süüteküünlal. Seejuures aga küünla töötamise tingimused on ääretult rasked. Võtke arvesse, et see portselanist ja metallist ese peab pidama vastu:

1) temperatuuri kõikumistele 0° kuni 2000° C ja

2) välja kannatama plahvatusel tekkivaid surveid või lööke kuni 100.000 korda tunnis, à 30—40 kg jne. Neile raskele tingimusele vaatamata küünal peab andma veel tugeva ja mõjuva sädeme, mis oleks võimas süütama põlemisgaase hetkeliselt ja seda veel kuni 100.000 korda tunnis, s. o. ca 3500 tiiru juures minutis.

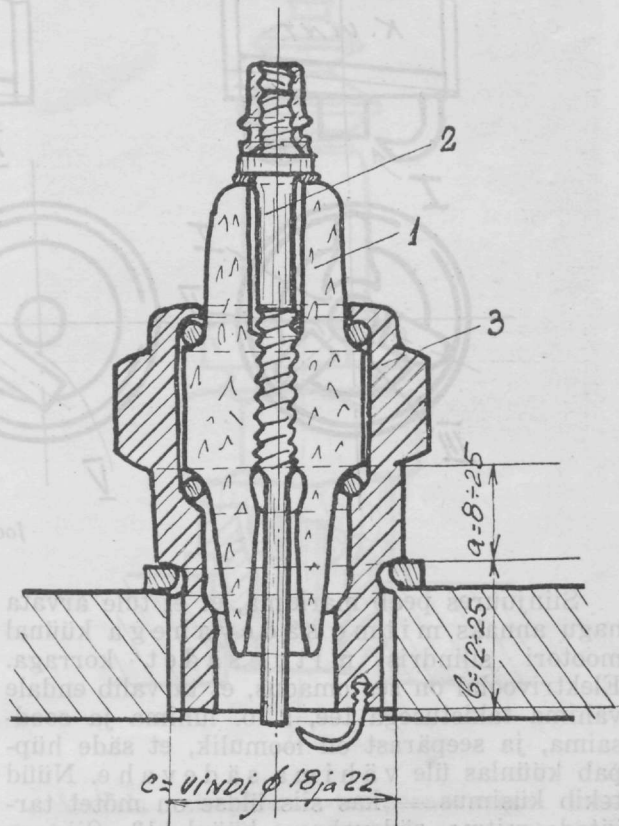
Süüteküünla osadeks on: 1. isolaator, 2. keskelektrood ühes äärelektroodiga, 3. küünlakere ja tihendid.

Tähtsaim osa küünlas, või õieti küünla valmistamisel on küünla portselanisolaator. See valmistatakse erilise retsepti järgi mitmesuguste mineraalainete segust nagu kaoliin, simimanid jne.

Sama tähtis nagu õige segu leidmine vastavale küünlale on ka isolaatori kuju väljatöötamine. Isolaator nimelt pressitakse suure surve all segust ja antakse talle siis treimisel vajaline kuju. Pärast seda põletatakse seda mitu ööd-päeva kuni 1500° kuumuses ja kaetakse selle järele glasuurikorruga. See glasuur on volujuhtimise juures ka suure tähtsusega. Mõned vabrikud, näit. Prantsuse „Champion“, tarvitavad oma küünla portselanil asemel vilgukivi (glimmerit). Pikaajalised katsed on näidanud, et küünla mustumist mootoris võib ära hoida otstarbekohase isoleerkeha materjali ja kuju valikuga. Mootori töötamisel satub küünlasse nõe- ja õliosakesi, mis ajajooksul katavad nii isolaatori kui ka elektroodid õhukese niiske korruga, mis hakkab juhtima magneeto- või süüte-

pooli kõrgepingelist voolu, 10—20.000 volti — keskelektroodilt otse keresse. Selle tagajärjel jääb süütesäde nõrgaks ja võib hoopis kaduda.

Sellisest volujuhtivast mustuskorrast ei saa muidu lahti, kui peab küünla isolaatori valmistama niisuguse, mis kuumeneks niipalju, et mustus põleks ära isolaatori pinnal. Aga



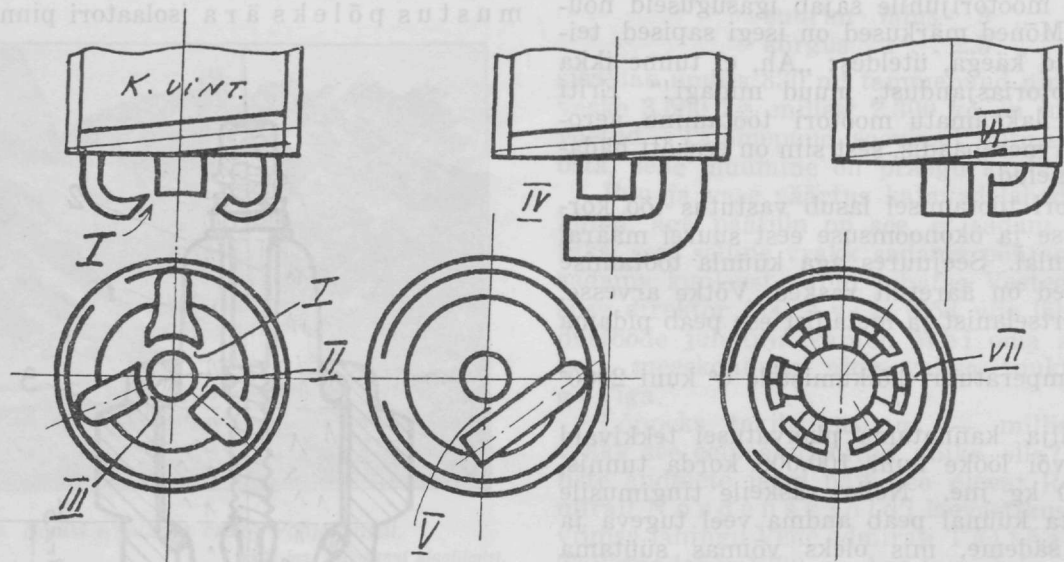
Joon. 1.

teisest küljest ei tohi isolaator minna nii tulleks, et hakkab tekitama n. n. väärsüüteid. Säärast parajat temperatuuri nimetatakse isepuhastustemperatuuriks.

Kuna aga mootori sisemine põlemistemperatuur oleneb jahutusest, kütteinest, kompressioonist ja on väga mitmesugune, siis on selge, et ka isolaatori kuju ja materjal peaksid olema vastavalt mootori tüübile valitud, sest muidu küünal kas 1) mustub liig ruttu ja siis ei süüta, või 2) hakkab tekitama hõõgsüüteid, mis põhjustab masina kuumaksmineku ja stoppamise.

Samuti nagu isolaatoril on suur tähtsus ka elektroodide kujul ja materjalil. Need

valmistatakse kas nikkel- või volframterasest, mille sulamispunkt on kuni 3000° C. Kokkuhoiu mõttes on keskelektrood enamasti terasest ja ainult alumine peenem osa on šveisitud sinna otsa elektriliselt kallist volframterasest. Kuna keskelektrood on peagu kõigil küünaldel pulgakujuline, siis seda lahkuminevamad on äärelektroodid oma kujult, arvult ja asetuselt. Tuntakse ühe, kahe, kolme jne. sädevahega küünlaid.



Joon. 2.

Siinjuures peab märkima, et ei tule arvata nagu annaks mitme sädevahega küünal mootori silindris mitu sädet korraga. Elektrivool on see omadus, et ta valib endale vähima takistusega tee, s. o. lühima ja soodsaima, ja seepärast on loomulik, et säde hüppab küünlas üle vähima sädevahe. Nüüd tekib küsimus — kas siis üldse on mõtet tarvitada mitme sädevahega küünlaid? Siin on jällegi mitmesuguseid seisukohti kui poolt nii vastu. Mitme sädevahega küünla poolt räägib vastuvaidlematult asjaolu, et ta ei vaja nii sagedat järelevaatust ja reguleerimist kui ühe sädevahega küünal. Kuna sädeme temperatuur on väga kõrge, siis elektroodide otsad põlevad ära ajajooksul, ja ühe sädevahe juures jääb see suureks, ühes sellega ka säde nõrgaks. Mitme elektroodiga küünla juures põleb aga töötav sädevahe kuni lähema vaheni ja siis säde hakkab säält üle hüppama, kuni jälle mõni teine vahe osutub vähemaks, ning ikka nii edasi. Tähendab, siin küünal kulub vähem kui ühe sädevahega ja elektroodid saavad kordamööda puhata. See on ka olulise tähtsusega, sest praktika on näidanud, et pikal tarvitusel muutub ka elektroodide koosseis ja säde jääb nõrgaks;

vaatamata sellele, et meie vahet aega-ajalt reguleerime.

Puuduseks mitme sädevahega küünaldel peetakse seda, et teised vahed võivad ühe töötamisel jälle täituda koksitükikestega, õliga jne., s. o. ummistuda. Tähendab, vahesse, kus sädet ei ole, tekib kas või õlipiisk ja annab lühiühenduse kerega. See on muidugi võimalik iga mootori juures, sest ideaalset töötavat silindrit

on raske säilitada. Mõned väidavad, et kahe sädevahega küünal on kõige parem, kuid mina oma 4000- ja 1200-tiiruliste mootorite juures olen leidnud, et vähim süüterikkeid on annud joon. nr. 2. fig V küünal. Siin on kaks ümmargust pinda sädevaheks ja kokseerumine on väga vähe tõenäolik. Elektroodide kuju ja hulk oleneb vabriku konstruktsioonist, ja mõõduandvad on mootori sisemine temperatuur ja küünla asukoht silindris.

Küünlal võib olla kuni 4 pääasendit: 1) otse kolvi kohal, 2) silindri seinas, 3) sisseimeva klapi kohal — s. t. sisseimetud gaas jahutab küünalt, kuid bensiini- ja õliosakestega täitumine on rohkem tõenäoline, 4) väljalaske-klapi kohal, kus küünal on kogu aeg kuumade gaaside mõjulusel ning ülekuumenemise ohus ja võib hakata väärsüüteid andma. Kui silindris on kahekordne süütevõimalus, siis peaks teine küünal olema lahkuminev esimesest.

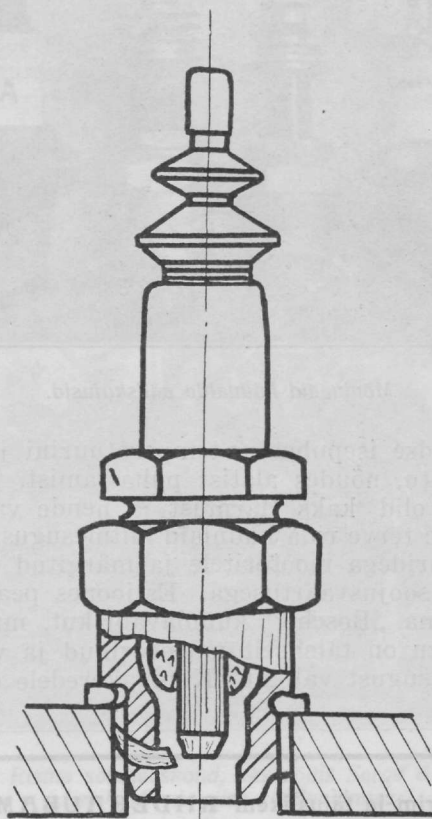
Konstruktsioonilt jagunevad küünlad kinniseiks ja lahtivõetavaiks. Kinniseis küünlais isolatsioon ühes tihendusrõngastega on asetatud küünla kerekesse ja sinna kinni pressitud (joon. 1). Isolatori väljavõtmine puhastamiseks, ilma küünalt lõhkumata

on võimatu. Lahtivõetavais küünlais on aga küünlakere kahest osast, mis omavahel ühendatud keerrestikul (vindil). Isolaator asetseb tihendusrõngastel ja pigistatakse mutritega kokku. Nüüd tekib jällegi küsimus — kumb ehitusviis on otstarbekohasem? Kinnine küünal on odavam ja gaasitihe, kuid küünla mustumisel on väga tülikas ja raske seda puhastada. Lahtine küünal on jällegi kallim, aga seda on hõlpus põhjalikult puhastada, kuid... igakord pärast lahtivõtmist tuleb tihendusrõngad korralikult asetada ja ... sädevahe reguleerida 0,4—0,8 mm-ni.

Üldiselt on otstarbekohane tarvitada kinnist küünalt, kui masin on korralik, töötab ainult ühe kütteainega ja mootorijuht on vilunud, et oskab oma mootorile valida otstarbekohase süüteküünla. Petrooleumiga töötavil, eriti lamavmootoritel ja mootoritel, mil pole küllalt häid ja vilunud juhte, on otstarbekohasem kasutada lahtivõetavat süüteküünalt, sest seda on kerge puhastada, kui on tahmunud kas üleõlitamise, liig rikkaliku või rasvase küttega, nõrga kompressiooni või ebatiheda kolvi tõttu. Oskamatule motoristile saab tahmane küünal just saatuslikuks masina käivitamisel, eriti kui masin on külm. Küünlad kattuvad liigsest kütteainest niiske korruga, juhivad el. voolu mööda päälispinda mootori kerosse ega süüta, sest külm hõre gaasisegu on väga raske süütuma. Kokkupressitud gaasisegu silindris võib vaadata kui üht niisket puhalgu silindris. Ja nüüd, mida rohkem vändata masinat, seda räbalamaks asi läheb veel. Kui küünal on lahtivõetav, on seda siiski kergem puhastada ja kuivatada. Kinnise küünla juures tuleks see ka siiski päält maha keerata ja bensiinipannil kuumutada.

Nii lahtivõetavaid kui ka kinniseid küünlaid on omakord jällegi väga mitmekujulisi. Loomulikult kerkib küsimus — milleks see asi on aetud nii laialiseks ja keeruliseks? Suurim Euroopa küünlavabrik „Bosch“ Saksamaal pakub isegi ühesugusele küünlakeermele kuni 10 sorti küünlaid, s. o. mitmesuguste elektroodide jämedustega ja metallilise osa pikkusega (mõõdud „a, b, c“ joon. 1.). Kas ei oleks parem siis valida neist parim ja jääda selle tarvita-jaks, sellega väheneks märksa motoristi pää-mure. Juba eelpool küünla portselanil ja elekt-roodide vaatlemisel nägime, et küünla puhtus töötamisel on olnud väga suurel määral tema isepuhastus-temperatuurist. Kuna aga mootorite silindrite seesmine põlemistem-peratuur on väga suurtes piirides muutuv, alates madala kompressiooniga bensiinimootorist (sama mootori eelsoojendatud petroolgaasile üle viies tuleks kompressiooni veelgi alandada 5,6 atm. päält 3—4 atm. pääle) ja lõpetades kõr-

gesurveliste võidusõidumasinatega, kus silind-reisse antakse isegi puhast hapnikku välisõhu asemel, siis on selge, et kui küünla temperatuur kõigis neis masinainas peab jääma isepuhastus-temperatuuri piiridesse, peavad küünlad iga masina jaoks olema vastavalt konstrueeritud ja proovitud.



Joop. 3.

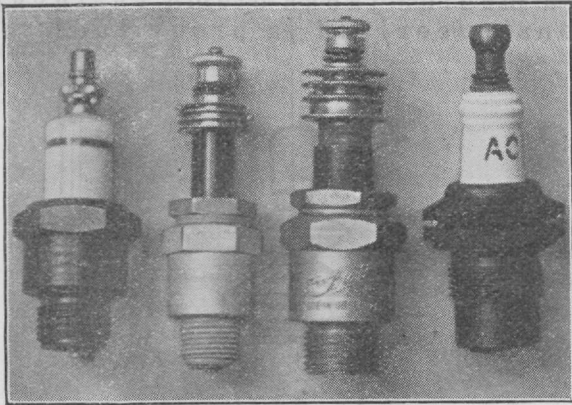
Madala sisepõlemis-temperatuuriga moo-tori juures tarvitata-va küünal on peente kau-gele mootori silindrisse ulatuvate elektroodi-dega ja õhukese torukujulise portselaniga (joon. nr. 1). Need kuumenevad kergemini ega juhi oma väikeste kokkupuute pindadega nii-palju soojust küünla kerosse — ja küünla tem-peratuur tõuseb siiski kuni isepuhastus-tem-peratuurini. Kui säärane küünal asetada kõrge sisemise põlemistemperatuuriga silindrisse, ei jõua portselan ja elektroodid küllalt soojust kerosse juhtida ja tekib küünla ülekuu-menemine, mis põhjustab väärsüüteid. See-pärast on kõrge põlemis-temperatuuriga masina küünal lühikeste jämedate elektroodidega ja väikesepinnalise portselaniga (joon. 3).

Soojuse juhtimine küünlakerosse on suur, kuid hoolimata kõigest põlemistemperatuurist ei tõuse niisuguse küünla temperatuur üle ise-

puhastus-temperatuuri. Kui aga säärane küünal sisse keerata madala põlemistemperatuuriga masinasse, siis juhivad portselan ja elektroodid niipalju soojust kerosse, et küünal ei

dud numbrid 10 kuni 180-ni, tähendab, mida suurem on number, seda suurem on küünla soojusejuhtivus ja seda suurema sisepõlemis-survega mootorile määratud.

Muidugi on katsutud ja vist katsutakse ka edaspidi valmistada n. n. universaalküünal, mida oleks kohane tarvitada igas mootoris. On mindud välja päämiselt seisukohast, et tehakse küünal suure soojusejuhtivusega ja katsutakse seda mustamise vastu kaitsta erilise sõelaga (auguline plaat elektroodide all) või siseruumi ehitusega. Sakslased on lasknud turule ühe suure küünla (pange tähele!) nimega „John Bull“, mil elektroodid on lühikesed ning jämedad, isoleerkeha vilgukivist, väliskere isegi varustatud ribidega suurema soojuse ärajuhtimiseks. „Tuleruumis“ on isoleerkehal veel horisontaalsed ribad, et kõrgepingeline vool ka siit ei saaks üle teravate nurkade ronida. Kuna selle küünla hind on 10 krooni ümber, teised 2—7 kr., siis ei olnud mul võimalik seda proovida. Siis on olemas veel läbipaistva kehaga küünlaid. Nende juures on ka püütud küünla siseruumi vormi valikuga hoida küünalt mustumise eest. Kuna isoleerkeha on läbipaistev, siis avaneb võimalus jälgida silindri sisemist põlemisprotsessi ka välispoolt. Sisemise leegi värvi järgi on isegi võimalik otsustada, kas silinder saab vähe või palju kütteainet ja õli, ning teha siis vastavaid reguleerimisi. (Järgneb.)



Mõningaid küünalde väliskujusid.

jõua üldse isepuhastus-temperatuurini ja muutub ruttu, nõudes alatist puhastamist. Toodud näited olid kaks äärmust ja nende vahel on muidugi terve rida küünlaid mitmesuguste temperatuuridega mootoritele ja märgitud mitmesuguse soojusväärtusega. Esijoones peab siin nimetama „Boschi“ küünlavabrikut, mis oma toodangu on täieliselt normeerinud ja võimaldab igasugust valikut. Küünlakerelele on löö-

Suurim ja täiuslikem RIIDERAUBAMAJA

„LADU“

TALLINN, VALLI TÄNAV 4. Kõnetraat 450-23.

Odavamad päevahinnad!

ALATI SAADAVAL UUDISKAUPU.
MÜÜK KA ORDERITEGA.

Rätsepa-äri

WENGERFELDT

Rüütli tän. 13, 2-ne maja Harju tänavalt — Tel. 443-68

Järelmaks võimaldatud

Möödunud aastane sportlik tegevus mereväes.

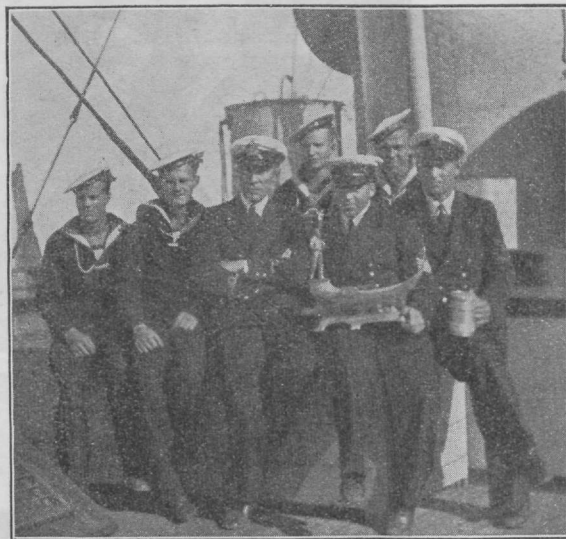
Möödunud suvine sportlik tegevus Merejõududes oli üldiselt rahuldav, mõnel alal isegi väga edukas ning mitmekesine. Silma ei paistnud mitte niivõrd üksikud tippsaavutused, kui just saavutuste keskmine läbilõige ja pinev konkurents võistlejate vahel igal alal. Mereväe rekordidest ületati seetõttu ainult üks ja nimelt ujumises nukupäästmisel, kus senine tuntud ujuja Erich Mõtlik'u nimel seisev rekord purustati kahe mehe poolt. Seega rõõmustaval viisil on edenenud just mereväes ka tegelikus elus väga tarvilik ala.

Hooaja alguseks võib pidada iga-kevadist murdmaajooksu 22. aprillil s. a. Mereväe Õppekompaniist — Stroomi metsa ja tagasi. Maa pikkus oli üle 5 km. Osavõtjaid oli 23. Mingipärast loobus kaasa jooksmast van. allohv. A. J a l a k, kes varemil ajal on võitnud korduvalt jooksu ja alati tulnud kohale. Favoriidiks oli I j. m. J. Tšutšelov — jooksu läinud aastane võitja, kes ka tänavu tuli võitjaks ajaga 21 min. 46 sek. Teiseks jäi I j. m. J. R i i s e n b e r g ajaga 22 min. 06 sek. ja kolmandaks noor R o d e n ajaga 22 min. 50 sek., mõlemad Mereväe Õppekompaniist. Jooksu võitjal Tšutšelov'il on üldse eriline talent murdmaajooksudeks, sest ta võitis ka nädal hiljem garnisoni väeosade vahelise murdmaajooksu Nõmmelt — Tallinna, Falgi aeda, kusjuures osavõtjaid oli üle 200. Eelmisel aastal tähendatud jooksus tuli Tšutšelov kolmandaks. Kui viimane loobuks jalgpallimängust, võiks temast kindlasti kujuneda esmaklassiline jooksja. Garnisoni väeosade vahelisel murdmaajooksul saavutas merevägi kokkuvõttes kolmanda koha.

Erilist hoogsust osutati jalgpalli alal. Nii tuli mereväe meeskond garnisoni jalgpallimeistervõistlusil maikuus k/ü. „Päevalehe“ auhinna ülekaalukalt võitjaks, lüües oma iga-aastasi rivaale Pioneerpataljoni 4:1 ja Sidepataljoni 3:0 ja 2:0 ning kaotades ainult ühe mängu Sidepataljoni vastu 1:0. Üldine väravate suhe oli 9:2, kusjuures on märkimisväärne asjaolu, et kõik väravad löödi mereväelaste eneste poolt nii endale kui ka teistele. Vastased ei löönud seega ühtki väravat. Suurimaks väravakütiks ja üldse löögivõimsamaks meheks meeskonnas oli II j. m. Harald J o h a n i. Tähendatud võit oli seda rohkem hinnatavam, et merevägi pärast 1928. a., millal oli viimati garnisoni meister, on korduvalt olnud finaalis, kuid alati napilt kaotanud. Meeskond mängis järgmises koosseisus: II j. m. H. O l l i s, spets. K u u s k l e r, spets. A r o n, n. a. - o. V i n k e l b e r g, v. a. - o. A u g u l, I j. m. T o m i n g a s, I j. m. Tšutše-

l o v, spets. M a r t s o n, I j. m. K. O l l i s, II j. m. J o h a n i ja v. a. - o. N e i d e r.

21. juunil Inglise ristleja *Neptune*'i külas käigu puhul peeti E.S.S. „Kalevi“ väljal külaste ja meie mereväe vahel jalgpalli-võistlus. Võistlusel mängisid *Neptune*'i ja Eesti mereväe orkestrid. Inglise väljale ilmudes kõlas nende hümn „God save the King“, kuna eestlasele mängiti Eesti hümn. Enne võistluse algust rivistusid mõlemad meeskonnad välja keskele



M. p. Ristna sõumeeskond, kes võitis *Sergo & Ko* ja „Lembitu“ nimelise rändauhinna.

ja külasti tervitas meie mereväe esindaja, andes ühtlasi Inglise meeskonnale üle mälestuseme — Eesti lipu varda ja alusega.

Võistluse alul domineerisid rohkem inglased, kel parem tehnika ja kiirus. Pole ka ime, sest jalgpall on Inglismaa rahvusspordiks, ja omaaegsed selle mängu Eestisse toojad olid just Inglise meremehed. Puudus tuli aga külastil vastupidavusest, mille tagajärjel eestlased saavutasid ühe värava, mis jäi ka võistlusel ainsaks. Inglasist paistsid silma hiilgava tehnikaga keskpoolkaitsja *Williams*, kes endine Inglise I liigasse kuuluva elukutseliste meeskonna „*Bolton Wanderers*’i“ mängija, ja pikakasvuline väravavaht, kelle omapärast püüdmistehnikat meie mehed ei jõudnud küllalt imestada. Eestlaste parem oli jällegi paremsisemine *J o h a n i*.

Tallinnat külastanud Saksa ristleja *Königsberg*'i meeskond, kellega mängiti 28. juulil s. a., osutus tunduvalt nõrgemaks kui inglased. Nad võideti 4:1. Mälestuseks andis saksa mees-

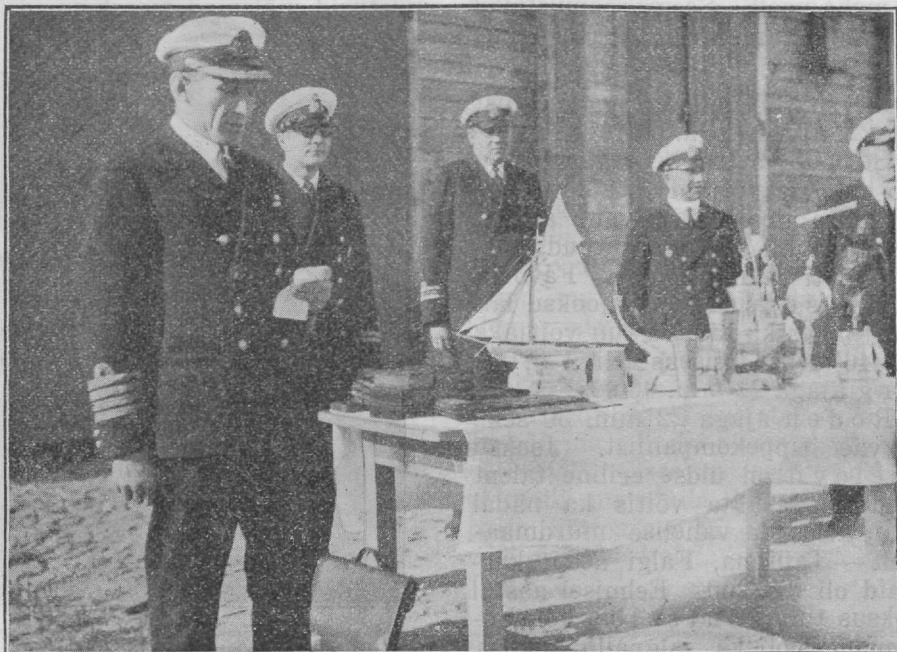
konna esindaja oma laeva pildi, millele eestlased vastasid Eesti lipu üleandmisega. Kuna möödunud aastal Tallinnas mänginud Saksa soomuslaev *Hessen* oli eestlasi võitnud 2:1, siis oli see võistlus ühtlasi ka revanšiks läinud aastal saadud kaotusele.

Sõprusvõistluses s/k. „Puhkekodu“ vastu (tuli Eesti esivõistlusil liiduklassis kolmandaks) 25. augustil s. a. oli merevägi sunnitud kapituuleerima, kuigi tagajärg 3:0 tundus liialt suu-

nimel 2:25,4), 2) v. a. o. Schüts — Mereväe Õppekomp. 2:23,6, 3) II j. m. Aksel — Mereside 2:29,2.

50 m. vabalt ujumine:

- 1) II j. m. Linder — m/p. *Ristna* 38,6,
- 2) II j. m. Braun — Peipsi laev div. 38,9,
- 3) v. a. o. Raudsepp — Merev. Õppekomp. 39,0.



Sportlike auhindade väljajagamine Sõjasadamas.

Vasakul Merejõudude staabi ülem mereväe-kapten R. Borgmann.

rena tegeliku „Puhkekodu“ ülekaaluga võrreldes.

Merejõudude esivõistlusil ujumises, mis peeti Pirital E.S.S. „Kalevi“ basseinis, saavutati järgmisi tagajärgi:

100 m. vabalt ujumises:

- 1) II j. m. Braun — Peipsi laev. div. 1:30,8,
- 2) I j. m. Viiburg — Sõjasadam 1:36,2,
- 3) II j. m. Kolga — m/p. *Ristna* 1:36,8.

1000 m. vabalt ujumine:

- 1) n. a. o. Madi — Peipsi laev. div. 19:31,0,
- 2) I j. m. Viiburg — Sõjasadam 20:09,3,
- 3) II j. m. Braun — Peipsi laev div. 21:30,6.

50 m. kauguselt uppuja äratoomine:

- 1) I j. m. Viiburg — Sõjasadam 2:17,1 (Uus mereväe rekord. Endine I j. m. Mõtliku

200 m. vabalt ujumine:

- 1) I j. m. Viiburg — Sõjasadam 3:31,6,
- 2) n. a. o. Madi — Peipsi laev. div. 3:47,5,
- 3) II j. m. Kaljo — Peipsi laev. div. 4:13,2.

400 m. vabalt ujumine:

- 1) n. a. o. Madi — Peipsi laev div. 7:43,3,
- 2) II j. m. Hanson — Sõjasadam 8:44,4,
- 3) I j. m. Itsoch — Sõjasadam 9:07,3.

Väeosadest tuli esikohale ja võitis Mereväe Ohvitseride Kogu rändauhinna Peipsi laevastiku divisjon, teiseks jäi Mereväe Õppekomp. ja kolmandaks Sõjasadam. Osavõtjaid oli allohvitsere — 6, ajateenijaid — 35.

Kerg-jõustikus, mis peeti E.S.S. „Kalevi“ väljal olid tagajärjed järgmised:

100 m. jooks:

1) I j. m. Michelson — Peipsi laev div. 11,8 sek., 2) n. a. o. Hanschmidt — Aegna k-tuur 12,2 sek., 3) v. a. o. Tramberg — Sõjasadam 12,3 sek.

400 m. jooks:

1) v. a. o. Tramberg — Sõjasadam 57,0 sek., 2) n. a. o. Hanschmidt — Aegna k-tuur 58,6 sek., 3) ltn. Israel — Naissaare k-tuur 58,7 sek.

1500 m. jooks:

1) rms. Jaksen — Aegna k-tuur 4 m. 27,0 sek., 2) II j. m. Tõsine — Mereside 4 m. 27,8 sek., 3) I j. m. Tšutšelov — Mereside 4 m. 29,2 sek.

Kolmikhüpe:

1) I j. m. Tomberg — Mereside 12,86 m., 2) II j. m. Hendrikson — Mereside 12,25 m., 3) v. a. o. Raudsepp — Merev. Õppekomp. 12,18 m.

Kõrgushüpe:

1) I j. m. Mäng — Merej. baas 1,65 m., 2) II j. m. Hendrikson — Mereside 1,60 m., 3) v. a. o. Raudsepp — Merev. Õppekomp. 1,55 m.

Kaugushüpe:

1) v. a. o. Raudsepp — Merev. Õppekomp. 5,82 m., 2) v. a. o. Hendrikson — Merej. baas 5,70 m., 3) I j. m. Tomberg — Mereside 5,65 m.

Kuulitõuge:

1) I j. m. Michelson — Peipsi laev div. 13,40 m., 2) II j. m. Mäng — Merej. baas 12,25 m., 3) n. a. o. Oole — m/p. *Suurop* 12,16 m.

Kettaheide:

1) I j. m. Michelson — Peipsi laev. div. 38,60 m., 2) n. a. o. Oole — m/p. *Suurop* 37,40 m., 3) I j. m. Tomberg — Mereside 36,09 m.

Odaheide:

1) II j. m. Hendrikson — Mereside 49,20 m., 2) I j. m. Tomberg — Mereside 47,23 m., 3) II j. m. Pöld — Merev. Õppekomp. 45,26 m.

Granaadivise:

1) I j. m. Tomberg — Mereside 73,19 m., 2) I j. m. Michelson — Peipsi laev. div. 70,54 m., 3) rms. Tasa — Naissaare k-tuur 65,68 m.

Väeosadest tuli esikohale Mereside, kes saavutas 68 punkti ning võitis Mereväe üleajateenijate Kogu rändauhinna, teiseks jäi Mereväe Õppekompanii 29 punktiga ja kolmandaks Peipsi laevastiku divisjon 28 punktiga.

Osavõtjaid oli: ohvitser — 1, üleajateenijaid — 5, ajateenijaid — 52.

Võrk- ja korvpallis tuli Merejõudude meistriks Mereside meeskond, koosseisus: I j. m. Tomberg, I j. m. Tomingas, I j. m. Tuisk, I j. m. Volk, II j. m. Ollis, II j. m. Schiefner ja II j. m. Pöder, võites finaalis Aegna komandantuuri võrkpallis 2:0 ja korvpallis 61:8.



Lühimaalise sõudevõistluse võitja a/l. Kompass'i meeskond.

Jalgpallis oli Mereside samuti võidukas, lüües lõpuvõistluses Aegna komandantuuri 6:0. Mereside meeskonna koosseis oli: II j. m. Ollis, I j. m. Lipp, n. a. o. Vinkelberg, I j. m. Kersen, I j. m. Tomingas, I j. m. Reier, II j. m. Hendrikson, II j. m. Johani, I j. m. Volk, I j. m. Tšutšelov ja II j. m. Pöder.

Purjevõistlusil neljaaeruliste paatidega tuli võitjaks s/l. Laine meeskond leitnant J. Ivalo juhtimisel keskmise ajaga 1 tund 15 min. 41,6 sek., võistluse kuueaeruliste paatidele võitis a/l. Jaan Poska meeskond vanem-leitnant L. Iivini juhtimisel keskmise ajaga 1 t. 8 min. 58,2 sek. Osa võttis neljaaerulisi paadi meeskondi — 3 ja 6-aerulisi ka 3 meeskonda.

Lühimaalise sõudevõistluse neljaaeruliste paatidega võitis s/l. Laine meeskond ajaga 13 min. 10,9 sek., kuueaeruliste — a/l. Kompass'i meeskond ajaga 11 min. 37,5 sek. Osa võttis 4-ja aerul. — 5 ja 6-e aerul. — 11 meeskonda.

Pikamaa sõudevõistluses s/l. Lembit'u nimelisele rändauhinnale tuli esimekes m/p. Ristna meeskond, lipnik Jurry juhtimisel ajaga 29 min. 41 sek. Osa võttis 3 meeskonda.

Sõudevõistluse Peipsi laevastiku divisjonis neljaaeruliste paatidega võitis s/l. Ahti mees-

kond keskmise ajaga 3 min. 21,4 sek. Osa võitis 2 meeskonda.

Esmakordselt tänavu aastal peeti tolliametkonna spordiühingu ettepanekul nende ja mereväe meeskonna vahel sõudevõistlus Kalarannast — Piritale, milleks G. Sergio & Ko poolt oli väljapandud rändauhind — hõbekapp, mida tuleb võitjal kaitsta kaks aastat järgemööda või kolm aastat vaheldamisi.

Käesoleval aastal võitis võistluse mereväe meeskond ajaga 35 min. 25 sek., tolliametkonna meeskonna aeg — 38 min. 50 sek. Võitja meeskonna koosseis: lipnik Jurry, v. a. o. Ziegmann, septs. Põld, I j. m. Mäkk, II j. m. Roden, II j. m. Linder ja I j. m. Veintrop.

Edaspidi tuleb nimetatud võistlus pidami-

sele traditsiooniliselt igal suvel, — seega võiks tähendatud võistlusest ajajooksul välja kujuneda isegi kui Eesti Oxford—Cambridge'i vaheline kuulus sõudevõistlus Inglismaal — vähe- mas maastaabis.

Sportlikku tegevust Merejõududes juhib ja korraldab Merejõudude sporditoimkond. Sporditoimkonna praegune koosseis on: esimees — vanem-leitnant M. Piigert, Meresidest, abiesimees — vanem-leitnant K. Prees, t/p. Sulev'ilt, sekretär — van.-leitn. F. Neumann. Mereväe õppekompaniist, laekahoidja — leitn. B. Bloom — Sõjasadamast ja Merekindluste esindajaks on leitn. R. Israel — Naissaare komandantuurist.

E. V.

Uusi ühinguid mereväes.

Veltveebel K. Rabakukk.

Septembrikuus s. a. asutasid mereväe üleajateenijad „Mereväe üleajateenijate Laske- spordiühingu“ (M. Ü. L. Ü.), mille liikmeks astusid 22 üleajateenijat.

Asutamise otsuse kinnitas Merejõudude Juhataja ja määras Merelaevastiku divisjoni ülema järelevalvet teostavaks ülemaks. Valimiste järele kujunes juhatus järgmiseks: esimees — veltveebel Karl Rabakukk, abiesimees — noor. allohv. Gustav Sool, sekretär — van. allohv. Gustav Kapten, kandidaateks: van. allohv. Aleksei Jalak ja van. allohv. Rudolf Muld. Arvepidamise revidentideks valiti veltveebel Julius Tuulik ja instruktork Herbert Kadajas, ning kandidaateks van. allohv. Albert Pärn ja noor. allohv. Karl Presfeldt.

Ühingu põhikirja § 16 järele on tegevliikmeteks need üleajateenijad, kes astusid kokku ühingu asutamiseks; pärastine liikmete vastuvõtmine sünnib üleajateenija sellekohase soovivalduse põhjal ühingu juhatuse poolt.

Ühing sai jalaväe inspektori kolonel Siiri lahkel vastutulekul laskemoona ja korraldas

septembrikuu lõpul klassikatsed Eesti Laskurliidu klassikatsete määruste järele väikekalibri- lise püssist, millest võttis osa 11 üleajateenijat, kes ennem olid klassitud. Klassikatseil lasksid välja järgmiselt klassidesse:

| | | |
|-------------|----------------------|--------------|
| I klassi: | veltv. J. Tuulik | — 475 silma, |
| | v. a. o. A. Jalak | — 467 „ |
| | „ R. Muld | — 460 „ |
| | „ A. Janson | — 460 „ |
| II klassi: | v. a. o. A. Pärn | — 131 „ |
| | veltv. K. Rabakukk | — 111 „ |
| | n. a. o. E. Veltmann | — 102 „ |
| III klassi: | instr. H. Kadajas | — 82 „ |
| | v. a. o. H. Oismann | — 82 „ |
| | n. a. o. G. Sool | — 81 „ |

Välispoolt ühingat sooritas III klassi katse bootsm. J. Vasko — 83 silmaga.

Mereväe Ohvitseride Laskespordiühingu juures sooritasid M. Ü. L. Ü. liikmed sõjaväe püstolist klassikatseid järgmiselt:

| | | |
|------------|-------------------|--------------|
| II klassi: | v. a. o. A. Jalak | — 142 silma, |
| | „ V. Tari | — 141 „ |

Muusikariistu

piaaniinosid, puhkpille, keelpille ja nende tarbeid

ostate suures valikus muusikaärist

JOH. MITT

Pikk tän. 1. Tel. 433-74.

Soodsad maksutingimused.

Lord Kitcheneri surma saladus.*)

„Berliner Illustrierte Zeitung“ täiendab eel-pool-toodud kirjeldust ühe Norfolk'i (Virginia) tuukri jutustusega, kes ühe allveetöö juures raskesti vigasaanult oli ravimisel ühes Berliini haiglas ja jutustas seda oma kolleegile. See töö oli tehtud *Hampshire* vraki juures, sest ühes *Hampshire*'ga oli hukkunud ka 10.000.000 £ puhast kulda kangides. See oli summa, mis lord Kitchener pidi üle andma Vene valitsusele, et neid sundida ette võtma aktiivseid maaväe operatsioone.

See tuukur, kes oli puhkusel Virginias, palgati telegrammiga teenistusse Londoni, kust teda saadeti üle Southamptoni ja Hamburgi Kiili. Siin palkaja ettevõtja võttis ta Inglise lipu all olevale laevale. See oli üks hästi ehitatud ja varustatud laev, eriti allvee päästetöödeks. Ameeriklane sai säääl endale kolleegideks Costello, pärit Sydney'st, ja Courtney, pärit New-York'ist. Mõlemad on hästi tuntud tuukrid. Courtney oli eriti spetsialist allvee varanduste päästmisel teraskappidest. Vahepeäl laev oli tõstnud ankrut ja sõitis merele. Sedamööda, kuidas laev jõudis N poole, ilm muutus järjest tormisemaks. Lõpuks jõuti Orkney'de juure. Kuid see oli just pärast öid ja päevi lakkamatult kestnud tugevat tuult, ja näis nagu kõigist Atlandi äärtest lained oleksid siia ümbrusse kokku aetud. Kapten otsustas seepärast sõita Stromnessi ette ankrule ja oodata paremat ilma. Järgmisil päevadel katsuti merele minna, kuid ikka meri oli liig kõva. Laev kattus jääga. Kord oldi kaugel merel kaks päeva, et voolud ja tugev murdlaine ei triiviks randa. Lõpuks hakkas ilm rahunema; kapten kogus tuukrid oma kajutisse ja selgitas seni saladuses hoitud eesmärki. „See puudutab *Hampshire*“, tähendas kapten. „See on laev, millega 1916. a. hukkus lord Kitchener. Kuid meid see huvitab vähem, sest hukkunud laeval asub 10.000.000 £ puhast kulda. See on, mida tahame kätte saada. Käisime siin juba mineval aastal. Oleme praegu Mainlandi Westi rannas N pool Marwickheadi kohal. Eelmisel aastal käisin mitu korda all. *Hampshire* on 60—70 m. sügavusel. Põhjalikult täiendatud aparaadid lubavad meil nüüd laskuda tarviduse korral kuni 120 m. sügavuseni. On võimalik, et vrakk on vajunud muda tõttu sügavamale. Ma tahan, et tema külge kinnitataks üks boi, mille tross oleks kinnitatud vööri vraki sisse. Nõnda on lood!“

See seletus pani tuukreid järele mõtlema. Ettevõtte oli raske ja riskantne. Aga siiski!

Säääl all oli 10.000.000 £ puhast kulda. See juba midagi väär. Ilm oli sellel momendil vaikne. Toodi laskumiseks sild, Costello rõivastus ülikonda, mis oli tõesti „dernier cri“. Kapten laskis 4 eriti rasket ankrut alla. Pumbad pandi käima, Costello laskus ahtrist mööda redelit lainetesse. Umbkaudselt poole tunni järgi, mille vahepeäl kapten käis närviliselt mööda dekki, kostis valjuhääldajas katkestatud hää: „Boi on kinnitatud. Vrak on vajunud täiesti mudasse.“ Kapten ohkas kergendatult, ja mõne aja pärast Costello tõusis pinnale. Kui Costello oli dekompressiooni ruumis viidud tagasi normaalsele õhusurvale, lahti riidetud ja veidi puhunud, ta selgitas täpselt oma tähelepanekuid ja oli valmis ühe tunni pärast uuesti laskuma ühes oma Norfolk'i kolleegiga. Mõlemad tuukrid laskusid, et ette võtta üks üldine luure ja tutvuda vrakiga, ning jõudsid pinnale alles öö tulekul. Järgmisel laskumisel otsustati juba kaasa võtta aparaat plaatide lõikamiseks, et tungida vraki sisemusse. Järgmisel päeval halb ilm aga takistas töid. Ilmnes mitmesuguseid raskusi. Pääle ilma ähvardasid tuukreid tõusmisel igasugused komplikatsioonid, mis tingitud suurtest surve vahedest. Tuukrid, kes õt-susid vees lainetusega kaasa, kannatasid hirmuäratavat kiikumist; õhuvoolikud suruti survega kokku. Tuukrid olid suutnud suurte raskustega oma atsetüleenaparaadid alla viia ja ettevalmistusi teha vraki plaatide lõikamiseks. Kuid ronides raskete aparaatidega mööda muda, säääljuures olles takistatud rasketest ülikondadest, vajusid sisse ja pidid sääraselt võitlema paljude tuntud ja tundmatute hädaohtudega. Lainetusega kõikusid aga klaaskellad õhus, mis varustasid sulatusaparaate õhuga ja võimaldasid allvee nende töötamist. Tugeva lainetusega vesi sattus kelladesse ja kustutas leegi. Jälle tuli alata otsast pääle. Ühel päeval tuukrid pidid kaotama isegi oma elu. Tugev põhjalainetus oli tekitanud tõsteotsades ja juhttrossis sõlme. Selle tagajärjel õhuvoolik pigistati kokku. Signaaltross ei annud edasi mingisuguseid signaale. Ka see oli sattunud sinna cordiuse sõlme. Telefon ka oli tumm. Kuid tuukritööde juhataja, keda häiris ebanormaalne vaikus, otsustas tuukreid üles tõsta. Oli ka viimne aeg.

Pärast seda põrgulikku perioodi otsustati mudasse vajunud vraki juures tarvitada lõhkeainete abi. Ettevõtte oli juhuse asi, päälegi hädaohtlik ja riskantne ühe sõjalaeva juures, kus võis plahvatada terve laskemoona kelder. Plahvatus oleks kiskunud siis vaese vraki tük-

*) Vaata „Merendus“ nr. 5. — 1934.

kideks ja kullaotsijate eesmärk — kuld — oleks paisatud igasse kaare. Ja otsida siis veel mudas jälgi sellest 10.000.000 £ oleks olnud võimatu.

Kalkuleeriti riski ja abinõusid. Otsustati siiski proovida avantüüri. Selle poolt kõneles ka üks tõsine asjaolu. See abinõu näis olevat ka ainuke varanduste päästmisel. Kahe suure allveehelgiheitja abil, mille kohale toimetamine oli äärmiselt raske, paigutati vraki külge dünaamiidilaengud. Sütikute enneaegne plahvatamine oleks võinud hävitada tuukrid, kuid siiski kõik läks nagu ette nähtud.

Pärast plahvatust tuukrid läksid alla ja leidsid oma rahulduseks, et kõik oli sündinud nii, nagu sooviti. *Hampshire* poordis aigutas suur auk. Mõnesuguste ettevalmistuste ja takistuste järgi Costello ja ameeriklane hakkasid helgiheitjaga laeva tungima. Eesmärk oli leida komandöri kajut, kus pidi olema varandus. Edasi kirjeldada kõiki neid raskusi, mis tulid ette 60 m sügavusel, on jutustuses võimatu. Võib ainult lisada, et säääl ei olnud puudu jubedaist ja õudseist juhtumeist. Kui püüti tungida ühte kinnisesse ruumi ja avada uks, ujus sääält vastu ühe madruse laip, kes oli sunnitud hukkumise momendil sinna jääma.

Teisel juhtumil, plahvatuse tagajärjel segipaisatud asjade liikumisest tekkis igasuguseid õudseid hääli, mis tuukreile kostsid kohutavaina vraki kerest. Mõnikord kukkusid lahtised soomusplaadid järsku mõne meetri võrra, sünnitades nõnda koledat müra. Teinekord veeresid mürsud ja lainetega õõtsusid torpeedod. Ühel päeval järsku tõusis ühes ruumis mingisugune asi — see oli klaver, mis saavutanud tasakaalu ja hakkas liikuma.

Nõnda jõuti komandöri kajutini, mis oli

imekombel mudast tühi. Courtney kui spetsialist hakkas kohe oma abinõudega tööle kappide kallal. Neid oli 11. Kümme neist olid puust ja rasked. Näis, nagu oleksid olnud need valmistatud nimelt selleks otstarbeks. Üheteistkümnes oli kergema ehitusega ning märksa vähem ja näis kuuluvat kajuti mööbli hulka. Viimase kallale asus ka sissejuhatuseks Courtney. Poole tunni pärast oli kapp lahti. Helgiheitja kiir juhiti kappi, ja osa *Hampshire* varandust oligi säääl. Kullakangid hiilgasid tuukritele vastu. Tuukrid ladusid kangid selleks otstarbeks ligivõetud kottidesse, pääle selle korjasid kokku mõned paberid, mis asusid laekas. Esimene kapp oli nõnda tühi. Tuukrid väljusid vrakist ja pinnaldusid. Terve meeskond ja kapten ootasid dekil. Saagina toodi kaasa kulda ligi 10.000 £ väärtuses. Mõne tunni pärast kogunes kapteni kajuti hulk dokumente, suuremalt jaolt kõik loetavad. Nende hulgas olid signaalraamat, lord Kitcheneri paberid ja juhtnöörid Venemaaga läbirääkimisteks. Kapten tõstis ankrud ja sõitis tagasi Stromnessi.

Nõnda lõpetas selle ajaloolise kirjutuse „Berliner Illustrierte Zeitung“. Sellele tõleke lisab juure härra C. Autran aprillikuu 1934. a. „La Revue Maritime“is järgmise järelsõna:

„Toodud kirjutus on väga huvitav. Kuidas siis need kolm tuukrit olid selle koleda päästetöö parandamatud ohvrid, peaaegu surnud? Mispärast Inglise admiraliteet pani oma veto sellele laialdasele kordaläinud ettevõttele? Ehkki see ei kuulu meie kompetentsi, meid peab rahuldama antud kirjutus, mis on oma kahelt kirjelduselt isegi küllalt huvitav.“

„La Revue Maritime“ andmeil R. K.

Ainult tõesti väärtuslikud riided riidetavad inimese täiuslikult, kui need on tellitud esimese klassi rätsepaärist.

Teatan oma lugupeetud tellijaskonnale, et olen saanud käesolevaks hooajaks uusi inglise ja kodumaa riideid. Moodne ja elegantne lõige, mis rahuldab kõige nõudlikuma tellija. TEATAN, ET ÜÜRILE ANDA FRAKK JA SMOKING-ÜLIKONDI JA TSILINDREID.

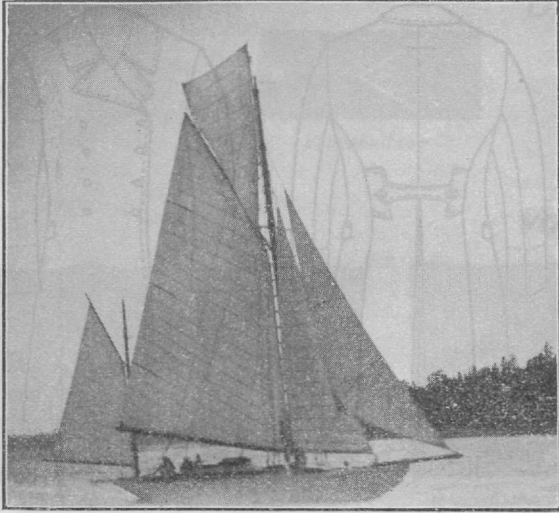
Rätsepmeister J. PUKSBERG,

Tallinn, Pikk 37, telefon 441-79.

Teateid purjespordi alalt.

Mereväe-ohvitserid omandasid purjejahi.

Et võimaldada mereväe-ohvitseridel endid täiendada merepraktikas ja arendada nende keskel purjesporti, ostis Mereväe-Ohvitseride Liitkogu selleks ost-tarbeks purjejahi *Kajak*, endise nimega *Hansa*. See jaht



Mereväe Ohvitseride Liitkogu uus purjejacht „Kajak“.

on ehitatud Riias 1908. a., Yawl takelaažiga, pikkus 13,95 m, laius 3,10 m, süvis 1,86 m, purjepind ühes toppseiliga 120 m². Jaht oma mahutuselt on hästi ruumikas ja tugeva ehitusega, nii et sellega võib üritada ka pikemaid reise.

M. P.

Signaalraamat purjesportlasile.

Rahvusvaheline signaalraamat oma kogult ja hinnalt ei ole sobiv purjesportlasile, seepärast merisportlane hr. H. F. Wark Saksamaal on koostanud purjesportlasile signaalraamatu saksa keeles. Sellesse raamatusse on koondatud kõik tähtsamad signaalid rahvusvahelisest signaalraamatust, mis võivad tarvis minna purjejahil sõitjaile. Pääle selle on raamatus uus rahvusvaheliste signaallippude tabel, signaliseerimise reegid näidetega, rahvusvaheline semaforitabel käsilippudega signaliseerimiseks ja morse-tabel.

Raamat on müügil Tallinnas Wassermani raamatukaupluses hinnaga kr. 4,80. Täielik rahvusvaheline signaalraamat inglise keeles maksab kr. 14, saksa keeles 35 kr.

M. P.

Tallinna purjesportlased valmistavad Olümpia võistlusiks.

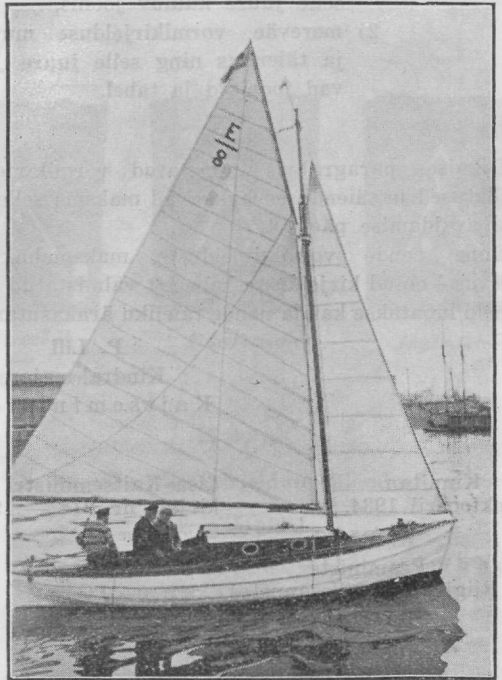
Tallinna ja Eestimaa Meri-Jahtklubi otsustasid juhte ette valmistada Olümpia võistlusiks, mis peetakse 1936. a. Saksamaal. Et meil puuduvad suuremad rahvusvahelisse klassi kuuluvad jahid, millega võiks Olümpia võistlusile minna, siis tahetakse ette

valmistada juhte Olümpia jolledel sõiduks. Selleks ongi kavatsus Tallinnas ehitada 6 Olümpia jolle, mis vastavad ehitustingimusi rahvusvahelisile nõudeile.

M. P.

T. Y. K. registreeritud jaht põles ära.

Hiljuti Kopli poolsaarel Viktoria tehase tulekahju hävitas ka T.Y.K. liikmele hr. A. Käo kuuluva purjejahi *Toy*. See jaht oli ehitatud Haapsalus 1924. a., pikkus 7,8 m, laius 2,45 m, süvis 1,10 m, purjepind 32 m².



Purjejacht „Toy“, mis hukkus hiljem tules, väljumas reidi sõidule oma end. omaniku hr. P. Öpiku juhtimisel.

T. Y. K. registreeriti *Toy* 1932. a., omanikeks olid vennad Öpik'ud. Käesoleva aasta kevadel läks *Toy* ostu teel hr. A. Käo omanduseks. Pärast õnnestunud suvehooaega oli jaht juba ülestõstetud Koplis Vene-Balti tehase kaile, Viktoria kastivabriku lähedusse, kus viimase tulekahju korral ka põles ära.

M. P.

Võistlused „Baltimere pokaalile“ alates 1936. a.

Rootsi ajakirja „Pa Kryss“ teatel tuntud Rootsi kapten Bengtson on teinud ettepaneku korraldada igal aastal „Baltimere pokaali“ võitmiseks võidusõitu ümber Gotlandi. Osavõtt neist võistlusist oleks võimaldatud kõigile Baltimere maadele. See ettepanek on leidnud üldiselt poolehoidu, ja Rootsi Kuninglik Jahtklubi (K. S. S. S.) kavatses seda teostada 1936. a. alates.

M. P.

Ametlik osa.

KAITSEMINISTRI KÄSKKIRI

Nr. 214.

Tallinnas, 7/8. novembril 1934. a.

(Varustusevalitsus.)

§ 1.

Avaldan siinjuures Riigivanema poolt 30. oktoobril s. a. kinnitatud: 1) maaväe vormikirjelduse muudatuse ja 2) mereväe vormikirjelduse muudatuse ja täienduse.

Alus: Kaitseväe kraamiga varustamise seadluse (RT 44 — 1931, art. 335) § 14.

- Lisa: 1) maaväe vormikirjelduse muudatus ja selle juure kuuluv joonis,
2) mereväe vormikirjelduse muudatus ja täiendus ning selle juure kuuluvad joonised ja tabel.

§ 2.

Eelmises paragrahvis nimetatud vormikirjelduste muudatused ja täiendused hakkavad maksma selle käsikirja avaldamise päevast.

Enne nende vormikirjelduste maksmahakkamist maksvusel olnud kirjelduste kohaselt valmistatud vormiesemeid lubatakse kanda nende täieliku ärakasutamiseni.

P. Lill

Kindral-majoor,

Kaitseminister.

Kinnitan.

30. oktoobril 1934. a.

K. PÄTS

Peaminister

Riigivanema ülesannetes.

P. LILL

Kindral-majoor,
Kaitseminister.

Lisa Kaitseministri käsikirjale nr 214 — 1934. a.

Mereväe vormikirjelduse muudatus ja täiendus.

Riigivanema poolt kinnitatud 30. oktoobril 1934. a.

Alus: Riigikaitse rahuaegse korraldamise ja juhtimise seaduse (RT 18 — 1934 a. art. 127) § 4.

I osa

Mereväe vormikirjelduse muudatus.

1. päätükk.

Ohvitseride ja kv. ametnikkude vormikirjeldus.

Vabariigi Valitsuse poolt 28. detsembril 1923. a. kinnitatud mereväe-ohvitseride ja kaitseväe ametnikkude vormikirjeldusest palitu kirjeldus muudetakse ja pannakse maksma alljärgnevas redaktsioonis.

Värv: must.

Riie: kalev.

Mood: kinnise rinnaesise ja ühe seljataguse voldiga ning kahe rea nõopidega palitu.

Üksikosade kirjeldus.

Keha. Palitu keha koosneb ühest seljatükist ja kahest hõlmast. Hõlmadel taskute ja varuka kaenlaaugu vahel on õmblus, mis palitu taljes hoiab. Pa-



Mereväe ohvitseri ja üleajateenija palitu.

litu vasak hõlm käib parema peale. Palitul on ees neli paari suuri nõope, viies paar asub kaeluse otsade all. Seljataguse voldi laius sirgekstõmmatult 30 sm. Seljavolt on kinni õmmeldud ülevalt kuni põõnani.

Põõn. Kesk selga piha all on põõn, millel nurgelised otsad (90°). Põõna kuju äärtelt kaarena nõgus, laius keskel — 4 sm ja otsadel — 6 sm. Põõn kinnitatakse kahe suure nõobiga põõnapidemetele, mis ulatuvad ühe äärega palitu küljeõmbluse vahele. Põõnapidemete pikkus — 17 sm, otsale laius: ülemistel — 5 sm, alumistel — 7 sm.

Seljatagune lõhe. Palitu seljataguses voldis 15 sm allpool põõna algab lõhe. Lõhe kinninõõpimise otstarbel selle paremal serval on pääleõmmeldud siil 4 väikese nõobiga, kuna vasakul serval on alla õmmeldud siil 4 salanõõpauguga.

Varukad. Varukate otsad on 17 sm kaugusel suudmest läbi tikitud.

Kaelus. Palitu mahakeeratud kaeluse laius tagant 8 sm. Kaelus laieneb ettepoole ja on lõkkade (otste) juures 12 sm lai.

Taskud. Palitul on kaks küljetaskut põiki suiega ja taskuklappidega.

Õlakud. Mustast kalevist, pikkus 135 mm, laius 45 mm. Õlakuil auastme tunnused nagu see on nähtud ette Vabariigi Valitsuse poolt 28. detsembril 1923. a. kinnitatud mereväe vormikirjelduses.

Palitu pikkus. Palitu ulatub pikkuselt umbes 10 sm allapoole põlvesilma.

2. päätükk.

Üleajateenijate vormikirjeldus.

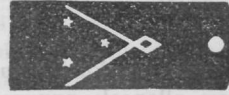
Vabariigi Valitsuse poolt 28. detsembril 1923. a. kinnitatud üleajateenijate vormikirjeldusest poolpalitu ja auastme tunnuste kirjeldused muudetakse ja pan-nakse maksma alljärgnevates paragrahvides toodud redaktsioonis.

Ühe täрни kandmisel asetub tärn 3 sm kaugusel nurga sisetipust; kahe täрни kandmisel asetuvad kumbki 5,5 sm kaugusel nurga sisetipust ja 1,5 sm kaugusel nurga harudest; kolme täрни kandmisel paigutatakse tärnid — üks tärn esimese ja kaks täрни teise asetusi viisi kohasel.

Ölakutel.

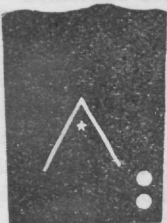


V. allohvitser

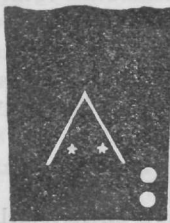


Instruktor

Varukatel.



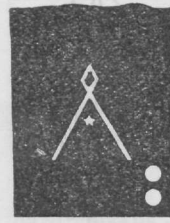
Spetsjalist



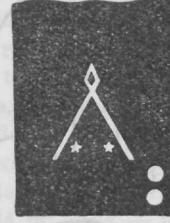
N. allohvitser



V. allohvitser



Veltveebel



Bootsman



Instruktor

Mereväe üleajateenijate auastme tunnused.

§ 1.

Palitu.

Samasugune nagu ohvitseridel. Ölakutel kantakse üleajateenija auastme tunnuseid. Varukal kantavad kutseliigi tunnused on samasugused nagu kuuel.

§ 2.

Auastme tunnused (tabel).

Auastme tunnustena kantakse paelu ja tärne järgmiselt:

Spetsialistid (1. järgu madrused), 2., 3. ja 4. järgu rivotud ning noorem- ja vanem-allohvitserid — mõlemal varukal kullavärvilist kardpaela 60° nurga all, tipuga ülespoole:

veltveebliid, pootsmannid, instruktorid ja 1. järgu rivotud — sama paela ruudukujulise lengiga, mille külje pikkus võrdub kolmekordsele paela laiausele.

Paela laius instruktoritel — 8 mm, teistel — 5 mm. Harude pikkus — 12 sm, harude alumised otsad varuka suudmest — 9 sm kaugusel. Paela nurga all kantakse vastavalt auastmele viieharulisi kullavärvi väljaõmmeldud või metallist tärne, millede raadius 5 mm.

Auastme tunnused märgitakse järgmiselt: veltveebel, spetsialist ja 1. ning 4. järgu rivotu — 1 tärn; pootsmann, noorem-allohvitser ja 3. järgu rivotu — 2 täрни;

instruktor, vanem-allohvitser ja 2. järgu rivotu — 3 täрни.

II osa.

Mereväe vormikirjelduse täiendus.

1. päätükk.

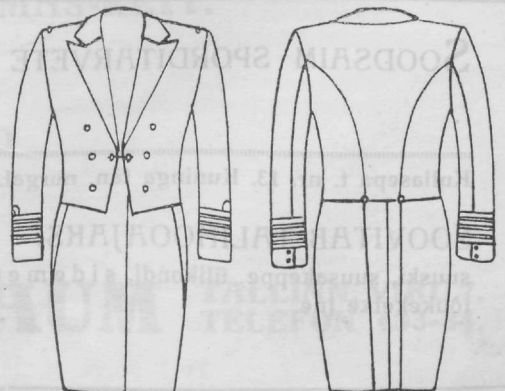
Ohvitseride ja kaitseväe ametnikkude omal kulul muretsetavate vormiesemete kirjeldus.

§ 1.

Pikk õhtukuub (joonis).

Värv: must.

Riie: kalev.



Mereväe-ohvitseri pikk õhtukuub.

Mood: harilik fraki lõikega kuub; kahe rea nõopidega, reas kolm nõopi; keskmiste nõopide kohalt erilisest kahest kokkupandud nõobist kokku hoitud; sabad algavad eespool puusanukki ja ulatuvad pikkuselt 5—7 sm ülalpool põlve.

Auastme tunnused: samasugused nagu esindusvormil.

§ 2.

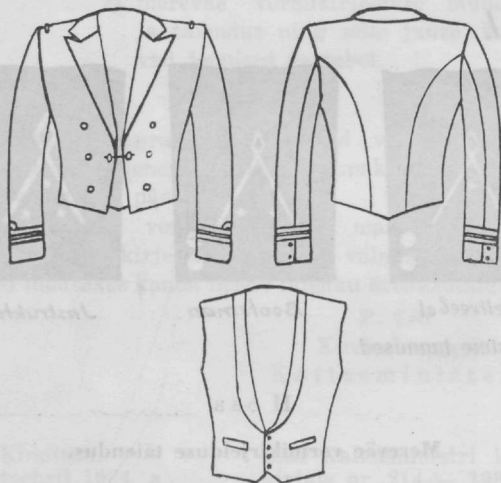
Lühike õhtukuub (joonis).

Värv: must.

Riie: kalev.

Mood: samasugune nagu pikk õhtukuub, kuid ilma sabadeta; pikkus 4—5 sm allapoole puusanukki.

Auastme tunnused: samasugused nagu esindusvormil.



Mereväe-ohvitseri lühike õhtukuub ja õhtuvest.

§ 3.

Õhtupüksid.

Samasugused nagu hariliku vormi juures, kuid mõlemal pool küljeõmblust on 5 mm vahega 7 mm laiused kullavärvilised vöödid (kardpael).

§ 4.

Õhtuvest (joonis).

Värv: valge.

Riie: pikee.

Mood: harilik fraki vest; kahe taskuga; pikkuselt 2—3 sm lühem õhtukuuest. Kinnitatakse nelja nõõbiga, mis asuvad ühes reas.

§ 5.

Vest.

Värv: must.

Riie: kalev.

Mood: samasugune nagu õhtuvestil.

2. päätükk.

Üleajateenijate omal kulul muretsetavate vormiesemete kirjeldus.

§ 1.

Kingad.

Samasugused nagu ohvitseridel.

§ 2.

Kindad.

Samasugused nagu ohvitseridel.

III osa.

Mereväe vormi kirjelduses üleajateenijate kitli kirjelduse kustutamine.

Vabariigi Valitsuse poolt 28. detsembril 1923. a. kinnitatud üleajateenijate vormikirjeldusest kustutatakse kitli kirjeldus.

P Lill

Kindral-major,
Kaitseminister.

T. Rotberg

Kindral-major,
Varustusevalitsuse ülem.

SOODSAIM SPORDITARVETE OSTUKOHT

Kullasepa t. nr. 13. Kuninga tän. nurgal. Telefon 432-19

SOOVITAB TALIHOAJAKS:

suuski, suusakeppe, ülikondi, sidemeid, liuraudu, tõukekelke jne.

Spordiäri

RESEV-RESEL

NÕUDKE HINNAKIRJU

Teateid sõjalaevastike täiendusist.

Nõukogude Vene.

Erateate põhjal olevat juba otsustatud ehitada üks ristleja (kahltemata „Admiral“-tüüpi) 7500 tn, relvastatud 4—190 mm suurtükiga neljas tornis ja varustatud katapultdiga lennukite jaoks.

Kaks N.-Venelt tellitud rannakaitse mootorlaeva lasti vette Sestri-Ponente tehastes (Itaalias), esimene augustikuus, teine 18. septembril s. a. Mõlemad laevad ehitatakse lõplikult valmis Ansaldo tehases, Genuas.

Leningradi tehastes on valmimas moodsaim jäälõhkuja, mis tuleb kolm korda võimsam kui *Krassin*. Uus laev varustatakse kahe polaarlendudeks eriti ehitatud lennukiga ja vastava maandumisplatvormiga. Laev peab valmima eelolevaks kevadeks. (La Revue Maritime, Nov. 1934).

Schiffbau 15. 6. järgi ehitatakse Musta mere laevastikku kuuluv *Krasnõi Kavkas*, 7500 tn, põhjalikult ümber, eriti relvastuse suhtes; praegused 130 mm suurtükid kaitsekilpidega asendatakse nelja või viie torniga à üks suurtükk, kusjuures suureneb nende kaliiber: kas 150 mm või 203 mm; mastid tulevad kolmejalgsed. Sama muutus võetavat ette ka samatüübilisel *Vorošilov*'il, mis kuulub Baltimere laevastikku.

Jaapani ajakirjandus avaldab teate, et N.-Vene kavatseb ehitada neli a-laeva Vladivostokis, kus praegu juba on koondatud 26 Vene sõjalaeva. (La Revue Maritime, Nov. 1934).

Jaapan.

Torpeedopaadi *Tomozuru* kaadumine põhjustas ühelt poolt erilise järelevalve-ameti asutamise uute laevade ehitamisel, teiselt poolt aga otsustati ehitada ümber mitte ainult kõik paadid samast seeriast, vaid ka 12 suuremat destroyeri *Nenohi* — tüübist (1378 t), mille püsivuse kohta on tekkinud samad kahtlused.

Tomozuru-tüüpi torpeedopaatide ümberehitus on juba käimas; samal ajal muudetakse ka tema 16 sõsarlaeva plaanid. Mil viisil vähendatakse nende relvastus, kas kaliibri piiramisega või arvu vähendamisega, ei ole praegu teada; arvatavasti valitakse esimene viis. (Un. Serv. Inst. Veebruar; Mon. de la Fl., 26. 4. Proc., august; Marineblad, 1. 9. 1934).

Jaapani mereministeeriumi teatel on a-laev *I-68* rivvi astunud. Laeva vettelaskmine oli 26. 6. 1933. a. Kure's. *I-68* veeväljasurve on 1378 t, pikkus — 101 m, laius — 8,2 m; relvastus: üks 10 sm suurtükk, üks kuulipilduja ja 6 torpeedotoru; projekteeritud päälveekiirus on 20 sõlme, meeskond — 60. (Ajalehed ja Rev. Mar.; jaanuar 1934).

Valmisid a-laeva hävitajad nr. 1 ja nr. 2; niipalju kui teada, on nende paatide veeväljasurve ca 300 t standard; pikkus — 64 m, laius — 5 m. keskmine süvis — 1,5 m; 3400 HP, 24 sõlme. Relvastus: kuulipildujad ja allveepommid. (Un. Srv. Inst., August 1934).



MEIL ON ALATI LAOS:

Inglise „HOFFMANN“ **KUULLAAGRID**

Inglise „THE PHOSPHOR BRONZE Co. LTD.“

FOSFOR-PRONKS ja LAAGRI METALL.

Inglise „RENOLD“ **RULL- ja HAMMAS-KETT.**

Inglise „REXINE“ **KUNSTNAHK.**

Inglise „K. L. G.“ **SÜÜTERÜÜNLAD**

ja palju muud.

LIER JA ROSSBAUM TALLINN, VIRU 7.
TELEFON 433-34.

Kui tarvitate klišeid
Kui tarvitate Irükitöid !

neid valmistab mõõdukate hindadega

E. TALVIKU
GRAAFIKATÖÖSTUS

TALLINN

Väike Roosikrantsi 3. — Telefon 457-05.

HOTELL-RESTORAN-BAAR

„EUROPA“

Viru 24, tel. 467-01

Võõrastele mugavad numbritoad.

Kõrges väärtuses lõunad
igapäev kella 1—6.

Baaris suures valikus maitsvaid toite
kella 9 homm. kuni kella 1 öösi.

LÕUNA- ja ÖHTUMUUSIKA

Pääle selle igal õhtul kella 10—1 öösi

KONTSERT-KABAREE

kus esinevad Eesti rahvariietes enneolematu
Eesti rahvuslik

SEGAKVARTETT

A R S E N A L

TALLINNAS, SUUR KARJAMAA TÄN. 1.

Telefonid: linnast Arsenali keskjaama: 426-86, Arsenali keskjaamast: 3-01 ja 3-63.

Valmistab:

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

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

Mootori osade, hammasrataste, lekaalide ja sabloonide valmistamine.
Müük ka järeelmaksuga kuni kuus kuud, ametasutuste või juriidiliste isikute vastutusel või panga garantii vastu.

HINNAKIRI TASUTA.

Tallinn, S. Tartu mnt. 74—1.

Telefon 304—32.

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

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

Töö tehakse oma töökojas
korralikult ja odavalt,
vulunud asjatundjate juhatusel

Soovi korral täidan tellimised oma materjalist
tellija valiku järgi.

JÄRELMAKS VÕIMALDATUD.

ALBERT KUULER

Austusega omanik.

Mitmesuguseid

tulekustutajate tüüpe,

ka erilisi tulekustutajaid laevade jaoks
BENZIN TYPE

„RADIKAL“.

Kõikide riikide lippe,

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

pakub oma laost

N. Schilling & C^o

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

K. LOIK

KAUBANDUS KONTOR S. KARJA 19/2

TELEFONID: 446-81, 469-11.

AMEERIKA:

Raadio vastuvõtteparaadid,
Raadio lambid,
Elektrimõõtmise instrumen-
did; raadio oscillatorid jne.
Transmissioni-ketid,
Automobiilide tagavaraosad
ja tarbed.

INGLISE:

Elektri shveisimise traat
(Elektroodid) ja shveisi-
mis-aparaadid,
Terastrossid,
Laevavärvid,
Tööriistade teras, tööriistad,
vindepuurid, viilid, reibaldid
jne.

I auhind



kuldauraha

SUURIM EESTI ÄRI OMAL ALAL

KULLASEPP

RICHARD LANGE

Tallinn, Vanaturukael nr. 5,

telef. 436-20,

asut. 1903. a.

kuldauraha

I auhind



Soovitab suures valikus: briljant-, kuld-, hõbe-, kristall- ja alpakaasju ning kelli
parimaist Schweitsi vabrikust.

Alati saadaval kohaseid spordiauhindu ja juubelikinke.

PIIRITUSE PUHASTAMISE VABRIKUTE O/Ü

TALLINNA VIINAVABRIK.

(ROSEN & Co.)

KONJAKID-, LIKÖÖRID JA NAPSID.

PARFÜMEERIA OSAKOND.

TALLINN, MEREPUUESTEE 15. KÕNETR. 304-26.

EESTI ELEKTRIMASINATE-EHITUSE A/S.

ENDINE

„VOLTA”

TALLINN

SOO TÄN. 27.

—:—:—

TELEF. 426-12.

ELEKTRI MASINAD JA APA-
RAADID.

ELEKTRI PÕLETISPUUDE
SAED.



VESIVARUSTUS AUTOMAA-
DID JA PUMBAD.

VENTILAATORID.

Elektri sveisimise seaded.

ELEKTRI MASINATE REMONTEERIMINE.

ERITI VASTUPIDAVAD

KATLARESTE

VALMISTAB

AIVAZ

TALLINN, SOO 27.

Metallitööstus

Ernst Möllmann

Tallinn, Pikk t. 45-2

Telefon 442-44.

*

MASINATE

AURUKATELDE ja

TÖÖSTUSSISSESEADETE

PARANDUSTÖÖD

LAEVAREMONT

LAEVAKERE PLAATIDE VAHETUS

jne.

*



A.-S.

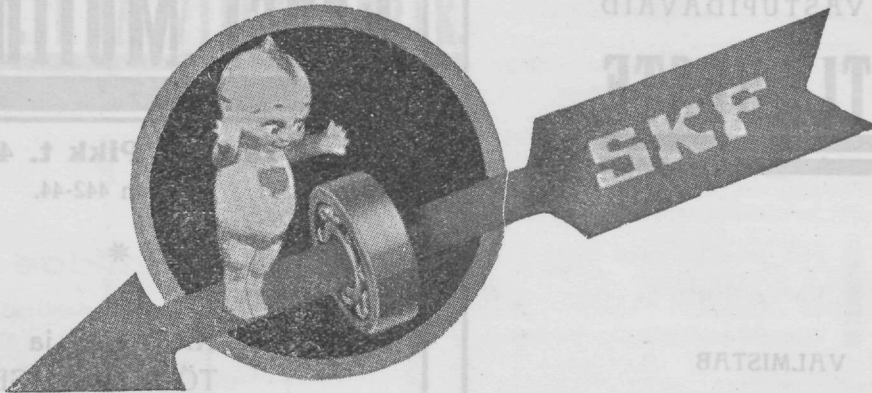
KAPSI & K^o

TALLINN, HARJU 46.

Foto-osakond.

RIKKALIK LADU PARIMAIK MATERJALE.

IGAL KOHAL VASTAV LAAGER



PÄÄESINDUS JA LADU:

Linke & Martinson — Tallinn.

A.-S. HY MOSER & Ko.

Tallinn, Pikk tänav 19. Telefon 437-47.

LE LOCLE
SCHVEIZ



ASUTATUD
1826. A.

SOOVITAB RIKKALIKUMAS VALIKUS

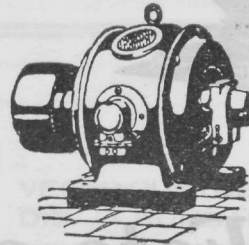
tasku- ja käekelli maailma kuulsa
H-y Moser & C-ile vabrikust
Le Locle Schveiz. Seina-, laua- ja
äratuskelli. Kette- ja käevõrusid.
Kuld- ja hõbeasju.

PARIMAT ROOTSI KRISTALLI.

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

ELEKTROTEHNIKA BÜROO
V. ENGEL

TALLINN, PIKK 39. TELEF. 444-53.



Elektri mootorid
„ armatuurid
„ keedunõud
„ lambid jne.

Elektervalgustuse ja -jõu sisseseadetööd ja
jõujaamade ülesseadmised.

Aktsia-Selts

Tallinna köievabrik

JOHN GARRI PÄRIJAD.

Ropli tänav 33. -- Telefon 439-79.

Köisi, kanepist tõrvatud, manilast ja sisalist.

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

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

EESTI MINERAALIDE TÖÖSTUS „ESTONAFTA“

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

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



Soovitame oma tööstuse saadusi:

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

KAS TEIE

? KOMPASS ON KORRAS

KUI EI, SIIS LASKE KIIRESTI SEE
PARANDADA

OPTIK-MEHAANIK

A. SCHIEFNER'IL

(END. HAUSEN)

SÄÄL SAMAS PARANDATAKSE:

| | |
|--------------|----------------|
| LAEVARIISTU | FOTOAPARAATE |
| BINOKLEID | TÄITESULEPÄID |
| BAROMEETREID | MAAMÖÖDURIISTU |

OMA OPTIKA- JA
PEENMEHAANIKA-TÖÖKOJAS

RAEKOJA PL. 12

TALLINN.

Tallinn, S. Tartu mnt. 74—1.
Telefon 304—32.

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

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

Töö tehakse oma töökojas
korralikult ja odavalt,
vilunud asjatundjate juhatusel

Soovi korral täidan tellimised oma materjalist
telliija valiku järgi.

JÄRELMAKS VÕIMALDATUD.

ALBERT KUULER

Austusega omanik.