

# MERENDUS

## MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

*Ilmub kuus korda aastas*

Vastutav toimetaja <b>J. Santpank,</b> kapten-majoor  Tel. ametis: Mereväe 31.	Väljaandja: <b>Mereväe Ohvitseride Liitkogu</b>  Toimetus ja tallitus: <b>Merejõudude Staap</b> Soo 28. Tel. Mereväe 51  Tellimishind: aastas kr. 3.—; $\frac{1}{2}$ aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s. Välismaale: aastas kr. 4.—; $\frac{1}{2}$ aastas kr. 2.—; üksiknumber 70 s.	Tegevtoimetajad: <b>Joh. Ivalo,</b> leitnant, tel. ametis: Mereväe 103; <b>Richard Kokk,</b> leitnant, tel. Mereväe 94 ja 102. Majandustoimetaja <b>A. Jürgenthal,</b> leitnant, tel. ametis: Mereväe 47.
---	---	---

NR. 6

17. NOVEMBER 1938

VI AASTAKÄIK

**SISU:** Eesti Mereväe juhid 1918–1938. Mereväe-kapten V. Mere — Meie merekaitse suundadest. Kapten-majoor J. Santpank — 20 aastat meie mereväge. Leitnant R. J. Kokk — Briti sõjaline abi Eestile. J. S. — Ülevaade Mereväe Ohvitseride Kogust Mereväe XX aastapäevaks. Mereväe Üleajateenijate Liitkogu ja tema tegevusest 1938. a. I v. — Inglise laevastiku operatsioonist Balti merel Vabadussõja päevil. Merelaevastiku Divisjoni ülemate vahetuse puhul. Merejõudude Baasi ülemate vahetuse puhul. Major Jüri Höimsalu 50-aastane. Leitnant A. Pääbus — Balti meri üksikute riikide elus ja laevastiku soetamise põhialuseid. Merejõudude sportlik tegevus 1938. a. Purjespordist. — e — Mõned episoodid „Goeben’ist“, „Breslaust“ ja vene Musta mere laevastikust. Lühiteateid sõjalaevastikest.

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

### Lugupeetavaile kaastöölisile, lugejaile ja kuulutajaile.

Mereväe XX aastapäeva puhul soovib „Merendus“ õnne, jõudu ja tublidust merejõudude juhatajale, mereväe juhtkonnale ja kõigile mereväes teenivaile.

„Merendus“ pühitseb käesoleva numbriga ka oma väikest erajuubelit. Täitub pooltosinat aastat „Merenduse“ ilmavalgust nägemise hetkest. Need pooltosinat aastat on „Merendusele“ olnud edukad. Ajakiri on kaustalt suutnud paisuda rohkem kui kahekordseks; ka sisult peaks järgnema tõususuund, sest paranenud võimaluste tõttu suudetakse juurde tõmmata rohkem kaastöölisi.

Seni saavutatud edu eest tuleb „Merendusel“ kõigepealt tänada Mereväe Ohvitseride Kogu, kes ohvrimeelselt kandis kõik ajakirja esialgsed ilmumise raskused ja kulud. Ei ole väike ka teene, mis on „Merendusele“ teinud Mereväe Üleajateenijate Kogu, tellides ise hulgaliselt ja aidates levitada ajakirja ka teiste lugejate ringis.

Erilist tunnustust väärivad toetused, mida ajakirjale annud meie ärilised ringkonnad kuulutuste näol, aidates seega ajakirjal üle saada materjalsetest raskustest.

„Merenduse“ kaastöölise perele suurim tänu vaeva eest, mida nad näinud; ärgu üksikud pettumused olgu veel eemalepeletajaks kaastöölise ridadest.

Astudes uude tegevusaastasse loodame, et „Merendus“ omalt poolt suudab kaasa aidata meie mereasjanduse üldisele arenemisele ja meie mereväele tema suurte ülesannete täitmisel meie kodumaa vete kaitsel.

„MERENDUSE“ TOIMETUS.

# MERENDUS

MERENDUSJANDUSLIK ALAKIRI

Ilmus kuuks korden aastaks

Tegevtoimetaja:  
Joh. Ivalo  
toimant  
tel. nr. 103  
Richard Kakk  
tel. nr. 103  
Mendusafoormaja  
A. Jämsä  
tel. nr. 103

Vastava toimetaja  
J. Sankari  
tel. nr. 103

## VI AASTAKÄIK

2000 - 30 aastat vana mees  
Mendusafoormaja  
tel. nr. 103

NR. 6

2000 - 30 aastat vana mees  
Mendusafoormaja  
tel. nr. 103



Konstantin Päts  
Vabariigi President

## Julutajale

Tänu pooltoimist aastat  
Mendusafoormaja  
tel. nr. 103

## Lugupöeta

Mendusafoormaja  
tel. nr. 103

Elit tunnustat vähivad toetused, mida ajakirjale annud meie ühised riigikonnad kuulutasid, aidates seega ajakirjal üle sooda materjalistest raskustest.

"Mendusafoormaja" kaastööliste perete suutim tann vooja eest, mida nad nõinud; õrgu üksikud pettu- mused õrgu veel eemalpeetajate kaastööliste hädast.

Ästades uude tegevusaastasse loodame, et "Mendusafoormaja" omalt poolt suudab koost aidata meie meesajanduse läbilise arengumisele ja meie meesajandusele tema suute ülesannete tähtsusele meie kodumaal vete koltsel.

"MENDUS" TOIMETUS

Eesti Mereväe

juhid

1918-1938



Kindralleitnant  
**Johan Laidoner**  
Sõjavägede Ülemjuhataja.

Kõnnu-õnne  
Herman Sõta  
1918-1938  
Mereväe juhid

Mereväe juhid  
Johannes Heam  
1918-1938  
Mereväe juhid

Mereväe juhid  
Valter Mers  
1918-1938  
Mereväe juhid

Mereväe juhid  
Valentin Orens  
1918-1938  
Mereväe juhid

# Eesti Mereväe juhid

1918–1938



Mereväe-kapten  
**Johannes Herm**  
VR 1/2 ja 11/3  
Merejõudude juhataja  
1920–1925.



Kontr-admiral  
**Herman Salza**  
VR 1/3  
Merejõudude juhataja  
1925–1932.



Kontr-admiral  
**Johan Pitka**  
VR 1/1  
Eesti mereväe looja  
ja  
Merejõudude juhataja  
vabadussõjas  
1918–1920.



Mereväe-kapten  
**Valentin Grenz**  
VR 1/3  
Merejõudude juhataja  
1932–1938.



Mereväe-kapten  
**Valev Mere**  
VR 1/3  
Merejõudude juhataja  
1938. aastast alates.

### **Kontr-admiral Johan Pitka VR/1.**

Sündinud 19. II 1872 Järvamaal. Õppinud Käsmu, Kuressaare ja Paldiski merekoolis. Sooritas 1895. a. kaugesõidu-kapteni eksami. Sõitis merel 1889—1907. Asutas Eesti-Läti laevasõidu agentuuri Liverpoolis ja pidas seda kuni 1911. a., millal asutas Tallinna laevatarvete kaupluse. 1917—1918 võttis osa Eesti rahvusväeosa, Tallinna omakaitse ja Eesti Kaitseliidu organiseerimisest. Oli Vabadussõja alguses soomusrongide ja -autode organiseerija ja juhataja. 1918. a. organiseeris merejõudude ametkondi ja määrati merejõudude juhatajaks 15. XII 1918. Aastatel 1919—1920 organiseeris Eesti sõjalaevastiku ja juhatas Eesti võidukat mereväge Vabadussõjas. 22. IV 1919 ülendati mereväe-kapteniks ja 21. IX 1919 kontr-admiralik. Pärast Vabadussõja lõppu lahkus teenistusest 14. XII 1919 võttes 6-kuulise puhkuse ja astus reservi 17. IV 1920.

### **Mereväe-kapten Johannes Herm VR I/2 ja II/3.**

Sündinud 21. 1893 Kolga vallas. Õppinud Käsmu ja Narva merekoolis. 1915. a. kutsutud Vene sõjaväkke. 2. XI 1915 ülendatud mereväe lipnikuks. Teenis II mereväe polgus ja Musta mere laevastiku kompanii- ja pataljoniülemana. Lahkus vene väest 15. VI 1918 leitnandi auastmes. Astudes Eesti väkke määrati 21. XII 1918 s/l. „Lembit“ kompaniülemaks. 30. I 1919 määrati Rannavalve Side ja Päästejaamade valitsuse ülemaks. 29. XI 1919 kõrgendatud van.-leitnandiks. 14. XII 1919 määratud merejõudude juhataja k. t-ks. Kõrgendati mereväe-kapteniks 1923. 1. III 1925 lahkus teenistusest tervislikel põhjusil. Surnud 1. I 1926.

### **Kontr-admiral Hermann-Aleksander Salza VR I/3.**

Sündinud 16. IV 1885 Haapaslus. Lõpetanud mereväe kadettide korpuse 1907. 1913 astus Nikolai akadeemiasse ja kuulus läbi mereväe osakonna I-se kursuse. Sooritanud navigatsiooniohvitseri klassi lõpueksami. Ilmasõja ajal teenis Balti mere laevastikus olles viimati I/l „Petrovavlovsk“ komandör ja Balti mere laevastiku staabi operatiiv-osakonna ülem. Kõrgendatud II j. kapteniks 1917. Lahkus Vene väest 24. IX 1918, millal tuli Eestisse ja astus 18. XII 1918 kaitseliitu. 5. I 1919 määrati m/r „Lennuk“ navigatsiooniohvitseriks ja 29. I 1919 Merejõudude staabi ülemaks. Kõrgendatud mereväekapteniks 22. X 1920. Määrati

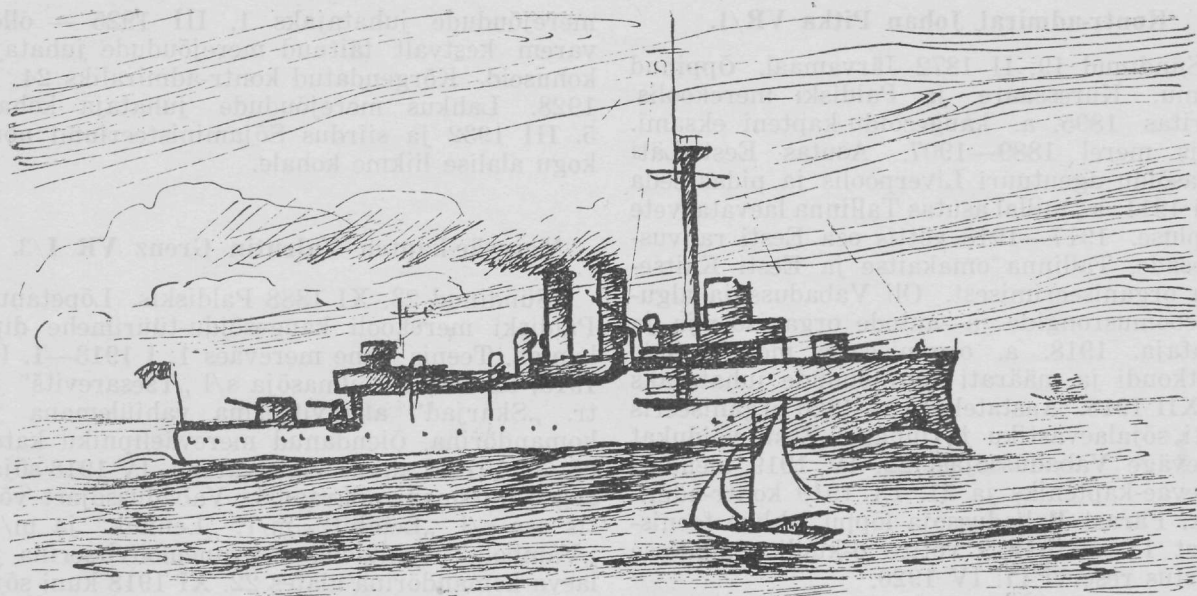
merejõudude juhatajaks 1. III 1925 — olles varem kestvalt täitnud merejõudude juhataja kohuseid. Kõrgendatud kontr-admiraliks 24. II 1928. Lahkus merejõudude juhataja kohalt 5. III 1932 ja siirdus Sõjaministeeriumi nõukogu alalise liikme kohale.

### **Mereväe-kapten Valentin Grenz VR I/3.**

Sündinud 23. XI 1888 Paldiskis. Lõpetanud Paldiski merekooli kaugesõidu-tüürimehe diplomiga. Teenis Vene mereväes 1. I 1913—1. IV 1918, tehes kaasa ilmasõja s/l „Tsesarevitš“ ja tr. „Skarjad“ allohvitserina vahiülemana ja komandörina. Õiendanud mereväelipniku katse 28. XI 1914. Lahkus Vene väest 1. IV 1918 sõja-aegse mitšmani aukraadis. Vabadussõjast võttis osa s/l. „Lembit“, m/r. „Lennuk“ ja m/r. „Vambola“ vahiülemana, vanemohvitserina ja laeva komandörina alates 22. XI 1918 kuni sõja lõpuni. Kõrgendatud leitnandiks 31. X 1919. Pärast sõda teenis m/r. „Lennuk“ komandörina. 1922. a. määrati merejõudude staabi van. navigatsiooniohvitseriks ja 1925 sama staabi ülemaks. 1925. a. lõpetanud mereväe ohvitseride rahuaegse kursuse ja Inglise mereväeohvitseride navigatsiooni- ja divisjonaalkursused. Kõrgendati mereväe-kapteniks 24. II 1930. 15. III 1932 määrati merejõudude juhatajaks, missuguselt kohalt lahkus ja astus reservi 1. nov. 1938.

### **Mereväe-kapten Valev Mere VR I/3.**

Sündinud 16. XII 1893 Pärnumaal. Õppinud Kuressaares ja lõpetanud Paldiski merekooli. 1914. a. kutsutud Vene sõjaväkke. Sooritas mereväelipniku eksami 20. XI 1915. Maa-ilmasõja tegi kaasa teenides miinitraaleritel nr. 17 ja nr. 14. Lahkus Vene väest 26. IV 1918. Astudes Eesti mereväkke määrati 26. XI 1918 s/l. „Lembit“ vahiülemaks ja hiljem sama laeva vanemohvitseriks. Kõrgendatud leitnandiks 21. IX 1919. Pärast Vabadussõda teenis m/r. „Vambola“ vanemohvitserina (1921), s. l. „Meeme“ komandörina (1922) ja m/r. „Vambola“ komandörina (1923). Lõpetanud alalisväe mereväeohvitseride kursused 1925. 1927 määrati Merekindluste ülema aj. kt. 1929 m/r. „Lennuk“ komandöriks ja 24. III 1932 Merejõudude staabi ülemaks. Lõpetanud kõrgema sõjakooli juhtimis- ja staabiteenistuse alal 31. VIII 1936. Kõrgendatud mereväe-kapteniks 24. II 1936 vanusega 24. II 1935. Määrati merejõudude juhatajaks 1. XI 1938.



## Meie merekaitse suundadest.

*Mereväe-kapten V. Mere.*

Möödunud 20 aasta kestel oli merevägi oma arenemisel ja ülesehitamisel sunnitud ette võtma ja läbi viima ka laevastiku reorganiseerimise. Nimelt likvideeriti need üksused, mis sattusid laevastiku koosseisu Vabadussõjas kas sõjasaagina või kingina meie abistajatelt inglastelt.

Likvideerimine tuli ette võtta seepärast, et nende üksuste sõjaline väärtus ja otstarbekus ei vastanud meie tuleviku meresõja nõuetele ja vajadustele. Seega laevastiku arendamist ja ülesehitamist asuti teostama vastavalt nendele töökspidamistele ja vajadustele, mida nõuab meilt riigi merepiiri kaitse kaasaja sõjas.

Vabadussõjas oli olukord merel meile kõigiti soodus just selle tõttu, et mere valitsemine Balti merel ja Soome lahel kuulus meie liitlase Briti laevastikule. Säärasele soodsale olukorrale ei või meie aga loota tulevikusõja korral. Seepärast peame oma merepiiri kaitset korraldama selliselt, et suudaksime seda teostada oma jõududega.

Merejõudude arendamise ja ülesehitamistöö jätkamisel peame aeg-ajalt ja igakülgselt kaaluma ja selgitama, kas see suund, mida oleme kord ära määranud, on see kõige õigem. Õige suuna all tuleb mõista seda, et meie küllalt tabavalt aimaksime ette neid ülesandeid, mis etendavad kõige tähtsamat osa tulevikusõjas meie merepiiri kaitsel.

Nüüdisaja vaadete ja töökspidamiste järele oleks meie merejõudude peamiseks ülesandeks sõja korral mereühendusteede kaitsé (blokaadi

vastu võitlemine). Meri on meie ainuke ühendustee välismaailmaga sõja korral ja seepärast mere kasutamise võimalustest oleneb meie vastupanuvõime. Nüüdisaja sõjas etendavad mereühendusteede niivõrd tähtsat osa, et vastaspool võtab tarvitusele kõik abinõud, et neid ühendusteid katkestada. Eriti suurt vajadust mereühendusteede alalhoiu järele tunnevad need riigid, millel sõjatööstus on nõrgalt arenenud või puudub täiesti. Meie näeme seda kujukalt praeguses Hiina-Jaapani sõjas, kus Hiina vastupanuvõime oleneb täiel määral sõjavarustise juurdeveost välismaadest mereteede kaudu, kuna Jaapan Hiina vastupanu murdmiseks võtab tarvitusele kõik abinõud, et katkestada igasugune sissevedu välismaalt mereteede kaudu.

Ka meie juures ei ole küllalt selget arusaamist ja kujutlust sellest, milline oht meid ähvardab mereühendusteede kasutamise võimaluste puudumisel sõja korral. On päris kindel, et meie vastased ei jäta kasutamata ühtki võimalust meie blokeerimiseks.

Kui meie oleme jõudnud arusaamisele, et meie merejõudude peamiseks ülesandeks on ja jääb mereühendusteede kaitse, siis vastavalt sellele peame endile soetama esimeses järjekorras neid abinõusid ja võitlusvahendeid, mis suudavad kõige edukamalt täita seda ülesannet.

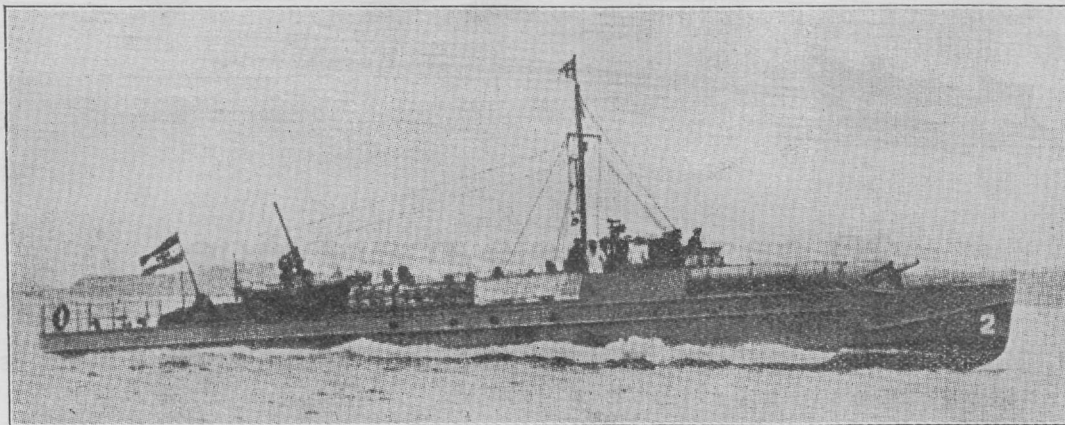
Mereühendusteede kaitse korraldamisega käib kaasas ka sadamate ettevalmistus. Sadamate ettevalmistuse alla tuleb arvata järgmist:

1) Tuleb ette näha, millised sadamad tuleksid kasutamisele sõja korral välisühenduste pidamiseks.

Meie ei saa piirduda ainult ühe sadamaga, vaid neid tuleb kasutamisele võtta mitu. Ühe sadama kasutamisel on vastasel kerge seda blokeerida, kui aga sadamaid on rohkem, siis vastane on sunnitud oma jõudu hajutama, mille tõttu blokaadi murdmine osutub kergemaks.

2) Välisühenduste pidamiseks ettenähtud sadamad nõuavad ka teatud ettevalmistust ja korraldamist ja nimelt — laevade lossimine ja

deid, tuleksid rakendamisele neiks ülesandeiks, kusjuures ka iga ujuvabinõu isiklik koosseis tuleks ühes. Sel teel nende tegevusse astumine toimuks kõige kiiremini. Eeltoodu põhjal kerkib üles nõue, et Piirivalve ujuvabinõude isiklik koosseis peaks olema ka välja õpetatud ja ette valmistatud teotsemiseks sõja korral vastavalt oma ujuvabinõule ettenähtud ülesannete ulatuses. Kuid Piirivalve rahuaegne teenistus ei hõlma kõiki neid sõjalise iseloomuga alaseid ja ülesandeid, mis tulevad rakendamisele sõja korral, seega isiklik koosseis pole selleks



Saksa tänapäeva moodne MTP.

laadimine peab teostuma äärmise kiirusega. Selleks peab olema küllaldaselt sadamasse juurde- ja äraveoteid nii raud- kui maanteede näol.

3) Sadama rajoonis ladude puudumisel tuleb ette näha ja korraldada laoplatsid ühes juurde- ja äraveoteedega, pidades silmas hajuutamise ja moondamise nõudeid.

4) Sadamates, kus vee sügavus ei võimalda suurema süvisega laevade sildumist, tuleb ette näha võimalused nende lossimiseks ja laadimiseks praamide kasutamisel.

Kõik need küsimused peavad olema läbi kaalutud ja kõik ettevalmistustööd tehtud, siis võib loota, et sadamad ka tõesti suudavad meie vajadusi ja nõudeid täita.

Teiseks puudutan Piirivalve ujuvabinõude rakendamist merepiiri kaitseks.

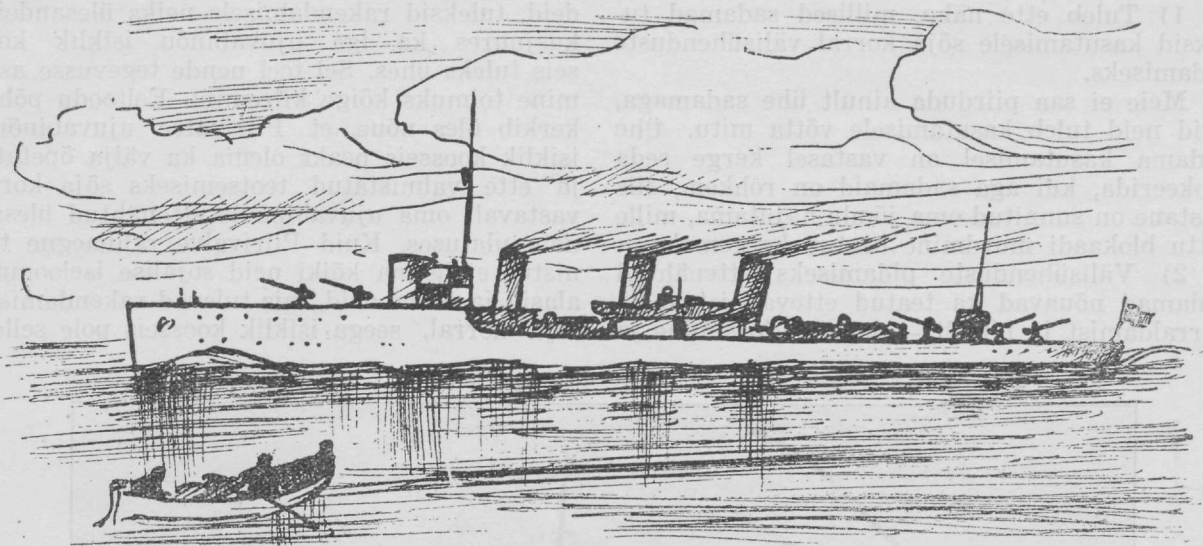
Piirivalve koosseisu kuuluvad ujuvabinõud (laevad ja mootorpaadid) on võimelised täitma ka mõningaid merekaitse ülesandeid, nagu — valveteenistuse pidamine, kaubalaevade konvoeerimine, laevateede traalimine jne. Seega sõja korral kõik need Piirivalve ujuvabinõud, mis on võimelised täitma merekaitse ülesan-

ette valmistatud. Sellest tingituna oleme sunnitud asuma Piirivalve ujuvabinõude isikulise koosseisu väljaõpetamisele ja ettevalmistamisele meresõja ülesanneteks. Selle teostamine ei tohiks tekitada ülepääsematuid raskusi, sest koosseis koosneb ohvitseridest ja üleajateenijatest. Seega kord väljaõpetatud koosseis jääb kauemaks ajaks kohale. Ka Piirivalve rahuaegne teenistus ei võiks olla niivõrd koormav, et uute lisakohuste ja ülesannete pealepanemine oleks teostamatu. Meresõjaliste ülesannete kätteõpetamine võiks teostuda pikema aja vältel, et ära hoida isikulise koosseisu tööga ülekoormamist.

Väljaõpe peaks toimuma tihedas kontaktis ja koostöös merejõududega, kusjuures Piirivalve ujuvabinõud võtaksid osa merejõududes korraldatavatest taktilistest õppustest ja manöövritest.

Käsiläbi isikulise koosseisu ettevalmistamisega tuleb läbi viia ka ujuvabinõude varustamine kõigi nende abinõudega, mis on vajalised ujuvabinõule ettenähtud ülesannete täitmiseks.

Selle elluviimisega muutuks merekaitse korraldamine ja teostamine palju tõhusamaks.



## 20 aastat meie mereväge.

Kapten-majoor J. Santpank, VR II/3.

### I. Merejõudude loomispäevilt.

Käesoleval 21. novembril pühitseb meie merevägi oma kahekümnendat aastapäeva. 21. november on päevaks, millal meie merevägi pühitseb oma aastapäeva ja tuletab meelde möödunud tegevust. Tegelikult võime aga meie mereväe tegevust märkida varemategi tähtpäevadega. Katsume allpool luua lühikese ülevaate meie mereväe elust alates meie mereväe sünniga ja lõpetades viimase aja sündmustega.

Esimesi samme meie mereväe loomiseks näeme juba 1918. a. veebruaris, millal Eesti Sõjaväe ülemä päevakäsuga kutsuti ellu Mereväe jaoskond. Mereväe jaoskonna peamiseks ülesandeks oli koguda ja korraldada Eestis elavaid mereväeohvitseri ja mereväelasi. Samal otstarbel loodi 1918. a. märtsikuu esimestel päevadel ka Mereväe pataljon. Kui Saksa okupatsioonivõimud 5. aprillil 1918. a. saatsid laiali Eesti rahvuslikud väeosad, siis lõppes ühtlasi ka toleaegete mereväeasutiste tegevus.

Pärast okupatsioonivõimude lagunemist algas palavikuline riigi valitsemise aparatuuri ja sõjaväe ülesehitamine ja korraldamine. Selles kiires ja raskes tegevuses talitasid energilised väga tihti omal algatusel ootamata loomistmel olevalt riigi keskjuhatuselt korraldusi. Terve rida tähtsaid korraldusi tehti ka suuliselt, kusjuures vastavad kirjalikud käsud ilmusid alles hiljem. Sellepärast on nüüd tagant-

järele raske kindlaks määrata sündmuste tähtpäevi.

Samasugust olukorda näeme ka merejõudude loomisel 1918. a. novembris. Nii näeme mõnedest säilinud paberitest, mida kinnitavad veel kaasaegsete tõendused, et juba novembrikuu esimesel poolel tegutses Mereväe Valitsus. Ametliku dokumendina Mereväe valitsuse asutamisest on aga säilinud peastaabi päevakäsk 06. 12. 18. a., kus Mereväe valitsuse ülemaks määratakse 2-se järgu kapten Schiller alates 21-st novembrist 1918; samas päevakäsus määratakse kohtadele ka rida teisi Mereväe Valitsuse ohvitseri. Olgu tähendatud, et kapten Schiller oli ka sama aasta kevadel tegutseva Mereväe jaoskonna ülemaks.

Seega siis 21. november 1918. a. on esimene ametliku dokumendiga tõestatud tähtpäev meie merejõudude elus, mille tõttu on ka loomulik selle tähtpäeva pühitsemine Mereväe aastapäevana.

Mereväe Valitsuse ülesanded ja tegevus kujunesid olude sunnil kõige mitmekesisemaks. Ühes teiste asutistega tuli küll kõigepealt jõuga ja nõuga üle võtta lahkuvatelt okupatsioonivõimudelt relvi ja varustist ja asuda nende korraldamisele olles isegi veel organisatsioonilt välja kujunemata. Koos Kaitseliidu Mereväe osakonnaga tuli samal ajal vastu võtta, registreerida ja kohtadele määrata ohvit-



sere ja meeskondi, tehes seda ilma mingi kinnitatud koosseisuta.

Tähtsaimaks merejõudude loomispäevade sündmuseks tuleb lugeda kergeristleja „Bobr“ ülevõtmist, millest kujunes välja meie esimene puht sõjalaev „Lembit“. See sündmus teostus ka juba enne Mereväe Valitsuse ametlikku sündi, nimelt 18-al novembril 1918. a. Kuivõrd intensiivne pidi olema tolle aja tegevus, selgitab ehk natukene alljärgnev. Aruandest loeme, et „Lembitu“ sakslastelt ülevõtmisel oli see järgmises seisukorras: suurtükilukud ära viidud, lukupesad haamritega ära taotud, sihtimisaparaadid puudusid, masinad ja katlad kõige korratumas olekus, armatuurid ja paljud osad puudusid täielikult, instrumendid ja vaskasjad ära varastatud, laeva tekiinventar ära röövitud jne.; siiski võis laev juba ühe kuu pärast merele sõita ja lahingutegevusest osa võtta. Ja see saavutati ilma kvalifitseeritud ja korraldatud tööjõududeta.

„Lembitu“ kordaseadmine ei olnud muidugi ainukene Mereväe Valitsuse poolt teostatud töö. Laevadest seati korda veel lühema aja jooksul „Laine“, terve hulk abilaevu ja mootorpaate ja hiljem mr. „Lennuk“. Samal ajal tuli hankida laevadele suurtüki-, miini- ja traalivarustus ja kütteained. Tuli korraldada rannapatareisid ja sisse seada veealune kaabli- ja üldine sidevõrk. Ei suuda siin kõike seda mitmekesisist tegevust loendada, mainime vaid, et selle tegevuse tagajärjeks oli meil varsti lahinguvõimelis aktiivne laevastik, millega võisime välja astuda vahepeal juba meie maa südamesse tunginud vaenlase vastu.

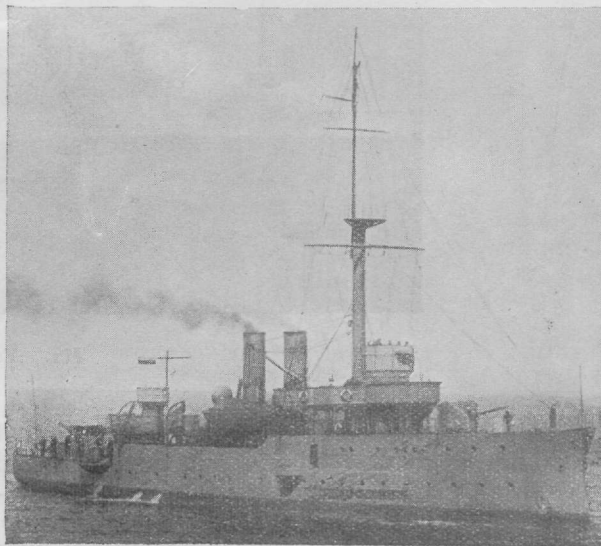
17. detsember 1918. on meie merejõudude arengule tähtsaks pöördepunktiks. 17-al detsembril määrati Ajutise Valitsuse poolt merejõudude juhatajaks admiral J. Pitka, esialgse ametinimega sõjalaevade „Lembit“ ja „Laine“ ülemjuhataja. Selle raugemata töömehe isamaa-armastus ja organiseerimisvõime oli juba mitmel alal isamaa huvides ära kasutatud. Just enne merejõudude juhatajaks tulekut viis admiral Pitka rindele l. r. soomusrongi nr. 2, mis samuti nagu l. r. soomusrong nr. 1 oli ehitatud ja korraldatud admiral Pitka enese poolt. Nüüd, kui oli hädavajalik korraldada meile sõjatarvete ja elutarvete ohutut sissevedu mere kaudu ja kui oli tarvilik vähemalt julgestadagi meie maaväe rinde merepoolset tiiba, paneb valitsus sellegi raske ülesande admiral Pitkale. Ja ajalugu näitab, et siin oli Ajutise Valitsuse valik langenud just õigele mehele, mille tagajärjel algab meie mereväe aktiivne osavõtt Vabadussõjast.

## II. Merevägi Vabadussõjas.

„Eesti Vabadussõda I“-st loeme:

„Et Viru rinde vasaku tiiva seisukorda vähegi kergendada, andis Operatiivstaabi ülem polk. J. Laidoner juba 20. dets. 1918 käsu meie sõjalaevadele pommitada merekalda rajoonis vaenlase seisukohti ja teha maale dessante.“

23-al detsembril 1918. a. näemegi meie mere-

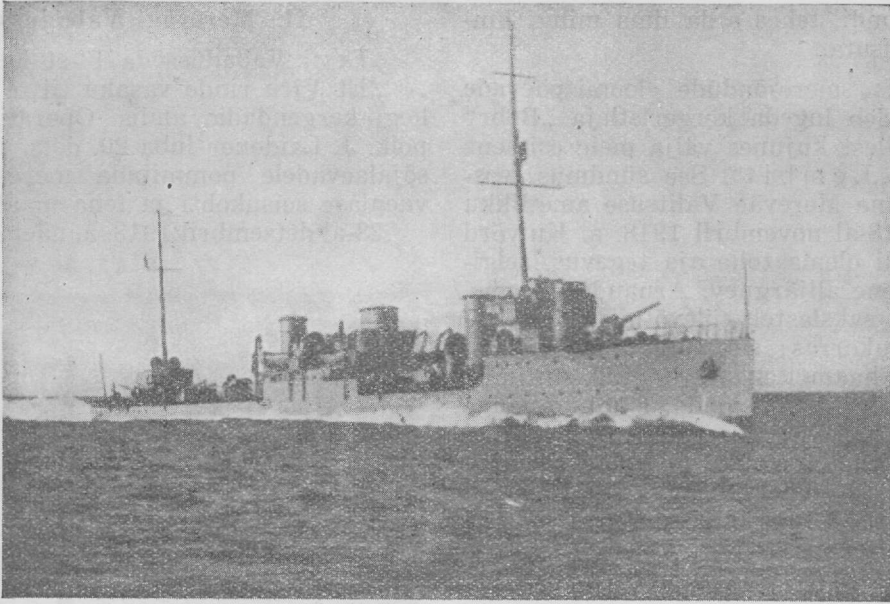


S/l. „Lembit“, üks esimesi Eesti sõjalaevu.

väe esimest sõjalist üritust; teostatakse Kunda dessant. Dessantmeeskonna maabumise ajaks oli aga meie rinne nihkunud juba niivõrd läände, et ei olnud enam vähimatki lootust ühinemiseks mereäärsel tiival võitleva 4. polguga. Seega ei annud meie mereväe esimene sõjategevus küll otseseid tagajärgi, kuid peab oletama, et Kunda dessant sundis vaenlast mereääres ettevaatlikumale tegevusele, aeglustades seega vaenlase mereäärse tiiva kiiret edasitungi, mis oligi lõpuks dessandi eesmärgiks.

26-al detsembril 1918. a. näeme meie mereväe vanaisa „Lembitut“ juba Loksal teostamas uut dessanti. Kordub aga sama nähtus kui kolm päeva varem. Uue energilise pealetungiga surub vastane meie 4. polgu taanduma veel enne, kui see on suutnud astuda ühendusse maabunud dessantmeeskonnaga.

29-al detsembril kordab „Lembit“ seekord juba ühes „Lainega“ meie maarindega ühinemise üritust Loksal ja jällegi tagajärjeta. Hilja õhtul katsub „Lembit“ omal algatusel meie 4. polguga ühendusse astuda veel Tsitris, kuid ka see ebaõnnestub, sest „Lembitu“ meeskond lahkub pimedada tulekuga maalt enne, kui 4. polgu sideohvitser kohale jõuab.



M/r. „Vambola“.

Meie mereväe kolm esimest sõjalist üritust ei annud, nagu näeme, mingisuguseid otseseid tulemuši. Kuivõrd need üritused aga kaasa aitasid meie toleaege sõjategevuse üldeesmärgile, takistada ja viivitada vaenlase edasitungi kuni Tallinnas ja mujal suudetakse formeerida, varustada ja välja õpetada korralikud väeosad, ei suuda keegi kindlaks teha. On aga arusaadav, et kolm dessanti rinde seljataha ei jätnud vastase edasitungimise kiirusele siiski mõju avaldamata.

Meie mereväe löögivõimet aitas tugevasti tõsta õnnelik juhus, millega saavutasime oma vabadussõjaaegse laevastiku peajõud „Lennuki“ ja „Vambola“. 25-al detsembril 1918 ilmus Tallinna alla vene destroyer „Spartak“. Kuna kaks päeva varem saabus Tallinna inglise laevastiku osa, siis taganes „Spartak“ kiiresti Tallinna alt ja sattus Aegna ja Keri saarte vahel olevale Kuradimuna madalikule. Kuna „Spartak“ madalikule sattudes purustas ainult oma propel-

lerid ja võllid, siis saadi ta varsti madalikult lahti ja toodi Tallinna.

Järgmisel ööl teatati Keri tuletornist valguse liikumisest idast Tallinna poole. Tallinnast sõitsid välja kohe kaks inglise ristletjat, kes aga merel midagi ei leidnud ja koidikul tagasi lääne poole pöördusid. Samal ajal ilmus Tallinna reidi ette vene destroyer „Avtroil“, kellele kohe kaks inglise destroyerit vastu sõitsid. Taganedes destroyerite eest kohtas „Avtroil“ Mohni meridiaanil öösel Tallinnast väljunud inglise ristletjaid ja alistus.

Inglased andsid oma sõjasaagi „Avtroili“ Eesti mereväele üle 3-al jaanuaril 1919. a. ja juba 6-al jaanuaril vähe enne keskööd lahkus Tallinnast „Avtroil“, nüüd „Lennuk“, uue eesti meeskonnaga võitma tubliduse ja julguse mainet meie noorele mereväele. Hiljem andsid inglased üle ka „Spartaki“, kuid



M/r. „Lennuk“.

„Spartak“, uue nimega „Vambola“, suudeti lahingukorda seada alles 27. maiks 1919. a.

Eelkirjeldatud sündmuste kestel surus vaenlane meie hõredad kaitsjateread ikka enam läände, nii et 2. jaanuariks 1919. a. oli vallutatud ka juba Salmistu küla, kust rinne jooksis otse lõunasse. Rindelt kostis vaikselt talveõhtuil suurtükimürin juba selgesti Tallinna. Samal ajal olid ka Tallinnas valmis formeeritud juba uued väeüksused, mis kiiresti rindele paisati. Sellega ei suudetud jõude rindel küll veel tasakaalustada, kuna vahetõrje jäi 3:4 meie kahjuks, kuid korralikult relvastatud ja väljaõpetatud üksustega võis siiski juba mõelda energilisemale vastutegevusele.

Ülemjuhataja direktiivi kohaselt algasidki meie väed nn. murdeaja lahingutega, millede kestust loetakse 6-nda jaanuarini 1919. a. Murdeaja lahingutes saavutatud osaline edu ja uute üksuste rindele jõudmine andsid meie maaringidele uut julgust ja ülemjuhataja otsustab üldise vastupealetungiga puhastada meie maa vaenlastest.

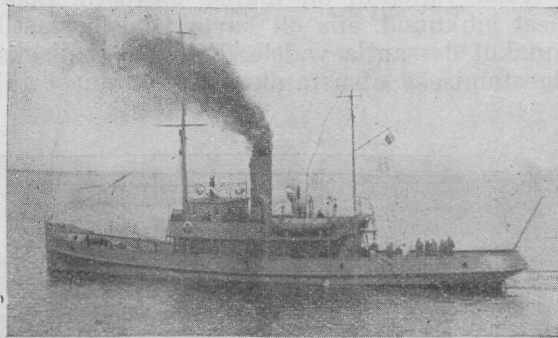
Üldisel vastupealetungil oli ka meie noorele mereväele ülemjuhataja poolt määratud oma tähtis osa. Kasutades ülemjuhataja käsul formeeritud mereväe dessantpataljoni pidi merevägi alaliselt ähvardama ja haarama vaenlase põhjatiiba. 4-ks jaanuariks 1919 oli valmis üks 126 vabatahtlikust koosnev dessantrood, millele lisandus 7-ks jaanuariks veel teine rood.

Õöl vastu 8-ndat jaanuari 1919 väljuvad Tallinnast „Lembit“, „Lennuk“, „Laine“ ja „Lood“, kaasas vastformeeritud dessantpataljon ja üks rood soome vabatahtlikke, kokku umbes 400 meest. 8-nda jaanuari koidikul läheneb laevastik Loksale ja võtab sadamasilla ümbruse ägeda suurtükitalu alla, saates samal ajal maale laevade meeskonna osad ja dessandi sillapea vallutamiseks. Lõök tuli vastasele nähtavasti täiesti ootamatult, sest kohal olev vene madruste pataljon taganeb külast otsekohe välja.

Kuna maabumiskohal enam vastutegevust ei ole, siis saadetakse dessantpataljon ja soomlased maale juba „Porilaste marsi“ helide saatel. Sama päeva kella 15 00 paiku vallutab dessant juba temale määratud eesmärgi Kolga küla, kuna laevade meeskonnad, jätkates edasitungi otse itta, jõudsid välja samal õhtul Loobu jõeni. Loksas dessandi mõju oli vaenlase rindel olevatele osadele nii masendav, et need enam mingit vastupanu ei avaldanud, mille tagajärjel dessantväed ühinesid meie maaringidele võitleva 4. polguga juba sama päeva õhtul. Loksas dessandi mõju kohta loeme „Eesti Vabadussõda I“-st: „Mida kaugemale merekaldaid, seda kindlamini püsis vaenlane,

mille tõttu 4. polgu II pataljonil tuli Narva maantee rajoonis lüüa punastega veel päris tõsiseid lahinguid.“

Et vaenlasele mitte anda aega hingetõmbamiseks, sunnib ülemjuhataja meie vägesid ikka kiiremale edasitungile. Mereväele antakse veel suurem ülesanne kui enne, sest nüüd määratakse dessandi maabumise koht juba 30 kilo-



Esimene Eesti s/l. „Laine“.

meetrit vaenlase seljataha, kuna Loksas dessandi korral maaväe rinne oli ainult 15 km kaugusel.

Ülesande täitmiseks saadetakse hommikul 10-al jaanuaril 1919. a. Kunda sadamas maale dessant, seekord peagu kaks korda väiksem kui Loksas. Paksus udus maabununa dessant vallutab kiirelt alevi ja olles julgustatud Loksas dessandi õnnestumisest tormab ilma igasuguste ettevaatuse abinõudeta edasi. Läheda maa pealt võetakse aga edasiliikuv kolonn ootamatult ägeda vaenlase kuulipildujatule alla ja ära kasutades tekkinud segadust paiskab vaenlane dessandi laevadele tagasi.

Vaenlase ootamatu vastupanu ja kaotused koosseisus põhjustavad ajutise meeoleu languse dessantpataljoni meeste hulgas. On tarvis julgustavat eeskujut ja mõjuvaid sõnu. Neid kahte on admiral Pitkal nagu alati külluses ja järgmisel päeval maabub dessant uuesti, vallutades mitte üksnes temale määratud eesmärgi Kunda mõisa, vaid ka veel Malla rajooni. Olgu siin tähendatud, et teise päeva dessandi raskuspunkti moodustasid laevade meeskonnad ja dessanti juhatas hilisem merejõudude juhataja mereväe kapten Herm.

Kuna Kunda dessandi õnnestumise järele vaenlase merepoolne tiib oli sügavalt haaratud, siis vapustas see veel enam juba niigi moraalselt löödud vastast ja Narva maanteest mere pool ei kohanud meie maavägi esialgu enam nime-tamisväärsust vastupanu. Mereäärse vaenlase rindeosa kiire taganemine vedas endaga kaasa

ka kaugemad rindelõigud, mille tagajärjel juba 12-al jaanuaril 1919. a. meie väed vallutasid Rakvere ilma lahinguta.

Vaenlase jõudude täieliseks purustamiseks otsustatakse tema ühendus- ja taganemisteed täieliselt katkestada. Selleks määratakse uueks dessandi maabutamise kohaks Utria rand. Dessandi maabutamise koht oli kivise ja kõrge ranniku tõttu küll ebasoodus, kuid sel teel loodeti saavutada ootamatus.

Kuna vahepeal oli inglise laevastik Soome lahest lahkunud, siis oli karta vene laevastiku rünnakut dessantlaevadele. Ettevõtte osalisekski julgestamiseks otsustatakse Kroonlinnast tule-

rannale lähenedes neile tule. Kivide vahele kinnijäänud paatidest hüppavad mehed jäisesse vette, kuid tungivad välja rannale ja puhastavad ranna vaenlasest.

Nüüd aga astub vaenlase asemele loodus ja tõusnud tuule ja lainetuse tõttu suudetakse maale saata peale laevade meeskonna ainult umbes 200 meest. See oli kriitiline silmapilk, sest vastane suunas meie dessandi vastu tervelt kaks polku, kellele oleks kerge olnud jagu saada meie väikesearvulisest dessandist. Öhtupoolikul aga leiti rannal parem maabumiskoht, kus pääses paatidega otse kaldale. Kuna öösel ka veel tuule tugevus natuke rauges, siis suu-



Dessant Vabadussõja ajal Luuga jõesuus.

vale laevateele veesta miinitõkked. See ülesanne langeb „Lennukile“. 12-al jaanuaril 1919. a. võtabki „Lennuk“ Kunda lahes väga rasketel tingimustel praamist pardale 50 miini ja veeseb need järgneval ööl kirde pool Seiskarit. Hommiku koidikul saabub „Lennuk“ Narva-Jõesuu alla, kus vangistab sealt vastusõitnud puksiir-laeva ühes kaasasoleva komissari ja punaväelastega, kes „Lennukit“ pidasid vene laevaks.

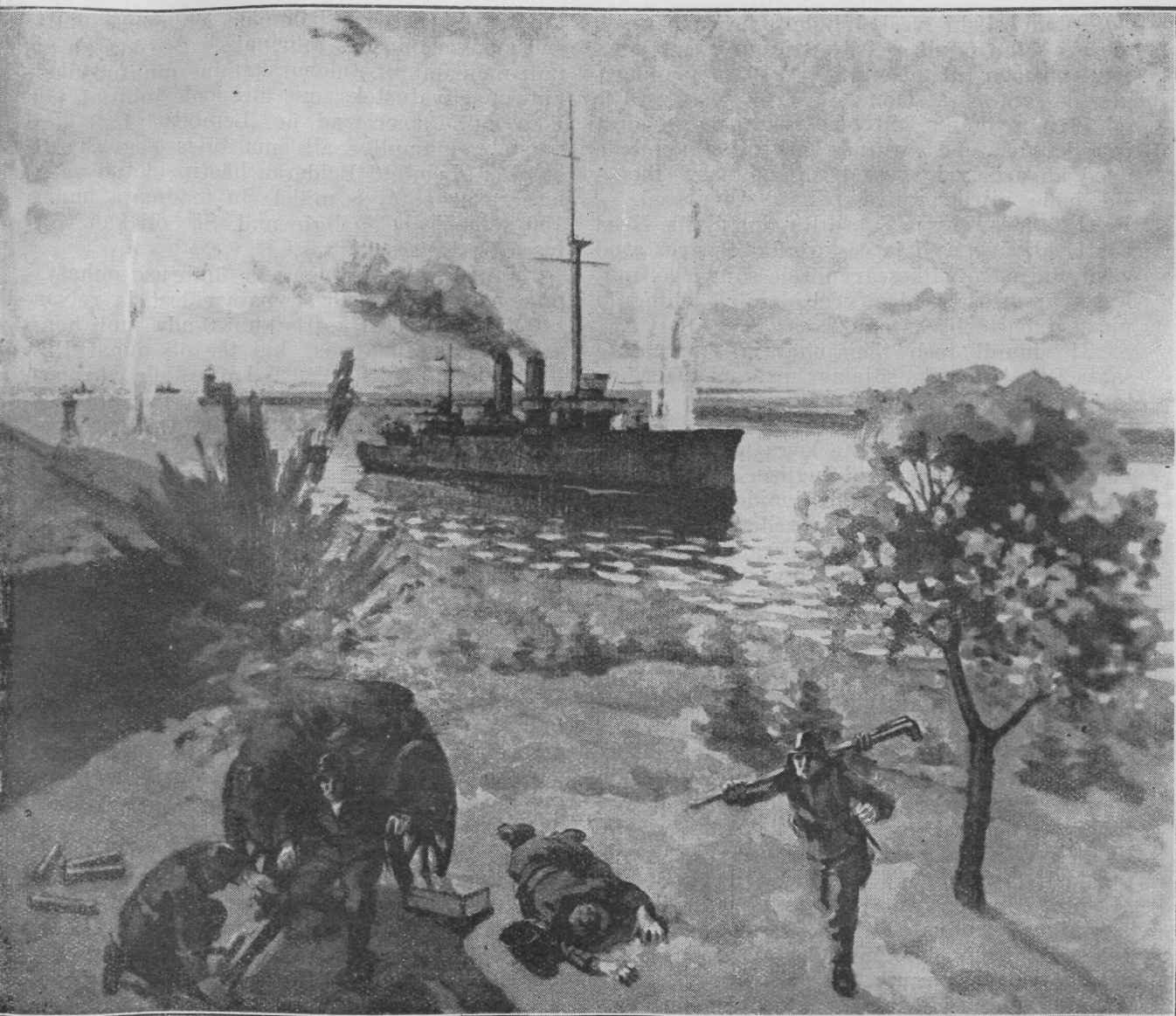
Öösel vastu 17-ndat jaanuari 1919. a., kui teised laevad liiguvad Tallinnast 400 dessantpataljoni mehega ja Kundast 600 soomlasega Utria alla, tormab „Lennuk“ jällegi pimeduses läbi miiniväljade vaenlase värvatesse ja veeseb uued 50 miini kirde pool Seiskarit. Veeskemiselt jõuab „Lennuk“ Utria alla just momendil, kui vaenlase soomusrong ja välipatarei avavad tule „Lembitule“ ja dessandi laevadele. „Lennuk“ läheneb kiirelt kaldale tõmmates vastase tule seega endale ja osavate kogulaskudega sunnib vaenlase välipatarei vaikima ja soomusrongi tagasi tõmbuma. Nüüd asub dessant kiirelt paatidesse ja läheneb jäätunud ja kivisele kaldale. Ehkki kallas peetakse laevade tule all ja traaleritelt „Olev“ ja „Kalev“ kogu ni kuulipildujatule all, avab vastane paatide

deti 18-nda jaanuari hommikuks kogu dessantvägi maale saata.

Meie dessant vallutas juba 17-nda jaanuari öhtul Utria ja Laagna rajooni. Kohe tungisid kaks dessantväe kompaniid Narva-Jõesuhu ja 18-ndal kell 17.20 olid nad juba Narvas, kasutades teejuhtidena Narva koolipoisse. Laevastik läks pärast dessandi maabutamist otsekohe Narva-Jõesuhu, kust toetas edasiliikuvaid vägesid.

On arusaadav, missugust mõju avaldas vaenlasele Narva vallutamine meie dessantväe poolt. Nüüd oli vaenlasel selge, et enam pääsmist ei ole ja väeosad jooksid laiali või andsid end vangi. Sellega langes ka suurem osa rindel olevast vaenlase sõjavarustisest ja relvadest meie kätte, parandades tõhusalt meie vägede puudulikkust sel alal. Ei taha siin ülistada Utria dessandi tähendust. „Eesti Vabadussõda“ kirjutab selle kohta: „Narva-Jõesuu ja Narva vallutamine on meie 1. diviisi ja laevastiku ühinesuurvõit Vabadussõjas.“

Pärast Narva vallutamist jäi meie mereväel veel vaid lühikene aeg tegutsemiseks enne jää tulekut. See aeg kasutati ära meie maarinde



Suurtükilaeva „Lembit“ kahevõitlus saksa patareiga Riia vallutamise operatsioonil Väina jõel 2. juulil 1919. a.

toetamiseks suurtükitulega ja dessantosade luureretkedega.

Jää tulekuga sai meie merevägi esimese hingetõmbe võimaluse enese korraldamiseks ja väljaõppe teostamiseks. See hingetõmbeaeg oli ka hädavajalik, sest nüüd kuulus mereväe koosseisu juba üle 3300 inimese. Energilisemad ei taha aga rahuliku eluga ja igapäevase tööga leppida ja juba näemegi mereväge soomusrongiga nr. 5 meie lõunarinde lahingutes.

Viiks liiga pikale siin üksikasjalisemalt kirjeldada kõiki meie mereväe lahinguid ja sõjalisi ettevõtteid Vabadussõjas. Võime siin mainida Heinaste retke, Luuga lahe

dessanti, Kaporje lahe dessanti, Gališi dessanti, vahetpidamatut maaväerinde toetamist 1919. a. suvel ja sügisel, maaväerinde toetamist 1919. a. detsembrikuu kriitilistel päevadel ja veel palju muud. Koguni mainimata on siin veel Peipsi laevastiku divisjoni tegevus, mis moodustas osa meie mereväest. Peipsi laevastiku dessantretkedest sügavale vaenlase seljataha, laevade tungimisest mööda Velikaja jõge Pihkvasse ja hulljulgetest retkedest üle järve vaenlase keskustesse võiks juba üksi kirjutada koguka teose.

Tahan siiski veel lühidalt peatuda meie mereväe ühe sõjalise ettevõtte juures, mis oma jõulise hooga tuletab meelde 1919. a. jaanuariku dessantoperatsioone.

1919. a. juunis, kui venelased meie piiridest juba kaugele olid surutud, kerkisid silmapiirile uued ähvardavad kõuepilved. Lõunast lähenesid meie piirile rahva põlised vaenlased — Balti Landeswehr ja Saksa Raudne diviis. Need hästi väljaõpetatud ja eeskujulikult varustatud väed olid meie väikesearvulisele sõjaväele, millest suurem osa pealegi veel idapiiril lahinguid pidas, juba tõeliseks ohuks.

21. juunil teeb ülemjuhataja korralduse saata Riia lahte üks sõjalaev meie maaväerinde toetamiseks ja 23-dal juunil pommitab „Vambola“ juba vaenlast Neubade ümbruses. Admiral Pitka palus luba kohe kogu meie laevastikuga Riiga tungida, kuid Inglise, Prantsuse ja Ameerika sõjaväeliste komisjonide pealekäimisel ei saanud ülemjuhataja sellist luba anda. Admiral Pitka valmistas operatsiooni vastu siiski kindlalt ette, saates laevastiku ja vajaliku varustise Riia lahte. 28-al juunil sai admiral Pitka ikkagi loa Riia suunas teotsemiseks ja 30-al juunil peab „Lennuk“ juba kahevõitlust Väina jõesuudmes oleva 152-mm vaenlase patareiga. Samal ajal tulistasid teised laevad ka vaenlase asukohti meie maarindel.

2-el juulil kell 2.00 öösel saab admiral Pitka teate, et meie maavägi algas pealetungi Riia suunas. Kohe on ka valmis julge otsus: laevad tungivad mööda jõge Riiga, löigates seega täielikult ära rindel olevad vaenlase väed nende tagalast. Juba kell 3.30 liiguvad „Lennuk“, „Lembit“ ja „Vambola“ keset miinitõkkeid hommikuses udus Väina jõesuudme poole. Julge admiralil edasitungimist ei suuda takistada ei vaenlase ranna- ja välipatareid, ei ka lennukid. Patareid sunnitakse üksteise järel väikimisele, kuna lennukid eemale peletatakse. Ja nüüd algab ettevõtte viimane osa, ülestungimine mööda jõge, mille mõlemal kaldal on vaenlase patareid ja kuulipildujad. Laseme siin mõned read rääkida admiral Pitka mälestustel.

„Lembit“ liigub tasa ja targu nagu elutark vanamees kunagi Väina jõe voogudes Bolderaa poole. Tema kohal keerleb viis vaenlase kulli ja nende küljest langeb „Lembitu“ ümbrusse vette üks pomm teise järele, veesambaid sünnitades. Äkisti sähvatab jõekaldal „Lembitu“ lähedal mitu tulejuga ja tema ümber tõusevad kõrged veesambad, nii et hall kere nende vahele ära kaob. Järgnevatel silmapilkudel muutub „Lembit“ tuld purskavaks olendiks. Tema suurükide, kuulipildujate ja püsside sähvatused sulavad ühiseks lõomavaks leegiks. Suurtük-

kide raksatused ja pommide lõhkemise mürt-sud sulavad ühiseks mürinaks. See kestab ainult mõni minut, tulepurskamine muutub üksikuteks sähvatusteks, mis ülespoole juhitud, kus ikka kullid keerlevad ja „Lembitu“ hall kere paistab suitsupilve all oma täies kogus. Nii hävitas „Lembit“ Bolderaa hästipeidetud vaenlase raske patarei, millele ta teadmata umbes 150 sülla peale oli liginenud. See oli kahevõitlus sõna tõsisel mõttes.“

Väina jõesuudme ja selle ümbruse puhastamine vaenlase vägedest, patareidest ja relvastatud jõelaevadest kestis kuni 3-nda juuli hommikuni. Ja just siis, kui tee oli puhas Riia linna sissesõiduks, et seal katkestada vaenlase viimased ühendused ja võtta sõjasaak, mis mitmekordselt ületas Narva vallutamise tagajärjel saadud sõjavarustise hulga, tuleb ettevõtte katkestada. Kell 11.13 saab admiral Pitka raadiogrammi, millega kästakse kell 12.00 sõjategevus katkestada. Võiduvilja saamist takistasid siin Inglise, Prantsuse ja Ameerika komisjonid, kes asudes Riias kartsid nähtavasti sõjajalgu jääda ja selle tõttu meile peale surusid vahe- rahu.

Vaatamata katkestatud lõpule oli Riia operatsioon vist küll meie mereväe tähelepanuväärseim sõjaline ettevõtte. 24 tunni jooksul hävitada 4-st suurtükist koosnev 152-mm rannapatarei, eemale peletada või hävitada terve rida vaenlase välipatareid, vallutada viis relvastatud vaenlase laeva, laeva meeskondadest koosnevate väikeste dessantsalkadega puhastada kogu Väina jõesuudme rajoon kümnekordselt ülekaalus olevast vastase väest ja teostada see keset miinitõkkeid ja vaenlase lennukite pommidesadu on suursaavutus ka tugevale laevastikule. Selle saavutuse väärtus tõuseb aga veelgi, kui silmas pidada, et tegevuses oli meil kasutada ainult meie uljad „Lennuk“, „Lembit“ ja „Vambola“. Riia operatsioonis vallutati ka relvastatud jõelaev „O“, mis pärast ümberheitust ja ümberrelvastamist liideti meie laevastiku juurde s. l. „Meeme“ nime all.

Tehtud lühike ülevaade aitab ehk tõestada, et meie mereväel on Vabadussõjas määrava tähtsusega teeneid ja et meie mereväe vabadussõja aegseid sangaritegusid võime vabalt kõrvutada meie vabapra maaväe sangaritegudega.

### III. Merevägi rahualjal.

Pärast Vabadussõda algav demobilisatsioon haaras kõige valusamini vist mereväge. Äärmiselt suureks paisunud merejõududest lahutati vähehaaval Tuletornide valitsus, Veeteede talitus, sadamad, sadama tehased ja muud asuti-

sed, millede tegevus kuidagi oli seotud ka mittesõjaliste ülesannetega. Ühes nende asutistega lahkus mereväest ka terve hulk vilunud ja asjatundlikke mereväeohvitseri.

Tahtes vabaneda võimalikult rohkem kõigest, mis kuidagi sõda ja sõjaväge meelde tuletab, mindi aga veelgi kaugemale. Merejõududest eraldati ka osi, mis orgaaniliselt kuuluvad mereväest. Nii likvideeriti traalerite divisjon ja tehti pärastrõjajaegne merede miinidest puhastamine Veeteede talituse ülesandeks. Tagajärg oli, et merevägi tehti traaleritest ja traalivarustisest lagedaks ja peale selle hävitati asjatult ka suur hulk traalimisel kättesaadud miine, mida ometi väikese korrastamise järele oleks väga hästi sobinud alles hoida.

Kodanikud, olles tulpinud viis aastat kestnud sõjast, ei tahtnud ka enam midagi kuulda sõjaväest ja vaatasid selle tõttu koguni halvustavalt sõjaväelastele. Viis aastat kestnud sõjale järgnes seega reaktsioon, kus põlati ja halvustati kõike, mis kuidagi sõda ja sõjaväge meelde tuletas. Eriti raskelt mõjus ka kõigi poolt lugupeetud ja armastatud vabadussõjaagsete juhtide kindral Laidoneri ja admiral Pitka lahku mine teenistusest.

Ei ole siis ime, et neil põhjustel lahkus mereväest terve hulk tublisid ja energilisi ohvitseri ja mereväes algas täieline languse periood. Kui siis veel Riigikogu kõik krediidid seevõrra kärpis, et laevad tuli täiesti seisma panna, siis leidis küll veel väheseid, keda meelekindlus takistas kaasa minemast üldise laaviiniga.

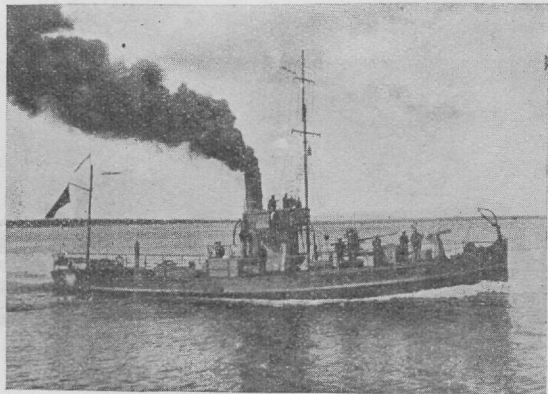
Admiral Pitkale järgnenud merejõudude juhataja kapten Herm'i suur energia ja isiklik eeskujuga nakatasid aga vähehaaval ka teisi, mille tagajärjel saadi varsti jagu ka üldisest loidusest ja hakati uuesti üles ehitama meie mereväge.

Kõigepealt tuli küll mõelda isikulisele koosseisule. Pärast demobilisatsiooni jäid mereväe teenistusse ainult noored ohvitserid, kes Maailmasõja ajal vene mereväes olid lõpetanud ainult väga lühiajalised kursused. Tuli siis kõigepealt hoolitseda ohvitseride meresõjalise hariduse täiendamise eest, mis ka teostati mereväeohvitseride täienduskursuste varal. Samal ajal jätkati ka juba Vabadussõja ajal alanud I Eesti mereväeohvitseride lennu ettevalmistamist.

Ohvitseridele lisaks tuli aga koolitada ka uus kaader allohvitseri. Vabadussõjaagsete mereväe allohvitserid, kes vene laevastikus olid saanud võrdlemisi hea erialalise ettevalmistuse, lahkusid demobilisatsiooniga teenistusest, siirdusid kõik kaunis headele oma erialale vastavatele kohtadele. Seega jäi merevägi allohvitserkonnast pea täiesti lagedaks. Kui raske on aga laevateenistuses toime tulla vilunud allohvitser-

konnata, võivad kujutella ainult need, kel see on tulnud läbi teha. Saadi üle siiski ka sellest raskusest.

1921. a. lõpuks näeme juba meie mereväge sammuvat uut tõusurada, mille järelendusena laevastik võib 1922. aasta suvel asuda isegi ühisõppuste teostamisele. Samal aastal astub rivisse koguni uus üksus, nimelt s. l. „Meeme“ sõsarlaev s. l. „Mardus“. Ei taha siin esile tõsta kellegi teeneid meie mereväe uuel korrastamisel; kaasa rühkisid kõik oma võimete ja teadmiste kohaselt. Pealगतajaks oli aga ikkagi



Hukkunud s/l. „Meeme“.

merejõudude juhataja mereväe-kapten Herm, kes vaatamata oma järjest halvenevale tervisele tegi kõik, et meie merevägi oma tõusurajal seisma ei jääks. Selle tagajärjel teostatakse suvel üha intensiivsemaid laevade õppusi, kuna talveperiood kasutatakse juhtkonna paremaks ettevalmistamiseks, saates ohvitseri välismaa õppeasutistesse ja korraldades ka kodumaal terve rea erialade kursusi. Intensiivne töö ja raske haigus murravad aga tugeva mehe tervise ja 1924. aasta jaanuaris on ta sunnitud tööst loobuma. 1926. aasta nääriööl sulgeb mereväe-kapten Herm silmad jäädavalt, jättes leiama nüüd juba korraldatud mereväe pere.

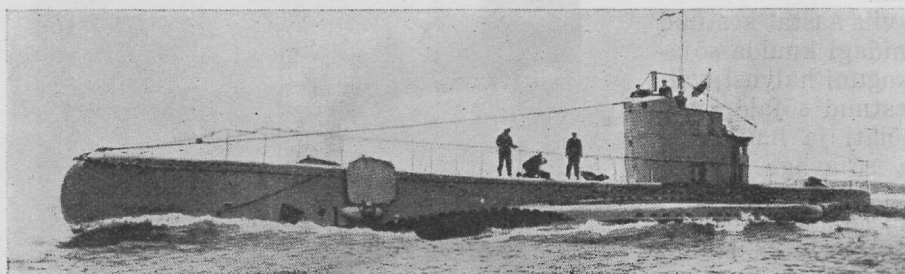
1924. a. tabab meie mereväge veel teinegi kaotus. 14-al oktoobril hukkub traalimistööl miini plahvatuse läbi s. l. „Meeme“. Näib, et s. l. „Meeme'l“ ei olnud meie laevastikus olemise aeg sugugi õnnelik. Juba 3 kuud pärast s. l. „Meeme“ rivisse astumist, s. o. 1919. oktoobris, tekib s. l. „Meeme'l“ Kaporje lahes plahvatus, mille tagajärjel laeva esimene osa purustatakse. 1924. a. suvel plahvatab s. l. „Meeme“ traalimistööl traalipadrin, nõudes ohvriks laeva pootsmani elu. Miiniplahvatus 14-al oktoobril nõuab aga juba kogu laeva ja ühes sellega ka veel ühe ajateenija ja nooremleitnant Habermanni elu.

Võib-olla oleks s. l. „Meeme“ veel praegugi meie laevastiku ridades, kui omal ajal suures demobilisatsiooni tuhinas poleks mereväelt ära võetud kõiki traalereid, mille tõttu traalimiseks tuli kasutada mittersobivaid laevu nagu s. l. „Meeme“.

1924. aasta ei olnud siiski meie mereväele ainult kaotuste aasta. 1924. aastal lastakse vette ja astub rivisse ka uus üksus t. p. „Sulev“. Sakslaste dessantoperatsiooni teostamisel Saaremaale 1918. a. hukkus teiste seas Kassari lahes ka saksa torpeedopaat A-32. Kuna torpeedopaadi hukkamise asjaolu oli teada, siis hakati

täitis kogu mereväe hinge „Lembitu“ rivist lahkumisel. „Lembit“ oli meie sõjalaevade isa; „Lembit“ oli esimene meie sõjalaevadest, kes astus vastu vaenlasele; „Lembitu“ pealt oli oma teenistuses läbi käinud suurem jagu meie merevähvitseridest. „Lembitu“ asemele mereväele tagasiantud miiniveeskjad „Ristna“ ja „Suurop“ ja traalerid „Keri“ ja „Vaindlo“ (siis „Kalev“ ja „Olev“) ei suutnud ka täita „Lembitust“ tühjaks jäänud kohta; „Lembit“ v a j a s v ä ä r i k a m a t j ä r e i t u l i j a t .

Siit peale algab mereväes rahulik periood ja elatakse päevast päeva ilma suuremate mõna-



Eesti allveelaev „Lembit“.

seda traalimise teel otsima, mis ka 1923. aastal õnnestus. Pärast ülestõstmist, täielist remonti ja ümberrelvastamist astuski A-32 1924. aastal t. p. „Sulevi“ nime all meie laevastiku koosseisu.

Järgnevaid 1925. ja 1926. aastat võib lugeda meie mereväe parimaiks aastaiks. Riigi majanduslik seisukord võimaldas suuremate krediitide andmist sõjaväele, mille tõttu ka merevägi sai täiendada oma tehnilist ja relvavarustist ja oli võimaldatud ka korralik õppuste läbiviimine. Kapten Herm'ile järgnenud merejõudude juhataja admiral Salza asjatundlikul juhtimisel tõusebki mereväe väljaõppe tase neil aastail väga kõrgele. Nüüd on ka juba merevähvitserikond vajalisel kõrgusel, sest sõjaaegsed ohvitserid on kõik lõpetanud täienduskursused ja teenistuses on ka juba kaks lendu rahuaegse ettevalmistusega ohvitseri. Ka allohvitserikond on juba väärilisel tasemel, olles läbi teinud vajalised õpingud. Ka on muutunud kodanike üldmassi suhtumine sõjaväesse, sest 1. detsembri kurbade sündmuste järelalusena ei nähta sõjaväelastes enam asjatuid riigiraha kulutajaid.

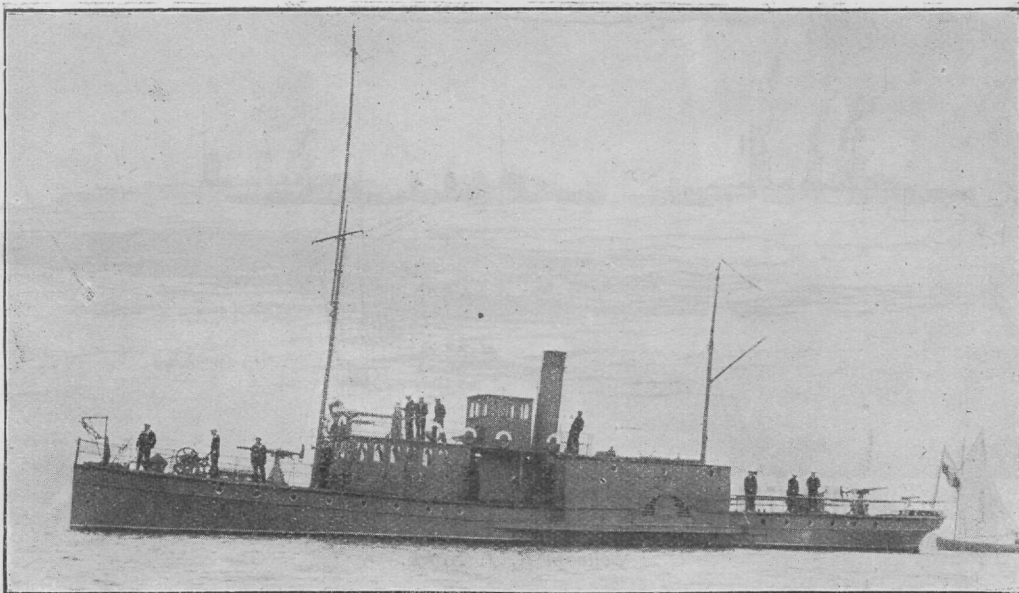
1926. aasta sügis toob meie mereväele kurva sündmuse. Otsustatakse lammutada s. l. „Lembit“, kuna tema remonteerimine leitakse olevat mitteotstarbekohane. Kõik muidugi said aru, et s. l. „Lembit“ oli oma ea ära elanud, kuid see arusaamine ei vähendanud kahjutunnet, mis

deta ja tõusudeta. Õppused käivad edasi sama intensiivselt kui enne. Saadetakse ohvitseri välismaale haridust täiendama ja korraldatakse ka kodumaal kõiki võimalikke õppusi, et ohvitseride ja allohvitseride taset pidada maksimaalsel kõrgusel. 1928. aastal asub teenistusse ka juba kolmas lend rahuaegseid ohvitseri.

Algavad kriisiaastad ei jätnud mõju avaldamata ka mereväele. Koosseisude kitsendamine ja krediitide kärpimine ei võimaldanud enam teostada kõiki vajalikke õppusi ega läbi viia vajalikke laevade korrashoiu remonte. Sügavamal kriisiaastal lahkuvad mereväest ka veel admiral Salza. Olles Vabadussõja algpäevadest peale teeninud meie mereväes oli admiral Salza oma ideaalse suhtumisega alluvatesse suutnud võita kogu mereväe pere poolehoidu. Lohutuseks oli, et admiral Salza ei lahkunud teenistusest mitte lõplikult ja tema oma uuel kohal Sõjanõukogus suudab samuti töötada mereväe kasuks. Admiral Salza asemel astub 15-al märtsil 1932. aastal merejõudude juhataja vastusrikkale kohale mereväekapten Grenz.

1933. ja 1934. aastat meie mereväes võib juba võrrelda Vabadussõjale järgnenud languseperioodiga, ehkki seekord langus ei olnud nii silmatorkav. 1933. aastal oli selge, et meie laevastiku senised tugevamad üksused „Lennuk“ ja „Vambola“ vajavad põhjalikku remonti, kuna vanuse, ehitusmaterjali nõrkuse ja kriisi-





S/l. „Tartu“ Peipsil suvistel õppustel.

aastate remontide puudulikkuse tõttu olid nad võrdlemisi halvas seisukorras. Kerkis esile küsimus, kas mätta suur hulk raha nende vanade laevade kordaseadmiseks või siis jätta laevad remondita ja säästa rahad uute üksuste muretsemiseks. Samal ajal esitati aga soodus pakumine laevade müügiks. Kuna laevad ilma remondita mõne aasta pärast niikuinii oleks tulnud vanaks rauaks lammutada ja kuna polnud ette näha soodsamaid müügivõimalusi tulevikus, otsustati „Lennuk“ ja „Vambola“ müüa Peruu vabariigile.

Tehtud otsuse otstarbekuses ei saa kuidagi kahelda, kuid see ei aidanud vähendada kibedust ja lootusetust mereväes. Mereväelt võeti ainukesed aktiivsed üksused, kuna uute üksuste saamine oli veel täiesti küsitav ja kaugel. Paljud ohvitserid ja allohvitserid jäid seetõttu ka üle koosseisu. Arusaadav, et kõik mainitu ühes kriisiaja üldise rõhutatud meeleoluga tegi mereväe tuleviku väljavaated kõige mustemaks. Naeratavat nägu nägi tol ajal mereväes harva.

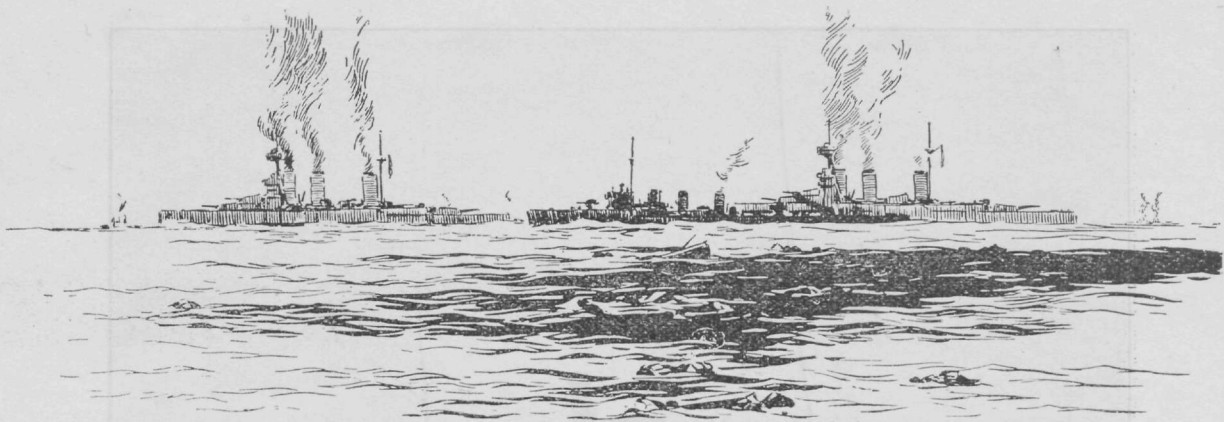
1934. aasta lõpuks selgub siiski, et mereväge ei ole täiesti unustusse jäetud ja uute laevade saamise võimalused paistavad juba reaalsematena. Kui siis 1935. aasta algul kirjutatakse alla leping uute allveelaevade ehitamiseks, hakkab mereväes vähehaaval haihtuma ka senine lootusetuse meeleolu. Esimene ehitatud allveelaevadest „Kalev“ saabub juba 1937. aasta juunikuu algul Eesti vetesse ja paari kuu pärast järgneb ka allveelaev „Lembit“.

Allveelaevade „Kalevi“ ja „Lembitu“ saabumisega algab elu mereväes uuesti. On jälle tegevust, on, mille eest hoolitseda, on, millele

tugineda ja vähehaaval hakkavad ununema kõik möödunud raskused ja halbused. Ollakse siiski veel kaugel mereväe 10-al aastapäeval valitunud tasemest.

Viimase tähtsana sündmusena tuleb juurde lisada veel senise merejõudude juhataja mereväekapten Grenzi lahkumine teenistusest. Mereväekapten Grenzil tuli merejõudude juhatajana läbi teha üks raskematest perioodidest mereväes. Kriisiaja krediidiraskused, laevade müük, uute laevade tellimise keerdkäigud nõudsid kõik äärmist rahulikkust ja külma verd. Oma õiglase ja tagasihoidliku iseloomu tõttu jättis mereväekapten Grenz mereväkke järele ainult sõpru. 1-el novembril s. a. asus merejõudude juhataja kohale mereväekapten Grenzi asemele senine merejõudude staabi ülem mereväekapten Mere.

Tehtud lühikesest ülevaatest näeme, et meie mereväel on möödunud kahekümne aasta kestel olnud nii halbu kui ka häid aegu. Praegu samub meie merevägi jälle tõusurada. On aga veel palju tööd teha ja eelkõige on meie mereväele tarvis hankida võitlusvahendeid, millega merevägi suudaks täita temalt oodatud ülesandeid. Need vahendid on kallid ja nõuavad riigilt ja rahvalt suuri ohvreid. Kui aga meilt sõja korral võetakse meie mereühenduste võimalus, siis kaotame ka varsti kõik vastupanu võimalused relvade ja sõjavarustuse lõppemise tõttu. Seepärast, kui tahame alal hoida ja kaitsta meie kättevõidetud iseseisvust, ei tohi meie tagasi kohkuda tegemast aegsasti selleks vajalikke ettevalmistusi ja tooma selleks väikesi ohvreid.



## Briti sõjaline abi Eestile.

Leitnant R. J. Kokk.

Meie iseseisvuse sünniaastal otsustas tolle-  
aegne kõrgeim riigivõim Maanõukogu juhatus  
31. jaan. 1918 saata välismaale erilise välis-  
delegatsiooni, kelle ülesandeks pidi olema välis-  
poliitiliste suhete loomine. Lisaks sellele üles-  
andele tuli aasta lõpul delegatsiooni liikmeile  
veel teine väga tähtis ülesanne — sõjalise  
abi hankimine Eestile võitluses  
välisvaenlastega.

Inglismaal viibis tol ajal 3 välisdelegat-  
siooni liiget — A. Piip, M. Martna ja  
E. Virgo. Saadud juhtnõoride kohaselt 19.  
nov. 1918 välisdelegatsiooni liige Londonis  
A. Piip esitas Briti välisministrile kirja, milles  
palus kuninglikult Briti valitsuselt Eestile  
sõjalist abi 6000 mehe, relvade ja laskemoona  
näol, kuid milles siiski esimesel kohal oli mai-  
nitud palve saata mereväe abi väikese laevast-  
iku näol.

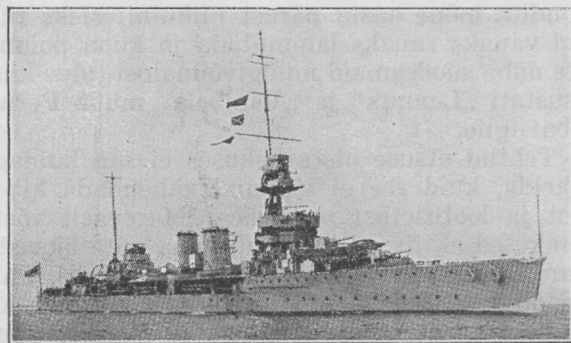
„... Eriliselt olgu öeldud, et mereabi võiks  
seista koos väikesest laevastikust, ühes arva-  
tud üks lahingulaev, mis võiks olla statsioneer-  
itud Tallinnas või kokkuleppel Eesti sõjami-  
nistriga mõnes teises Eesti navaalbaasis.“\*)

Säärasena kõlab see mereväelise abi palve,  
mida paluti Briti valitsuselt.

See kiri oli 20. nov. pärast lõunat üksik-  
asjalisel kaalumisel nõupidamisel välisministri  
abi lord Robert Cecil'i juures, millest võt-  
sid osa admiraliteedi esindajana staabiülema  
abi admiral Sir S. R. Fremantle ja  
kindralstaabi esindajana kolonel Kisch.  
Eesti poolt võtsid sellest nõupidamisest osa  
meie välisdelegatsiooni liikmed A. Piip, M.  
Martna ja E. Virgo.

Sellel nõupidamisel anti meie esindajale  
mõista, et sõjalist abi meeste näol ei ole või-  
malik anda, kuid loota võib laevastiku ja rel-  
vade abile.

Siitpeale hakkas sõjalise abi andmise küsi-  
mus väga kiirelt liikuma. Paar päeva hiljem  
Briti valitsus otsustas oma koosolekul lõplikult  
selle küsimuse ja juba 27. nov. lahkusid sel-



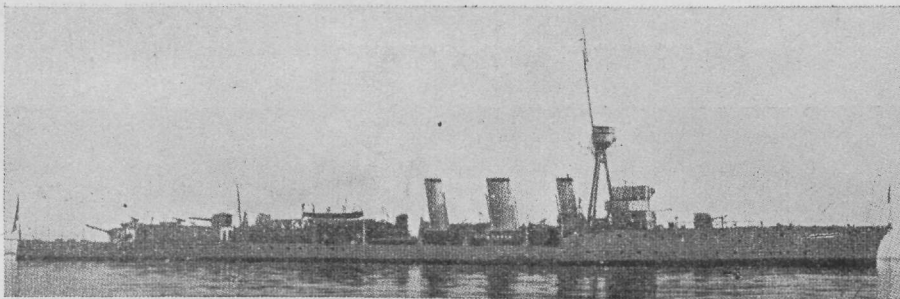
K.-ristleja „Cardiff“.

leks määratud laevastiku üksused Firth of  
Forth'ist, võttes kursi Liibavi, kuhu jõuti 1.  
detsembril.

Admiraliteedi poolt Balti merre määratud  
laevastik koosnes 3. kergeristlejate eskaadrist  
ja juurdeantud destroieritest, mis kuulusid 1.  
ja 2. destroierite flotilli. 27. novembril lahku-  
sid nõnda Firth of Forth'ist 5 kergerist-  
lejat, 9 destroierit ja 1 transport  
kontr-admiral Sir Edwyn S. Alexander  
— Sinclairi K. C. B., M. V. O. juhatusel all.  
Admirali lipulaevaks oli kergeristleja *Car-*  
*diff*. See kergeristleja oli täiesti modernne

\*) A. Piip. Tormine aasta, lk. 339.

K-ristleja „Cleopatra“ 3750 t; relvastis 4 — 6" ja 2 — 3" õk-suurt., 4 — 21" torp.-t. Kiirus 29 s.



sõjaaegne ehitus ja rivvi astunud juulikuus 1917. Omas normaalset veeväljasurvet 4190 t, oli relvastatud viie 6"/50 kal. suurtükiga, kahe 3" õhukaitse suurtükiga ja nelja 57-mm ja kahe 37-mm automaat-õhukaitse suurtükiga. Peale selle olid tekil kummalgi pardal kaks kahetorulist torpeedoaparaati 21" torpeedole. Turbiinid andsid 40 000 HJ, mis võimaldasid laevale käigu kuni 29 sõlme. Laev võttis kaasa kütteõli maks. 950 t. Kesklaev oli soomustatud 3" soomusvõega, mis võõri ja ahtri poole oli õhem, mõlemad tekid olid 1" soomusest. Meeskond oli 380—430 meest.

Teine eskaadrisse kuuluv ristleja *Curacao* oli täpselt samasugune kui *Cardiff*, kuid ainult vähe hiljem rivvi astunud, nimelt veebruarikuus 1918.

Kolmanda laevana kuulus eskaadrisse kergeristleja *Calyppo*. See laev oli ehitatud samuti sõja ajal veebruarikuust 1916 kuni juunikuuni 1917. Laev omas deplasmenti 4120 t. Tema artilleeria ja torpeedorelvastis oli täpselt samasugune kui *Cardiffil*, samuti olid võrdsed kiirus ja kütteainete tagavara, ainuke väike erinevus oli soomuses, kuna *Calyppo* lahingukamber oli 6" soomusest, oli see *Cardiffil* ainult 3" paksune soomus. Peale selle on teada, et *Calyppo* 6" suurtükid andsid tõstenurga kuni 40°.

Täiesti võrdne *Calyppsoga* oma ehituselt ja taktiliselt andmeilt oli eskaadri neljas laev kergeristleja *Cassandra*. See laev oli samuti sõjaaegne ehitus ja rivvi astunud 1917. aastal.

Eskaadri viiendaks laevaks oli kergeristleja *Cleopatra*. See laev oli eskaadris kõige vanem,

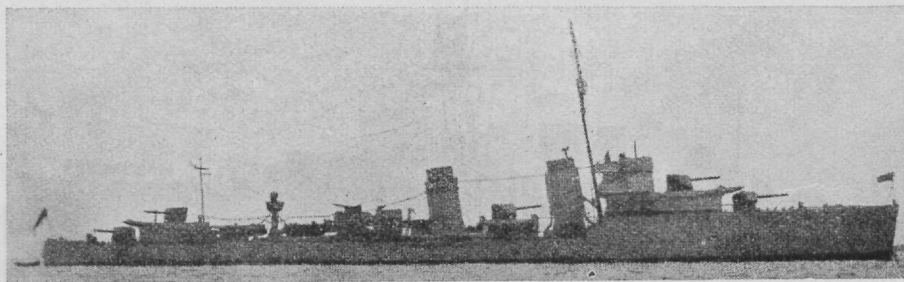
nimelt rivvi astunud juunikuus 1915. Seega oli ta küll „kõige vanem“, kuid muidugi täiesti modernehitus. Laeva deplasment oli 3750 t; oli relvastatud 4 — 6"; 2 — 3" õhukaitse- ja 2 — 37-mm õhukaitse suurtükiga. Torpeedorelvastiseks oli 4 — 21" kahetorulist aparaati, kummalgi pardal kaks aparaati. Laev omas kaheksa katelt ja turbiinid andsid 40 000 HJ, mis võimaldas käigu kuni 29 sõlme. Soomus ja kütteainete tagavara oli samane kui teistel eskaadri laevadel. Meeskonna arv oli 360.

1. destroyerite flotilli juhtlaevaks oli liider *Wallace*. Laev oli ehitatud 1916.—1917. aastal. Omas deplasmenti 1750 t. Oli relvastatud 5 — 4,7" suurtükiga ja õhukaitserelvadena omas 2 — 37-mm suurtükki. Torpeedorelvastiseks olid 2 kolmetorulist aparaati 21" torpeedodele. Turbiinid andsid 40 000 HJ, mis võimaldas käigu kuni 36 sõlme. Kütteaine tagavaraks oli 500 t naftat. Meeskond koosnes 160 ohvitserist ja mehest.

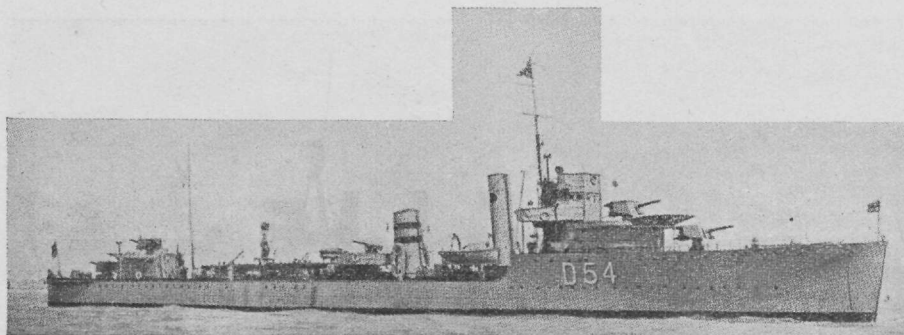
2. destroyerite flotilli juhtlaevaks oli liider *Shakespeare*, mis oma ehituselt ja taktikaliselt omadusilt oli täpselt sarnane liider *Wallace*'iga, kuid omas õhukaitserelvastisena veel lisaks ühe 3" õhukaitse suurtüki.

Nii 1. kui ka 2. destroyerite flotilli kuulsid V- ja W-tüübilised destroyerid.

1. destroyerite flotilli destroyer *Walker* omas deplasmenti 1300 t. Oli relvastatud 4 — 4" suurtükiga ja õhukaitserelvadena omas üht 3" suurtükki. Torpeedorelvastis koosnes kahest 3-torulise torpeedoaparaadist 21" torpeedodele. Turbiinid andsid 27 000 HJ, mis võimal-



Liider „Shakespeare“ 1750 t; relvastis 5 — 4,7" ja 1 — 3" õk-s., 6 — 21" t.-t. Kiirus 36 s.



Destroyer „Vanoc“ 1300 t; relvastis 4 — 4", 1 — 3" õk-suurt. 4 — 21" t.-t. Kiirus 34 s.

das käiku kuni 34 sõlme. Kütteõli tagavara oli 368 t. Meeskonna arv oli 110. Laev oli astunud rivvi veebruaris 1918.

Sama flotilli destroyer *Versatile* oli samuti rivvi astunud veebruaris 1918. Laeva deplament oli 1272 t, täie tagavara juures aga 1480 t. Suurtüki- ja torpeedorelvastis olid samad mis destroyeril *Walker*. Turbiinide võime 27 000 HJ võimaldas käigu kuni 34 sõlme, mis aga täie tagavara juures kahanes kuni 31 sõlmeni.

Kokku võttes võib tähendada, et destroyerite flotilli kuuluvad laevad olid kõik kõige uuemad, mis valmis saanud 1917.—1918. aastal. Seega olid nad tol ajal täiesti modernlaevad, ühesuguste taktikaliste omadustega ja seepärast ka nende taktikaline kasutamine oli väga kergendatud koostööl kergeristlejate eskaadriga.

Nagu juba eespool oli tähendatud, jõudis see laevastik 1. detsembril Liibavi reidile, kuhu jäi esialgu peatuma. 5. detsembril lahkus laevastik Liibavist, et sõita Tallinna, kuid öösel 5./6. detsembril juhtus õnnetus, mis ähvardas meid Briti laevastiku abist ilma jätta. Nimelt laevastiku jõudes Hiiumaa kohta sõitis kergeristleja *Cassandra* ühele miinile otsa, kusjuures laev sai nii suuri vigastusi, et hukkus. Selle õnnetuse üheks tagajärjeks oli 12 inimeste kaotus.

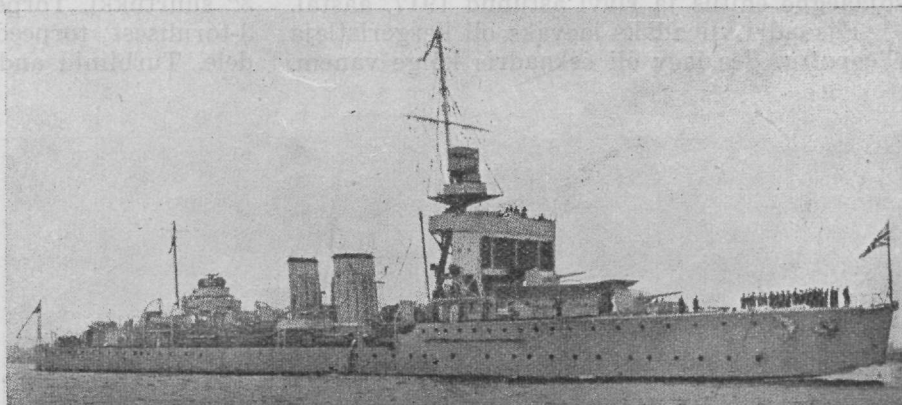
Kuid märksa raskemaks tagajärjeks ähvardas kujuneda olukord seetõttu, et laevastiku juhataja ei usaldanud enam edasi sõita, vaid otsustas pöörata tagasi Kopenhaageni. Sellest õnnetusest ja oma otsusest teatas admiral Sinclair admiraliteedile. See teade tekitas rõhuva mulje Briti admiraliteedis ja kui meie välisdelegatsiooni liige A. Piip külastas järgmisel päeval Foreign Office'is prof. Simpson'i, siis näis, et lootused laevastiku abile on esialgul luhtunud. Kuid vastastikusel kõnelusel A. Piibu nii muuseas mainitud väga tabav lause: „Ega Briti ühe hukkunud laeva pärast ometi muuda poliitikat“ \*) näis päästvat olukorra. Selle järelduseks oli vististi Foreign Office'i surve admiraliteedile, kes saatis uued direktiivid admiral Sinclair'ile.

Nii lahkus laevastik 8. detsembril Kopenhaagenist, et sõita Liibavi. Vahepeal oli aga Kopenhaageni jõudnud Inglismaalt ka mereväe transport *Princess Margaret*, millele oli laaditud meie sõjaväe jaoks relvi, laskemoona, varustust jne., mida Briti valitsus saatis meile abina. See transport nüüd koos laevastikuga lahkus Kopenhaagenist Liibavi suunas.

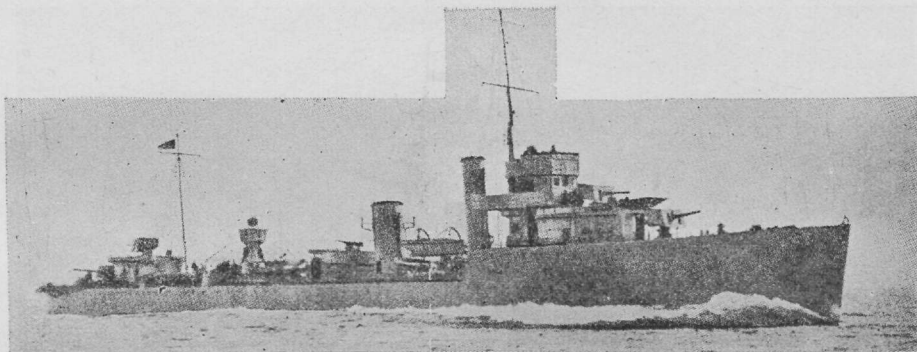
*Princess Margaret* oli endine Canadian Pacific Railway Co. reisijatelaev, mis oli mere-

\*) A. Piip. Tormine aasta, lk. 354.

Kergeristleja „Dragon“ 4650 t; relvastis 6 — 6", 2 — 4" ja 2 — 3" õk-s., õk-aut. torpeedorelvastis. Kiirus 29 s.



Destroier „Walker” (W-klass).  
1300 t; relvastis 4 — 4", 1 — 3"  
suurt. ja 6 — 21" t.t. Kiirus 34 s.



väe poolt üle võetud. Laev oli 5070 t suur; ehitatud 1913.—14. aastal. Relvastiseks oli kaks 4" suurtükki ja kaks 3" õhukaitsesuurtükki. Laev oli ümber ehitatud ka veeskjaks ja võis kanda kuni 400 miini. Laeva kiirus oli võrdlemisi suur, nimelt 22½ sõlme, katsetel oli isegi annud 23¼ sõlme.

Tallinnas oldi aga vahepeal väga vähe informeeritud olukorrast, kui kaugel on Briti laevastik ja millised on tema kavatsused. See-pärast peaminister K. Pätsi isiklikul soovil 8. detsembri ööl asus kolonel J. Laidoner aurikul *Lood* teele Liibavi, et isiklikult kutsuda Briti laevastikku Tallinna. Muret tekitas ainult küsimus, kas Briti laevastik veel asub Liibavis või mitte, sest teated sellest olid väga ähmased. Briti laevastiku abi tähtsust hindas aga kindral J. Laidoner järgmiselt, nagu see on mainitud tema kirjutises raamatus „Mälestused iseseisvuse võitluspäevilt“ II köide, lk. 16:

„Paistis, et meie seisukorra äärmine hädadohtlikkus oli just mere poolt, ja mere poolt kaitset meie oma jõududega kuidagi organiseerida ei oleks jõudnud. Sellepärast oli Inglise laevastiku saabumise küsimus meile kõige suurema tähtsusega.“\*)

Kolonel J. Laidoner sõitis *Lood*'iga kõigepealt Osmussaarde, et seal peale võtta lootsid, kes juba pikemat aega olid seal oodanud Briti laevastiku tulekut. Reisi jätkati aga Osmussaarest juba väikesel jäälohkujal *Reval* (praegune merejõudude koosseisu kuuluv *Jaan Poska*), sest ilm oli tormine ja *Reval* oli selleks märksa parem. Kaasa võeti Osmussaarest kõik lootsid kapten Stamm'i juhtimisel.

11. detsembril jõuti Liibavi ja kohe läks kolonel J. Laidoner kergeristleja *Cardiff* pardale admiral Sinclair'i jutule. Selle kõneluse järelduseks oli, et Briti laevastik veel sellel samal õhtul lahkus Liibavist ja jõudis Tallinna

reidile 12. detsembril kell 3\*) koosseisus 3 kergeristlejat ja 9 destroierit. Nähtavasti üks kergeristleja jäi Liibavi, kuna varustuslaev *Princess Margaret* aga koos laevastikuga jõudis Tallinna.

Sellega oli lahenenud nii palju muret ja ootust tekitanud Briti sõjalise abi küsimus, mille tähtsus oli meie iseseisvuse võitluses määrama tähendusega.

6. jaanuaril 1919 toimus eskaadri juhatajate vahetus. Kontr-admiral Sir Walter Cowan K. C. B., D. S. O., N. V. O. asendas admiral Sinclair'i, kes läks Inglismaale.

Admiral Sir Walter Cowan tuli kergeristleja *Caledon* pardal tagasi Balti merre. See ristleja oli täpselt samasugune laev kui *Calypso*, ainult rivvi astunud mõni kuu varem.

Ka laevastiku koosseisus toimus muudatusi. Nii mõned üksused olid sunnitud lahkuma Balti merelt, mida aga siis asendati jälle uutega. Seetõttu laevastiku koosseis oli Balti merel vahelduv. Ka mõjutas laevastiku koosseisu siin sõjaliste operatsioonide areng, mistõttu saadeti Balti merre ka veel teisi üksusi peale kergeristlejate ja destroierite.

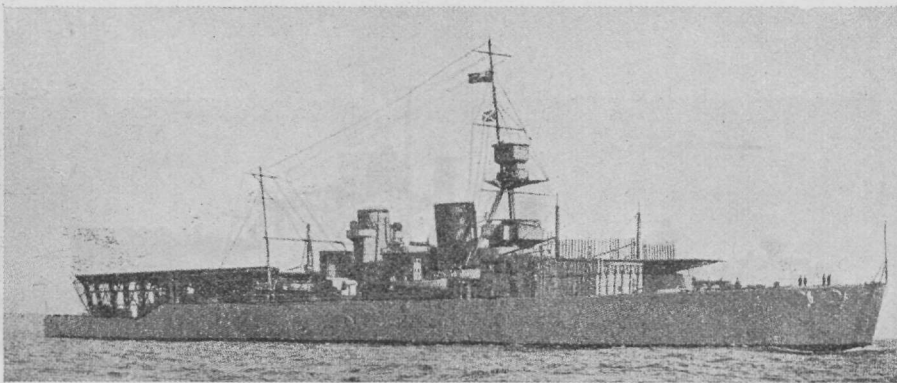
Peale eespool loeteldud kergeristlejate ja destroierite on viibinud Vabadussõja ajal Balti merel ja meid abistanud sõjalistes operatsioonides alljärgnevad laevad:

Kergeristleja *Galatea* tuli Balti merre 24. mail 1919 ja tõi Soome ja Balti riigesse Briti sõjaväelise missiooni kindral Sir Hubert Gough'iga eesotsas. Ristleja jäi siia kuni 14. oktoobrini 1919, millal lahkus Inglismaale võttes kaasa kindral Sir R. Haking'i.

*Galatea* oli üks vanemaid kergeristlejaid võrreldes eespoolmainitutega. Ehitatud oli see laev jaan. 1913 — dets. 1914. Omas veeväljasurevet 3500 t; relvastatud oli 3 — 6" ja 4 — 4" suurtükiga, õhukaitsereelvadeks olid 2 — 3" suurtükki. Torpedorelvastis koosnes neljast kahetorulisest aparaadist 21" torpedodele.

\*) Käesoleva kirjutise autori harvendus.

\*) Vististi kell 15 00. Autor.



Inglise lennukite emalaev „Victrola“ meie Vabadussõjas.

Kiirus oli 29 sõlme 40 000 HJ juures. Meeskond — 318.

Kõige uuematest kergeristlejatest saabusid aga 1919. a. suvel Balti merre *Dragon* \*), ehit. jaan. 1917 — august 1918; *Delhi* — ehit. oktoober 1917 — juuni 1919; *Dauntless*, mis astus rivvi detsembris 1918 ja *Danae*, mis valmis juulikuus 1918. Need olid Briti laevastiku kõige uuemad ja seega ka kõige modernsemad kergeristlejad. Nende deplasment oli 4650 t. Relvastatud olid nad 6 — 6" suurtükiga, õhukaitserelvastiseks olid 2 — 3"; 4 — 57-mm ja 2 — 37-mm suurtükki. Torpeedorelvastis koosnes neljast kolmetorulise torpedoaparaadist 21" torpeedodele, kusjuures kummalgi pardal oli 2 aparati. Soomus oli võrdne teiste kergeristlejatega. Turbiinid andsid 40 000 HJ — mis võimaldas kiiruse 29 sõlme. Kütteõli tagavara oli 1050 t ja meeskonnaks oli 440 ohvitseri ja meest.

Lühemat aega viibis Balti merel ka liider *Mackay*, mis sai valmis juunikuus 1919. Selle laeva tonnaaž oli täie tagavara juures 2053 t (normaal 1801 t). Relvastatud oli see laev 5 — 4,7"; 1 — 3" ök. ja 2 — 37-mm ök-suurtükiga. Omas 6 — 21" torpedotoru, paigutatud kolmetoruliste aparatiidena. Kiirus oli 35 sõlme ja meeskonnaks 160 meest. See liider, mis kuulus nn. „admiraliteedi suurprojekt“ (Admiralty Large Design) klassi, oli tolle aja kõige modernsem ja täiuslikum flotilli juhtlaev. Nähtavasti see laev kohe pärast valmissaamist saadeti Balti merre, kus ta tegutses 3. destroyeriite flotilli juhtlaevana. Nimelt mõned destroyeriid 3. destroyeriite flotillist saadeti 1. ja 2. flotilli täienduseks 1919. a. suvel.

Käsitada oleval andmeil on meie Vabadussõja kestel viibinud Balti merel alljärgnevad destroyeriid: *Walker*, *Voyager*, *Vendetta*, *Va-*

*nessa*, *Wryneck*, *Versatile*, *Vivacious*, *Vanoc*, *Verulam* \*), *Vittoria* \*\*) ja *Scout*.

Viimasena mainitud destroyeri *Scout* kuulus nn. admiraliteedi „S“-klassi. Laev omas deplasmenti 1075 t; oli relvastatud 3 — 4" suurtükiga; 1 — 37-mm ök-automaat; torpedotorusid oli 4 — 21" paigutatud 2-toruliste aparatiidena. Kolm Yarrow öliküttega katelt ja turbiinid andsid 27 000 HJ, mis andis maks. kiiruse 26 sõlme. Kütteõli tagavara oli 301 t. Meeskond koosnes 90 mehest. Laev astus rivvi juunikuus 1918. Selletüübilistel destroyeriitel oli võortäav ja plaadid ning kaared vööriosas tugevdatud, et neid destroyeriid teha rohkem sobivamaks allveelaevade rammimisel.

1919. a. sõjaliste operatsioonide arenedes palus laevastiku juhataja saata oma käsutusse ka merelennuväge. Selleks jõudis Tallinna ligdale 6. juulil 1919 lennukitekanaja *Vindictive*. See laev oli ümber ehitatud ristlejast *Cavendish*. Omas veeväljasurvet 9750 t; oli valmis saanud oktoobris 1918; relvastiseks oli: 4 — 7,5"; 4 — 75-mm; 4 — 3" õhukaitse; 4 — 21" allveetorpedotoru ja 2 — 21" pealveetorpedotoru. Soomus oli 1½"—3" paksune. Neli turbiini andsid 60 000 HJ, mis võimaldas arendada kiirust kuni 30 sõlme. Küte oli segaküte, kusjuures küttagavara koosnes 800 t kivisöest ja 1420 t kütteõlist. Laevale võis võtta 6 lennukit. Meeskonnaks oli 730 mereväelast, lendurid juurde arvamata.

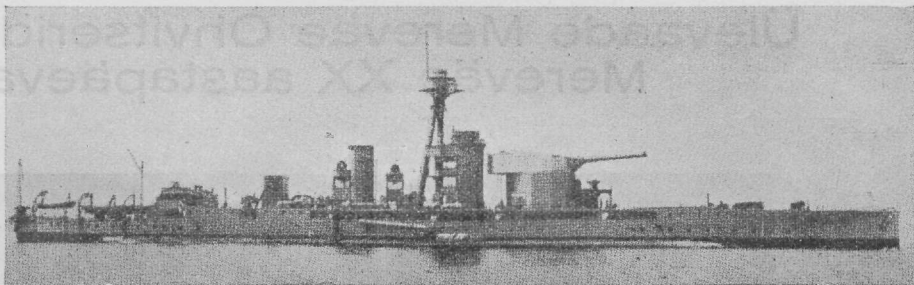
Tallinna sõidul juhtus aga selle laevaga õnnetus. Nimelt 6. juulil 1919, sõites 15-sõlmelise kiirusega, sattus laev Tallinna lahes Vahe-madalale, kus oli kinni 8 päeva. Madalikult lahtisaamiseks lossiti laevalt praamidesse 2212 t raskuses igasuguseid tagavaru. Vigastada sai laeval rida kaari ja plaate, kuid need vigastu-

\*) Sõitis 1919. a. Soome lahe idaosas miini otsa ja hukkus.

\*\*) N. Vene allveelaev laskis torpeedoga põhja 1919. a. Soome lahe idaosas.

\*) K/r. *Dragon* saabus Balti merre 28. mail ja *Danae*, *Delhi* ja *Dauntless* vististi 30. juunil 1919.

Monitor „Erebus“ 8000 t; relvastis  
2 — 15", 8 — 4", 2 — 3" õk-s.  
ja õk-automaadid. Kiirus 12 s.



sed olid märksa väiksemad, kui võis oletada esialgu. Vigastused parandati põhjalikult Inglismaal 1920.—21. aastal, kusjuures see olla maksma läinud £ 200.000 (Ekr. 3.670.000.—).

1919. a. võttis osa operatsioonidest ka üks Doveri patrulli kuulsamaid monitore *Erebus*, mis jõudis Soome lahte 24. oktoobril. Sellel monitoril oli kuulsusrikas minevik seljataga, sest teotsemisel Flandria ranna vastu oli tema pihta saanud ühe kaugelt raadio teel juhitava lõhkeainega täidetud mootorpaadi. Vigastused olid aga parandatud 2 nädala jooksul. Balti merre toodi see monitor eesmärgiga teetseda Krassnaja Gorka vastu.

See monitor oli rivvi astunud septembrikuus 1916. Tonnaaž oli 8000 t; relvastiseks oli: kaks 15<sup>11/42</sup> kal.; kaheksa 4"; kaks 3" õk. ja kaks 37-mm suurtükki. Tornisoomuse paksus oli 13"; tekk oli 8" ja vaheseinad 4" soomusest. Kolmekordse paisumisega aurumasinad andsid 6000 HJ, mis andis kiiruse 12 sõlme; katsetel olla saadud isegi 14,1 sõlme.

15<sup>11/42</sup> kal.; kaheksa 4"; kaks 3" õk. ja kaks (37 km). Laev oli varustatud udutekitamise aparaadiga.

Maikuus 1919 jõudis Tallinna ka 7. allveelaevade flotill, mis koosnes *L-* ja *E*-tüübilistest allveelaevadest. Peale selle võtsid operatsioonidest osa CMB-d (mootortorpeedopaadid) ja mitmesugused muud vähemad laevad, nagu traalerid propelleritega kui ka ratastega, transpordid, allveelaevade saatelaev jne.

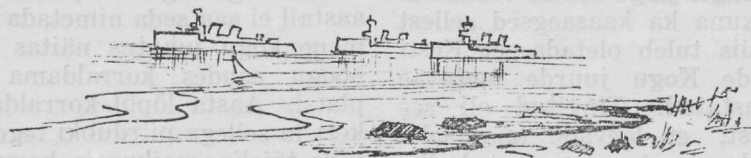
Nende laevade üksikasjaline kirjeldus ei mahu käesoleva kirjutise ramidesse, kuna seda küsimust kavatsen käsitleda võimaluse korral edaspidi.

Kokku võttes võib mainida Briti mereväelise abi kohta, et selleks saadeti admiraliteedi poolt Balti merre Briti laevastiku kergete jõudude

modernsemad ja kõige uuemad laevad. Mõned laevad isegi olid valmis saanud alles 1919. aastal, s. o. pärast vaheerahu sõlmimist. See kõik näitab, kui suure riski võttis enesele Briti admiraliteet, saates pärast raske Maaailmasõja lõppu oma laevastiku kergete jõudude koorekihi Balti merre, milles miinide oht oli väga suur. Seepärast on täieliselt mõistetav admiral Sinclair'i seisukoht öösel 5./6. detsembril 1918, kui hukkus ristleja *Cassandra*, pöörata tagasi sellest miinidega ülekülvatud rajoonist. Briti admiraliteet sellest momendist peale seisis kahtlemata raske ülesande ees. Tõsiasi, ohverdada laevastiku kõige modernsemad kerged jõud kuskil Balti merel mingisugustes operatsioonides pärast Maaailmasõja lõppu, mille eesmärkidest ja tarvidusest avalikul arvamisel polnud aimugi — oli muidugi raske põhjendada avalikkusele. Teiseks oli muidugi ohvitseride ja meeskonna meeoleolu, kes kõik pärast vaheerahu lootsid rahulikule ja kergemale elule. Nüüd aga olid kõik lootused nurjunud ja algas jälle endine sõjatee tallamine.

Admiraliteet jättis väga palju initsiatiivi ja otsustust laevastiku juhataja kanda, seepärast meie iseseisvuse võitluse hindajad ei tohiks kunagi unustada toleaeagset laevastiku juhatajat kontr-admiral Sir Edwyn S. Alexander-Sinclair'i ja tema teeneid. Paralleelselt sellele ei tohi meie aga unustada ka meie vabadasõjaaegse ülemjuhataja kindralleitnant J. Laidoner'i sõitu Liibavi, mis tõi murrangu admiral Sinclair'i otsusesse. Nende kahe mehe kõnelus 11. detsembril 1918. a. Liibavi reidil kergeristlejal *Cardiff* oli üks tähtsaim meie raske iseseisvuse võitluse võiduka lõpu aluskivi.

Kasutatud allikad: A. Piip. Tormine aasta. Mälestused iseseisvuse võitluspäevilt II köide. Koguteos „Johan Laidoner“. The London Gazette, 6. aprill 1920. Jane's Fighting Ships 1921.



# Ülevaade Mereväe Ohvitseride Kogust Mereväe XX aastapäevaks.



Vabadussõjajärgseid mereväeohvitseride s/l. „Lembit“.

Mereväe Ohvitseride Kogu ei alanud oma tegevust mitte kohe mereväe loomise järel, nagu see tavaliselt oleks pidanud sündima. Tolle aja kriitilised ja rasked olukorrad ei võimaldanud seda, sest mereväe loomine, korraldamine ja hiljem sõjategevus ei jätnud ohvitseridele selleks küllalt aega. Samasugune oli lugu ka teistes väeosades. Kui meie sõjavägi omandas juba enamvähem korraldatud ilme, tuli kohe hakata mõtlema ka ohvitseride koondamisele ühiseks pereks.

5. septembril 1919. aastal ilmub sõjavägede ülemjuhataja käskkiri nr. 549, millega määratakse kindlaks „Eesti Rahvaväe Ohvitseride Kogu põhikiri“. Selle põhikirja kohaselt moodustatav Kogu pidi kujundama praegusele ohvitseride keskkogule vastava organi. Üksikute väeosade ohvitseride kogud pidid kujundama eelmainitud kogu osakonnad. Järelikult oleks ka mereväes pidanud moodustatama vastav osakond. Kuna käskkirjades ja muus kirjavahetuses ei leidu mingit jälge sellise osakonna moodustamisest ja kuna ka kaasaegsed sellest midagi ei mäleta, siis tuleb oletada, et Eesti Rahvaväe Ohvitseride Kogu juurde mereväe osakonda ei moodustatud. Tingitud oli see arvatavasti asjaolust, et laevade laiali oleku tõttu oli raske kokku saada suuremat hulka

mereväes teenivaid ohvitseride asja korraldamiseks ja otsustamiseks. Seega olid siis tollal mereväe koosseisus teenivad 122 ohvitseri koondatud ainult laevade ühiskajutite juures, kuna kaldaasutiste ohvitseridel puudus kogu taoline organ üldse.

Sõjaministri käskkirjaga nr. 192 määratakse 21. märtsil 1921. aastal kindlaks ohvitseride kogude põhikiri. Vastavalt sellele määrabki merejõudude juhataja käskkirjaga nr. 354, 5-st aprillist 1921. a., Mereväe Ohvitseride Kogu avamise koosoleku. Koosolek toimus 8. aprillil 1921. a. s/l. „Lembit“ ja seal tutvuti uue põhikirjaga ja valiti kogu juhatus kogu tegevuse korraldamiseks. Mereväe Ohvitseride Kogu avamisel oli kogus 87 liiget, mis moodustas küllalt arvuka pere. Seega tuleb siis Mereväe Ohvitseride Kogu sünnipäevaks lugeda 8-s aprill 1921. a.

Vaadeldes nüüd tagantjärele Mereväe Ohvitseride Kogu tegevust peame tunnustama, et alg-aastail ei saa seda nimetada väga edukaks. Esimene kogu juhatus näitas küll algul teatavat hoogu asudes korraldama Kadriorus tennisplatsi. Aasta lõpul korraldati veel ühine bankett ja sellega piirdubki tegevus. Nüüd järgneb jälle täieline vaikus ja kogu olemasolust annab





Mereväe Ohvitseride Kogu liikmeid Mereväe X aastapäeval.

elumärki ainult iga-aastane sunduslik üldkoosolek uue juhatuse valimiseks.

1925. aastal näeme teatavat elevust ohvitseride Kogu tegevuses. Muretsetakse uus tennisplats, hangitakse ohvitseridele vormiesemeid, mida kodumaal raske saada, korraldatakse Mereväe ball ja palju muud. Olgu võrdluseks tähendatud, et 1925. aastal peab kogu juhatus 17 koosolekut, kuna 1923. aastal on koosolekuid kolm ja needki ametite jagamiseks, üldkoosoleku kokkukutsumiseks ja asjaajamise üleandmiseks, seega sunduslikud. Pärast 1925. aastal tärnanud elevust näeme jällegi tegevuse vaibumist, kuid mitte enam säärasel määral kui kogu algaastail.

Nii lähebki Mereväe Ohvitseride Kogu tegevus kõikuvat rada, tõustes vahel kõrgemale, vaibudes järgneval aastal aga uuesti. Rõõmutava nähtusena tuleb seejuures märkida, et vaatamata vahepealsetele vaikuseperioodidele näitab kogu tegevus üldiselt siiski kindlat tõusu suunda.

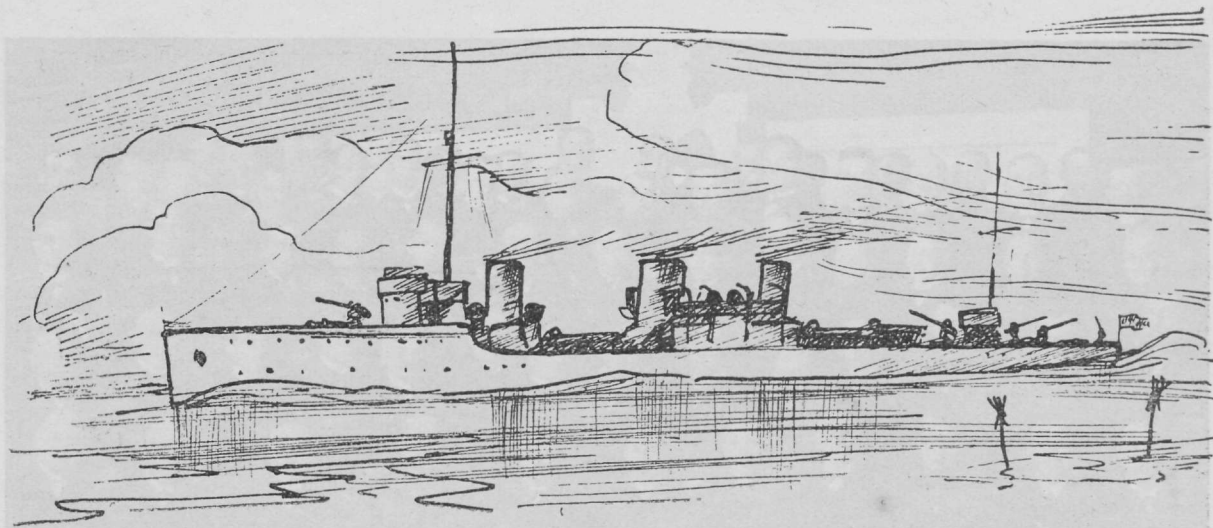
Mereväe ohvitseride kogu suurematest saavutustest tuleks märkida varemmainitud tennisplatside muretsemist, purjehaji hankimist,

ajakirja „Merendus“ asutamist ja terve rea majanduslike soodustuste korraldamist Kogu liikmetele.

Mereväe Ohvitseride Kogu tegevusele mõjus väga takistavalt Kogu ruumide puudumine. Puudus koht omavaheliseks kokkutulemiseks, mille tõttu jäi paratamatult täitmata Kogu peaesmärk — liita mereväes teenivad ohvitserid ühiseks pereks. Mitmedki head kavatsused sel alal nurjusid kas rahaliste või muude raskuste tõttu. 1937. aastal õnnestub viimaks ruumide soetamine ja Kogu leiab endale peavarju Merejõudude staabi juures. Ruumide saamine mõjub Kogu tegevusele väga elustavalt. Varsti suudab Kogu juhatus hankida ka tarvilise sisseseade ja nüüd näeme Kogu tegevust laienevat juba hoogsalt.

Tehes Mereväe XX aastapäevaks selle lühikesee kokkuvõtte võime rahuldusega tunnistada, et Mereväe Ohvitseride Kogu elu on liikunud üldist tõusurada ja et nüüd, kus on loodud ka veel oma kodu, suudetakse saavutada Kogu tõeline eesmärk — liita mereväeohvitserid ühiseks pereks.

J. S.



## Mereväe Üleajateenijate Liitkogu ja tema tegevusest 1938. a.

Mereväe 20-da aastapäeva puhul viibib mereväe üleajateenijate organisatsiooniline keskus — Mereväe Üleajateenijate Liitkogu alles oma kolmeteistkümnendas aastakäigus. See aeg ühele organisatsioonile ei ole pikk, kuid peab ütlema, et sellest siiski on piisanud, et luua õige suund ja omandada vajalikud tegurid liikmeskonna abistamiseks majanduslikult, arendada kultuuriliselt ja pakkuda vajalist meelelahutust vaba aja möödasaatmisel. Kogu asutamisel 7. mail 1926. a. puudus esimesel „Kogu“ juhatusel vilumus organisatsiooni juhtimiseks; kõik oli alles lapsekingades ja sellepärast ei suudetud ka alguses midagi erilist ära teha. Ei teatud õieti, millest alustada, mis võiks liikmeskonnale meeldida. Lisaks sellele puudusid ajakohased vastavad ruumid, sest alates „Kogu“ asutamisest kuni 1933. aastani tegutseti endise Mereväe Ekipaaži juures asuvas puumajas, kus kasutada oli vaid üks ruum einelauale, teine biljardiruumile ja lisaks veel köök. Oli ilmne, et niisuguste ruumide juures liikmeskonna meelelahutuseks vaevalt midagi sai ära teha. Kogu üldkoosolekuid tuli pidada Mereväe õppekompani üldklassis. Sootuks teise pöörde võttis aga asi, kui 1933. a. tollaeagne „Kogu“ majavanema pootsman Johannes Vasko energilisel hoolitsusel õnnestus „Kogule“ üürida sobivad ruumid eramajas Niine t. 2. Sellest ajast alates on „Kogu“ tegevus teinud järsu hüppe ülespoole ja praegu on „Kogul“ järgmised ettevõtted, ringid ja sektsioonid:

1) einelaud, 2) laenu-hoiukassa, 3) abiandmiskassa, 4) orkester, 5) meelelahutustoimkond, 6) laulu-, näite- ja muusikaring, 7) male-, kabe- ja bridžisektsioon, 8) naisring, 9) võimlemisgrupp.

Mereväe juubeliaastal tegutses „Kogu“ ametipersonaal järgmises koosseisus:

a) juhatus: esimees *instr.* Arnold Areneem, abiesimees *v.a.-o.* Evald Loo, laekahoidja *v.a.-o.* Oskar Väin ja sekretär pootsman Konstatin Münt.

b) revisjonikomisjon: esimees *n.a.-o.* Tiit Saarepera, liikmed: *instr.* Valdur Raid, *v.a.-o.* August Toss, *v.a.-o.* Leopold Pere ja *v.a.-o.* Nigul Metsar.

d) majavanem: *n.a.-o.* Johannes Piiskop, majavanema abi *n.a.-o.* August Rajamäe.

e) orkester: orkestrijuhataja *I jrg.* muusikant Aleksander Tammar, orkestrivanem *v.a.-o.* Oskar Väin.

f) laulu-, näite- ja muusikaring: juhataja *instr.* V. Raid ja hiljem kapral Hermann Kidron.

g) kabe-, male- ja britžisektsioon: juhataja *v.a.-o.* Kaarel Kivisild.

h) meelelahutustoimkond: esimees *n.a.-o.* Aavo Kõivo ja 13 väeosade esindajat.

i) võimlemisgrupp: juhataja *n.a.-o.* Karla Silvet.

j) naisring: juhataja *pr.* Aunmaa, abijuhataja *pr.* Marko, laekahoidja *pr.*

M a r t s o o, kirjatoimetaja pr. K r u u s m a ja kirjatoimetaja abi pr. P ö l d.

Kuni 1-se novembrini s. a. on peetud üldkoosolekuid 2 ja juhatusese koosolekuid 33; sisse tulnud kirju 54, välja läinud 226.

Aasta jooksul on Kogu oma organite kaudu liikmeile korraldanud alljärgnevaid meelelahutusi:

- 1) vastlaõhtu Kogu ruumes 29. 01. 38;
- 2) peoõhtu Kogu ruumes 19. 02. 38;
- 3) naisringi teeõhtu Kogu ruumes 30. 03. 38;
- 4) 1-se mai vastuvõtt Kogu ruumes 30. 04. 1938.

juhile, I jrg. muusikant Aleksander Tammarile tuleb anda täit tunnustust ennastsalgava töö eest.

Vabariigi 20-at aastapäeva pühitseti Kogu ruumes aktusega, kus Kogu esimees päevakohases kõnes meenutas sündmuse tähtsust ühtlasi juhtides kokkuvõttes tähelepanu ja tuues paralleele muistsete eestlaste võitluste ja meie Vabadussõja kohta. Aktusest võttis osa ka Kogu orkester ja terve kuulajaskond oli kõrgepingeliselt häälestatud isamaalikult.

Erilist tähelepanu väärrib 24. 03. 38. a., millal Merejõudude Staabi ülema poolt alljärg-



Mereväe Allohvitseride Kogu  
tänavuastane juhatus.

- 5) lastepidu loteriiga Kogu ruumes 22. 10. 1938.
- 6) mardihaneõhtu Kogu ruumes 05. 11. 38.
- 7) 22. 12. 37 korraldati Kogu ruumes lastejõulupuu, millest osa võttis Kogu liikmete lapsi üle saja.

Kogu orkester, kes 1934. a. Eesti mängudel Eesti Spordikeskliidu poolt leidis täie tunnustuse, moodustades koos sõjaväe ja kaitseliidu orkestritega mängude muusikalise külje selgroo ja kes oli 1937. aastal peaaegu varjusurma väinunud, virgutati k. a. algul jälle elujõusse. Tänu Merejõudude Staabi ülemale, kes pillide remondiks lahkesti lubas rahalist toetust ja asjaolule, et võimaldus saada tasuta orkestrijuht Suurupi komandantuurist, hakkas asi edenema ja XI Eesti üldlaulupeol figureeris osavõtivate pasunakooride nimestikus juba Mereväe Üleajateenijate Liitkogu orkester. See, arvesse võttes lühikest harjutusaega, oli suur saavutus ja orkestri-

nevaile kogu liikmeile välja jagati teenetemärgid — Kotkaristid:

- |     |                |                 |   |          |
|-----|----------------|-----------------|---|----------|
| 1)  | <i>instr.</i>  | Areneem Arnold  | — | höberist |
| 2)  | "              | Aasma Leonhard  | — | "        |
| 3)  | "              | Kadajas Herbert | — | "        |
| 4)  | "              | Sikemäe Alfred  | — | "        |
| 5)  | "              | Talpak Kristof  | — | "        |
| 6)  | <i>pootsm.</i> | Münt Konstantin | — | "        |
| 7)  | <i>veltv.</i>  | Johanson Roman  | — | "        |
| 8)  | <i>instr.</i>  | Peet Juhan      | — | raudrist |
| 9)  | "              | Soovik Ain      | — | "        |
| 10) | "              | Park August     | — | "        |
| 11) | <i>v.a.o.</i>  | Kapten Gustav   | — | "        |
| 12) | "              | Karpov Vladimir | — | "        |
| 13) | "              | Pärn Albert     | — | "        |
| 14) | "              | Toss August     | — | "        |
| 15) | <i>n.a.o.</i>  | Kalmend August  | — | "        |

See oli esmakordne juhtum meie Kogu ajaloos, millal ametlikuks toiminguks kasutati Kogu ruume ja sellena ka suureks auks meie Kogule.

7-al mail s. a., juhuslikult Kogu 12-al aasta-päeval, toimus Kogu ruumes Vabariigi üleajateenijate Keskkogu üldkoosolek, kus Keskkogu juhatusse mereväe esindajana valiti praegune Mereväe Üleajateenijate Liitkogu esimees instruktor Arnold Arenem.

Soome võimlemise suurpidustusist Helsingis võttis Kogu osa oma võimlemisgrupiga n.a.-o. K. Silveti juhatusel „Eesti Võimlejate liidu“ koondrühmas 16.—20. 06. s. a.

24.—26. 09. s. a. meie sõjalaevade külaskäigul Helsingis uuendati ja kinnitati sõprusside-

3) n.a.-o. Virkepuu — n.a.-o. Öisma Mer. Üleaj. Liitk. 4840 punkti

4) v.a.-o. Lõhmus — v.a.-o. Kivisild Mer. Üleaj. Liitk. 4280 punkti

Laskmises võisteldi 17-al septembril s. a. väikekaliibr. püssist Mereväe Õppekompani laskerajal ja 18-al septembril s. a. täiskaliibr. püssist Kalevi Üksiku Jalaväepataljoni laskerajal. Võitis Mereväe Üleajateenijate Liitkogu meeskond 3875 silmaga Sõjavägede Staabi



Moment Mereväe Üleajateenijate Liitkogu vahelisist bridživõistlustist.

meid Soome mereväe allohvitseridega. Nii oli 24. 09. s. a. Soome mereväe allohvitseride Kogusse palutud koosviibimisele 15 meie allohvitseri, kus soomlaste poolt mälestuseks üle anti Soome sõjalaeva miniatuurlipp. Järgmisel päeval viibis vastukülaskäigul meie allveelaevadel 40 Soome allohvitseri, kus tuju oli eriti ülev.

Sõjavägede Staabi Üleajateenijatekoguga, kellega lähedased sõprussidemed, on peetud traditsioonilised võistlused bridžis ja laskmises.

Bridžis peeti võistlus Mereväe Üleajateenijate Liitkogu ruumes 23-al aprillil s. a. Osa võttis kummaltki poolt 4 paari. Võitjaks tuli Sõjavägede Staabi Üleajateenijatekoguga meeskond 16520 punktiga Mereväe Üleajateenijate Liitkogu 13600 punkti vastu. Paremaid tulemusi saavutasid järgmised paarid:

- 1) v.a.-o. Aave — v.a.-o. Ermel, Sv. Staabi ül-kogu 6030 punkti
- 2) n.a.-o. Salu — v.a.-o. Vannas Sv. Staabi ül-kogu 5620 punkti

Üleajateenijatekoguga 3760 silma vastu. Paremad tulemused olid:

- a) väikekaliibr. püssist:
  - 1) v.a.-o. A. Jalak MÜL — 282 silma
  - 2) rms. P. Karu Sv. St. Ü. — 274 „
  - 3) v.a.-o. G. Kapten MÜL — 270 „
  - 4) veltv. J. Tuulik MÜL — 266 „
- b) täiskaliibr. püssist:
  - 1) v.a.-o. A. Jalak MÜL — 257 silma
  - 2) v.a.-o. A. Pärn MÜL — 238 „
  - 3) rms. P. Karu Sv. St. Ü. — 236 „
  - 4) v.a.-o. G. Kapten MÜL — 235 „

#### Kogu omavahelistel võistlustel tulid kohtadele:

- a) kergejõustikus:
  - 100 m jooksus: 1) n.a.-o. E. Aarte 12,1 sek.
  - 2) v.a.-o. A. Taru 12,3 „
  - 3) v.a.-o. E. Vaher 12,6 „
  - 1500 m jooksus: 1) v.a.-o. J. Olup 4 m. 55,0 s.
  - 2) I.j.m. E. Simastel 5 m. 07,7 s.
  - 3) v.a.-o. A. Kaljusaar
- kaugushüppes: 1) n.a.-o. E. Aarte 5,59 m
- 2) v.a.-o. A. Taru 5,43 „
- 3) v.a.-o. A. Toompuu 5,20 „

kõrgushüppes:	1) <i>I j.m.</i> E. Simastel	1,40 m
	2) <i>v.a.o.</i> K. Kivisild	1,40 „
	3) <i>v.a.o.</i> A. Taru	1,35 „
kuulitõukes:	1) <i>n.a.o.</i> E. Aarte	11,53 m
	2) <i>n.a.o.</i> J. Kalde	11,22 „
	3) <i>v.a.o.</i> E. Vaher	10,63 „
kettaheites:	1) <i>n.a.o.</i> E. Aarte	38,45 m
	2) <i>n.a.o.</i> J. Kalde	36,90 „
	3) <i>v.a.o.</i> E. Vaher	33,17 „
granaadiviskes:	1) <i>spets.</i> A. Ivalo	67,00 m
	2) <i>v.a.o.</i> F. Marko	59,88 „
	3) <i>t.a.o.</i> A. Kaljusaar	58,92 „

b) bridžimängus:

- 1) paar *v.a.o.* J. Olup — *v.a.o.* A. Tõnuri 102 punkti
- 2) paar *v.a.o.* V. Randma — *n.a.o.* V. Vetela 92 punkti
- 3) paar *n.a.o.* T. Saarepera — *n.a.o.* A. Rajamäe 89 punkti

d) malemängus:

1. ja 2. *instr.* J. Korro 9 punkti
- v.a.o.* K. Kivisild 9 „
- 3) *v.a.o.* A. Ruga 7 „

e) kabemängus:

- 1) *pootsm.* K. Münt 19,5 punkti
- 2) *v.a.o.* K. Kivisild 16,5 „
- 3) *v.a.o.* A. Voog 15 „

Abiellunud on järgmised üleajateenijad:

- 1) *I j.m.* Erik Simastel neu Leida Ridolin'iga
- 2) *n.a.o.* Harry-Edvin Alunurm neu Malle Salund'iga
- 3) *I j.m.* Elmut Pärg neu Illa Liikanen'iga
- 4) *I j.m.* Voldemar Paesüld neu Tamara Väär'iga

Alljärgnevate üleajateenijate abikaasadel on sündinud lapsi:

- 1) *n.a.o.* Jaan Kiršfeldti abikaasal poeg Atso
- 2) *v.a.o.* Johannes Merendi abikaasal poeg Ando



Mereväe Üleajateenijate Liitkogu bridžimeeskond, kes võistles Sõjavägede Staabi Üleajateenijatekogu vastu.

- 3) *instr.* Vinfred Pruks'i abikaasal poeg Rein
- 4) *n.a.o.* August Rajamäe abikaasal tütar Kristi
- 5) *instr.* Olev Raondi abikaasal tütar Kulla
- 6) *pootsm.* August Tuulik'u abikaasal tütar Mall
- 7) *v.a.o.* Herbert Krik'i abikaasal poeg Heigo
- 8) *I j.m.* Herbert Valtna abikaasal tütar Mai-Anne
- 9) *spetsialist* Roland Kirikmaa abikaasal poeg Rein
- 10) *v.a.o.* August Elmi abikaasal poeg Heinari
- 11) *n.a.o.* Ralf Niineväli abikaasal tütar Helin

Surnud on:

- 1) *v.a.o.* Verner Oja'l poeg Heigo
- 2) *pootsm.* August Tuulik'ul tütar Mall
- 3) *v.a.o.* Gustav Kapten'il tütar Silvi.

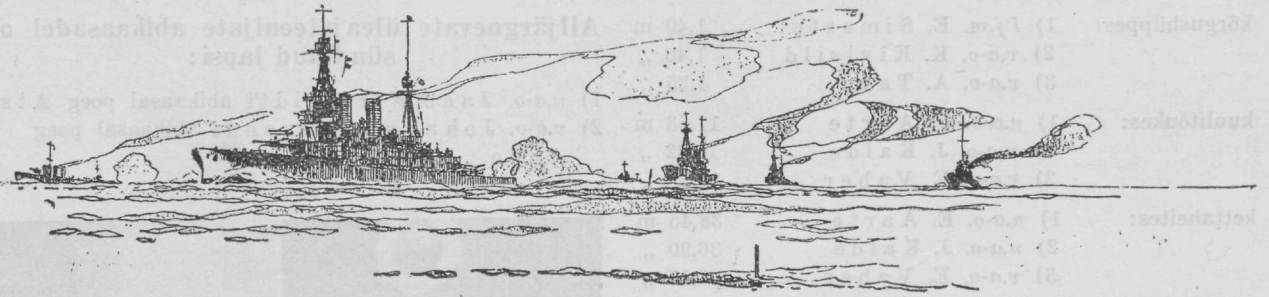


**J. O. I. N. A. S.**  
TALLINNAS, PIKK TÄN. 3. TELEF. 431-29.

**Karusnahkade parkimis- ja värvimistööstuse tooted:**  
moodsad mantlid, muhvid, kraed ja mitmesugused teised karusnahad.

Asjatundlikult pargitakse **hülge, saarma, lamba, hõberebase** ja teisi karusnahku.

OMA TÖÖSTUSED TALLINNAS JA HELSINGIS.



## Inglise laevastiku operatsioonidest Balti merel Vabadussõja päevil.

Leitnant J. Ivalo.

15. veebruaril 1928. a. esines kapt. leitn. A. W. S. Agar VR 1/2 Londonis *Institute of Royal United Service* ruumes ettekandega inglise laevastiku operatsioonidest vene punalaevastiku vastu 1918. ja 1919. aastal.

Tema ettekanne on ses mõttes huvitav, et Agar ise võttis aktiivselt osa neist operatsiooni-

tegevust Balti merel meie Vabadussõja ajal. Vaated tolleaegsele sündmusile on esitatud loomulikult kapt. leitn. Agar'i seisukohalt vaadates, mis seepärast ei tarvitse ühtuda meie ametlikkude seisukohtadega.

Ettekanne, nagu iga töögi — algab sissejuhatusesega, kus autor annab poliitilise ülevaate Ida-Euroopast üldse ja eriti Balti merel pärast Venemaa lahkumist liitlaste poolt.

On päris loomulik, et inglaste interventsioon Balti merre, kapt. leitn. Agar'i sõnade järgi, oli vaba igasuguseist omakasupüüdeist ning ette võetud vaid kujunemisel olevate Balti riikide abistamiseks. Ta märgib: „need riigid, asudes vaevalt oma vabastamisesmäärke läbi viima osutusid järsku suure enamlaste hädaohu ees, mis ähvardas täielikult neid hävitada.“

Saksamaa püüdis loomulikult ka pärast vaherahu kõiges takistada liitlasi, mispärast temalt Balti riikidel mingit abi loota ei olnud.

Teised suurriigid olid aga seotud oma asjadega. USA ütles ära igasugusest abist Balti riikidele, saates sinna vaid filantroopilise „Ara“, kuna Prantsusmaa ja Itaalia olid Versailles'is täielikult ametis oma piiride laiendamise küsimusega.

Vaid vana õillis Inglismaa oli see, kes kuulis Balti riikide palvet ja tuli neile appi. See asjaolu peab Agar'i arvates ka alati esinema inglaste aususe ja heatahtlikkuse mälestusena.

Nõnda motiveeritakse lühidalt autori poolt inglise laevastiku Balti merre saatmise tõelisi motiive.

Märkides siinkohal niipalju, et tol ajal ei huvitanud meid mitte nii palju inglise laevastiku Balti merre saatmise motiivid, kui palju just tegelik abi, jätame ka praegu motiivid kõrvale ning asume selle osa juurde, mis huvitab „Merenduse“ lugejat ja mis käsitleb Agar'i ettekandes just nende laevastiku operatsioone. Töösse olen põiminud ka mõningaid märkusi, mis hiljem on selgunud.



Kontr-admiral Sir Edwyn S. Alexander  
Sinclair VR 1/1.

dest, olles ühtlasi inglise salaluure kui ka inglise mootortorpeedopaatide rünnaku organiseerija Kroonlinnale öösi 17. vastu 18. aug. 1919. a.

Kapt. leitn. Agari ettekanne, mis ilmus *Journal of the R. U. S. Institution* novembrikuu numbris 1928. a. on seega ka esimene inglise osavõtjate töö, mis käsitleb nende laevastiku

## Briti mere interventatsioon.

Vastusena Eesti valitsuse abipalvele otsustas Briti valitsus saata Balti merre laevastiku, mis koosnes kergeristlejate koondisest, destroyerite flotillist ja transpordist *Princess Margaret* laskemoonaga ja varustisega.

Kontradmiraal *Alexander Sinclair*, kellele usaldati need jõud, sai järgmised instruksioonid:

1. Relvastise mahalaadimine Tallinnas peab teostuma Briti valitsuse poliitika toetamise eesmärgiga.
2. Andes varustise üle tuleb informeerida Eesti valitsust selles, et ta edaspidi peab ise vastutama riigi kaitse eest.
3. Järgnedes eelmainitud poliitikale, tuleb teostada luuret destroyeritega, jättes neist oma äranägemisel üks või kaks Tallinna.
4. Lahingulaevade koondis saadetakse Kopenhaageni Teie jõudude toetuseks, kui selleks tekib vajadus.

## Olukord Balti merel.

Navigeerimise tingimused Balti merel ei olnud sel ajal kerged. Meri, nagu teada, kattub harilikult Helsingi Tallinna joonelt alates jaanuarist kuni kesk aprillini jääga ning kuigi eelmainitud sadamad hoitakse jäälõhkujatega lahti, leidub neis ikkagi jaanuaris, veebruaris ja märtsiski palju jääd. Nimetatud asjaolu takistab kindlasti kuni kevadeni traalerite tegevust.

Admiraliteedil ei olnud täpsaid andmeid miiniväljadest, teadis vaid, et sõja jooksul nii sakslased kui venelased tegelesid intensiivselt miini operatsioonidega. Lõpuks Balti meri oli veel ka seepärast ohtlik, et palju miine kisti oma kohtadelt lahti jää tõttu, kujutades endast hiljem alatist ohtu.

Kontradmiraal *Sinclair* jõudis kolmanda kergeristlejate koondisega ja teiste jõududega 28. nov. 1918. a. Kopenhaageni, kust siirdus kohe Liibavi. Sinna jõudes ta leidis sakslasi evakueerimas ja enamlasti kiiresti peale tungimas Narva, Pihkva ja Riia rindel.

Seisukord Narva rindel oli eriti kriitiline, kuna enamlased tungisid peale Tallinnale mere äärt mööda. Sellest väljudes otsustas admiral ka ida poole sõita, et kuidagi ähvardada enamlaste tiiba. Laevastik väljus Liibavist 5. dets. ning juba 6. dets. 1918. a. hukkus üks ristlejaist *Cassandra* \*) Saaremaa läänerannas miinist. Kuna miiniväljade asukohad ei olnud admiralile täpsalt teada, pöördus ta oma jõududega tagasi Liibavi. Teistel andmetel Kopenhaageni. Ristlejal hukkus vaid 12 meest kiire abi tõttu

\*) 1916. a. ehitus, 4120 t, kiirus 29 s, relvastis 5—152-mm, 2—76-mm, 12—533-mm torpeedotoru.

kapt. leitn. *Ramsay* poolt, kes sõitis hukkuvale ristlejale äärmiselt rasketes ilmastiku tingimustes destroyeril *Vendetta* pardale ning päästis sellega ülejäänud meeskonna.

Eestis olukord rindel oli tol ajal äärmiselt raske ja lootusetu. Halvasti organiseeritud väeosad taganesid peaaegu ilma mingisuguse vastupanuta.

Enamlaste maavägi olles toetatud veel oma laevastiku poolt, tungis jõudsasti edasi. Et kindlustada end mere poolt ja päästa olukorda, otsustati meie poolt ise inglise laevastikule Liibavisse vastu sõita.

Meie praegune president hr. K. Päts oli see, kes tol kriitilisel momendil tegi polkovnik J. Laidoner'ile selle ülesandeks. Peab märkima, et admiral *Sinclair* otsustas Liibavist edasi sõita just tänu hr. polkovnik J. Laidoner'ile, kes oskas veenda teda selles. 12. dets. 1918. a. kell 15 00 paiku jõudis inglise laevastik Tallinna.

Kindral *Laidoner* märgib oma mälestustes (Mälestused iseseisvuse võitluspäevilt II k. lk. 20) adm. *Sinclairi* nõusoleku kohta välja sõita Tallinna järgmist: „Millegi pärast oli mul kindel tunne, et sellest momendist peale maksab Eestil edasi võidelda.“

Kapt. leitn. *Agar* märgib edasi: Enamlaste pealetungi ainukeseks pidurdamise vahendiks oli nende parema tiiva pommitamine merelt, mis ka aset leidis 14. detsembril \*). See vähendas kohe enamlaste survet eestlasile ja nad said oma positsioonidel kindlustamise kui ka organiseerimise võimaluse. *Princess Margaret* laadis maha püssid, lahingumoon ja varustise — samuti ka 3" suurtükid, milledega varustati soomusrongid ning mis osutusid võrdlemisi kasulikeks eestlaste hilisemal pealetungil.

Pärast saabumist Tallinna telegrafeeris *Sinclair* 23. dets. admiraliteedile järgmist:

„Ainukeseks tööks, mis jääb teha laevastikul, on osutada moraalset toetust laevade viibimisega sadamais ning teha kõik nende valitsuste abistamiseks organiseerimise ja sõjavägede väljaõppe alal; ära hoides sisemisi rahutusi selleks, et kui sõjaväe komplekteerimine läheb edukalt, oleks võimalik paisata enamlased tagasi.“

Sellele vaatamata tuli enamlaste merejõududega ikkagi arvestada. Need jõud baseerusid Kroonlinnale ning nende täpne seisukord oli teadmata.

Enamlaste tegevlaevastiku koosseis oli järgmine: lahingulaevad *Petropavlovsk* ja *Andrei Pervozvannõi*, ristleja *Oleg*, 4 destroyerit *Novik*'u tüüp, 7 a-laeva. Peale selle 3 destr. *Amurets* tüüp — Narova kaitseks ja vahilaev *Horek* — Laadoga kaitseks. Nimetatud laevadest lahingulaev *Petropavlovsk* lõpetas remondi 1. detsembril, *Andrei Pervozvannõi* ja *Oleg* suutsid arendada kiirust vaid 10—15 s, kuna destroyerid ja a-laevad vajasisid

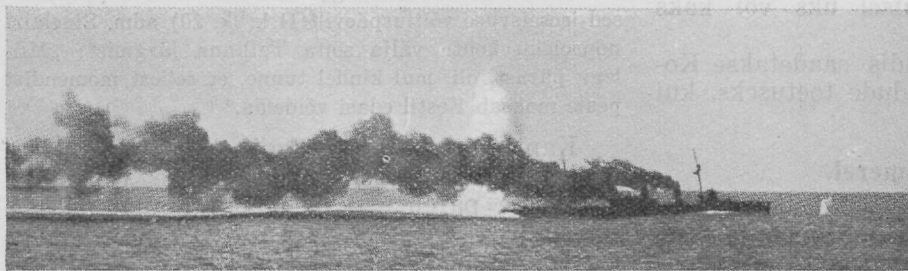
\*) Tegemist on nähtavasti maantee ja silla pommitamisega inglise laevastiku poolt Purkse küla juures 15. dets. 1918. a.

puuduliku koosseisu tõttu alati remonti. Teised laevad olid tegevusvõimetud.

Oli siiski teada, et paar päeva tagasi üht ristlejat ja mõnd destroyerit oli nähtud merel mitte kaugel meist. (Pärast Purtse küla pommitamise teateid teostasid teisel päeval luure enamlaste destroyerid *Asard* ja *Spartak* Narva-Jõesuust W suunas kallast mööda). Meie teadsime ka, et nad peavad tagasi pöörduma talvekorterisse Kroonlinna, kuna sellest ajast (jaanuari algus) Soome laht hakkab jäätama. Selle tõttu arvasime, et terve mereteater osutub kindlustatuks nende retkedest kuni aprillini.

Sellele vaatamata 26. detsembril kaks enamlaste destroyerit olid merel luurel. Üks neist avas tule Naissaarele ja Aegnale, kuid meie

liste väljaastumist Tallinnas Ajutise valitsuse vastu, otsustas enamlaste väejuhatuse läbi viia Tallinna pommitamise ning võimaluse järele hävitada ka Tallinnas viibivad inglise laevad. Selle eesmärgi saavutamiseks anti komissar Raskolnikov'i käsutusse koondis koosseisus lahingulaev *Andrei Pervozvannõi*, ristleja *Oleg* ja destroyerid *Avtroil*, *Asard* ja *Spartak*. Luure teostamiseks Tallinna reidil saadeti välja a-laev *Panter* 23. dets. ning 24. dets. Kunda ja teiste merelahtede rajooni sama ülesandega ristleja *Oleg* ja destroyer *Asard*. Väljatöötatud kava kohaselt kavatseti destroyerid suunata Tallinna pärast luureandmete saamist, kuna ristleja *Oleg* pidi jääma toetusena Kõrgesaare rajooni ja lahingulaev *Andrei Pervozvannõi* šepelevi majaka juurde. Kaugele ei riskinud enamlaste merejõudude juhatus neid laevu saata, kuna nad ei suutnud arendada täit kiirust.



M/r. „Spartak“ tagaäetuna inglise destroyeriest enne madalikule satumist.

laevade ilmumisel Tallinna lahest algas taganemist ida suunas ning sattus madalikule, see oli *Spartak*, tüübilt lähedane meie W-tüübilistele destroyeritele (4—4,7" s.). Ta andis alla meie destroyerile *Vendetta*. Teine nende destroyer *Avtroil*, olles ära lõigatud oma baasist meie üksustega, andis tervena alla (meeskond 7 ohv. ja 138 madrust). Need kaks destroyerit anti üle eestlastele ning osutusid seega esimesteks nende laevastiku tõelisteks sõjalaevadeks, mis esialgu komplekteeriti osaliselt vene ohvitseridega ja eesti madrustega. Ühel neist vangistati ka tuntud poliitiline komissar Raskolnikov, kelle vastu vahetati hiljem Taani Punase Risti kaudu soodsalt inglasi.

Kuna episood kahe destroyeri vangistamisest leiab inglise ettekandes äärmiselt lühikest käsitlust, siis „Merendus’e“ lugeja huvides märgin selle kohta veel järgmist:

Pärast Purtse küla pommitamist teostati eesti laevade poolt inglise destroyerite toetusel dessant Kunda lahte ning pommitati Kunda alevit. Dessant lõi enamlaste 7-nda armee väeosad Kundast välja, mis mõjutas tunduvalt vastase 7-nda armee põhjagrupi tagala tegevust. Eesti-inglise laevade ilmumine oli seevõrd ootamatu, et lõi tõsise hädaohu vastase tiiva väeosadele, mis olid edukalt peale tunginud Tallinna suunas ning seks ajaks juba Tapa jaama oma alla võtnud.

Et õhutada punaväe edasitungi, samuti ka eesti töö-

25. dets. komissar Roskolnikov, omades agentuurandmeid, et Tallinnas ei ole inglise laevu, otsustas alata operatsiooni, ära ootamata a-laeva *Panter* luureteateid, lootes ühendada oma jõududega merel ka ristleja *Oleg* ja destroyeri *Asard*.

Tegelikult aga võis sel päeval väljuda operatsiooni vaid destroyer *Spartak*, millel asus ka operatsioonijuht komiss. Raskolnikov. *Asard* oli sunnitud pärast luureoperatsiooni kütteaiane puudusel tagasi pöörduma Kroonlinna, kuna *Avtroil* vigastuse tõttu masinas ja jääolude tõttu jäi väljumisega hiljaks. *Oleg* ja *Andrei Pervozvannõi* asusid oma positsioonidele. 26. detsembril 1918. a. *Spartak* pommitas Aegnat ja Naissaart, et selgusele jõuda patareide seisukorrast ning selle järele pidas kinni ühe soome auriku, mis liikus Tallinna suunas. Vastase laeva oli meie sidepostide poolt aegsasti märgatud ning temale vastu väljusid varsti 2 inglise ristlejat ja 3 destroyerit, mis avasid ka kohe tule *Spartak*’ile. Viimane pööras ringi ning tulistas inglasi vastu. Kuna juhtkond sai tulistamisel terava ahtrinurga all vööri suurtükist raskesti põrutada (mõningate andmete järele paisati koguni kaardidki survest üle parda), siis jäi *Spartak* juhtimiseta ning sattus Develsei madalikule. Destroyer *Avtroil*, mis hilines operatsiooni väljumisega, võeti vangi järgmistel asjaoludel: 26. dets. õhtul *Avtroil* väljus Kroonlinnast, viibides teadmatuses sellest, mis juhtus *Spartak*’iga. 27. dets. hommikul, lähenedes Revalsteini tulelaevale, ta märkas vastase s. o. inglise laevu 2 destroyerit ning pööris ära Ost suunas. Tagaajamine



kestis kuni Ekholmi meridiaanini. Ekholmi ehk Mohni meridiaanil ta märkas inglise üht ristlejat ja 2 destroierit, mis liikusid temale vastu. Varsti avas vastane tule ning *Avtroil* oli sunnitud ülejõule alla andma. *Avtroil* langetas lipu, vene andmetel pärast tengide purustamist vastase poolt. Pikemalt vaata kapt. A. Varma raamat „Merevägi Vabadussõjas“.

5. jaanuaril 1919. a. saabus Kopenhaagen'i ristlejal *Caledon* kontradmiral Walter Cowan, kes võttis Sinclair'ilt juhtimise Balti merel üle. Ta väljus viivitamatult Tallinna ja leidis olukorra olevat suuresti ja tunduvalt paranenud. Eestlased olid juba seks ajaks suutelised täielikult pidurdama enamlaste pealetungi, kuna teiselt poolt Läti ja Leedu seisukord oli halvenenud. Enamlased ei leidnud seal suurt vastupanu, kuna lätlased hulkadena töötasid otse enamlaste poolel. 3. jaanuaril langes Riia ning enamlased lähenesid Miitavile (10. jaan. 1919. a.), sundides Läti valitsust põgenema Liibavi, kus seisis suur osa inglise laevastiku jõududest.

Riia langes tegelikult 3. jaan. 1919. a. läti punaarmee kätte, mis moodustus 44-ndast läti polgust ja mis teiselt enamlaste rinnetelt olid toodud Riia rajooni. Täiendatuna ta asus jaanuari keskel joonel Tukum-Miitav'i-Bausk-Ponewež, eraldades Valga suunas erigrupi Eesti vastu. Eesti armee, olles tol ajal tugevdatud Põhja-Lääne armee ja Soome vabatahtlikkudega ja kasutades laialdaselt soomusronge kui ka oma laevastikku, läks üle pealetungile ning paiskas 19. jaanuariks enamlaste VII armee põhjagrupi Narva jõe taha ning selle järele tegutsedes enamlaste lõunagrupi vastu võttis oma alla raudtee Riia—Pihkva.

Admiral andis Läti valitsusele üle 6000 püssi ja 40 kuulipildujat. Leedus tungisid enamlased 6. jaanuaril Vilnosse, kus nende pealetung ajutiselt peatus.

Samal ajal oli Eesti valitsuse seisukord niivõrd tugevnenud inglaste moraalse toetuse kui ka saadud varustise ja relvade näol, et nende väejuhatas suutis pärast 2-nädalasi raskeid võitlusi paisata enamlased Narva taha ja SO suunas Pihkvast. Igatahes eestlaste sõjavägi oli siis juba hästi organiseeritud kindral Laidoneri poolt.

10.—18. jaanuarini 1919. a. eesti laevastik tugevdatud miinir. *Lennuk* (end. *Avtroil*) teostas terve rea dessantoperatsioone Kunda ja Narva lahte Sillamäe-Mereküla rajooni. 17. ja 18. jaan. m/r. *Lennuk* ja suur-tükilaev *Lembit* pommitasid Narva-Jõesuud ja Narva, mis ajal Narva tungisid ka meie väed (18. ja 19. j.).

Saavutatud edu võimaldas Eesti riigi tunnustamist liitlaste poolt de facto.

Tulles tagasi olukorra juurde me näeme, et meie merejõud koosnesid 2 kergeristlejast ja 6 destroierist eribaasiga Liibavi. Kuna Soome laht kattus jääga, siis merelt rünnakut oodata

ei olnud põhjust kuni aprillini. Enamlaste merejõud asusid Kroonlinna ja Petrogradi talvekorterisse. Jäi järele vaid miinide hädaoht.

### Saksamaa eesmärgid.

1. veebruar 1919. a. on ses mõttes tähelepanuväärt, et avastas Saksamaa tõelised kavatsused. Kindral v. der Goltz saabus Liibavi oma sõnade järele „Saksa saadikuna, et toetada Saksamaa idapoliitikat.“ Ta võttis endale Lätis täieliku juhtimise, nimetades end „Saksa okupatsioonivägede ülemjuhatajaks“ ning mainis päevakäsus:

„Lätis olen mina üksi kõigi väeosade ülemjuhataja ja annan ka sõjalisi instruksioone. Need on maksivad sõjavägedele rindel kui ka tagalas — vaatamata rahvusele. — Iga partisaani- või vabadussõja katse surun maha armuta ja raudse käega.“

Memorandum, mis oli tema poolt välja antud temale alluvate saksa väejuhtide informeerimiseks, märkis ära järgmist:

„Pärast Ulmanise valitsuse langemist, kes suhtus sakslastesse vaenulikult, ta asendati Niedra valitsusega.

Teateist Inglismaalt on selgesti näha, et Inglismaa kavatseb takistada Saksamaa tugevdamist samuti ka Saksamaa ja Vene kavatsusel olevat liitu. Eestlaste ja lätlaste abil Inglismaa läheb välja vasallriigi loomisele siin, mis peab moodustama puhvri Saksamaa ja Venemaa vahel.

Niisiis küsimust, kas meie soovime ja hakkame seepärast sõdima, üldse ei esitatud. Me peame sõdima, kui ei soovi alluda. Me peame tegutsema kohe, kui ei soovi olla lämmatatud inglise diplomaatiast.“

3. märtsil alustasid sakslased pealetungi ning paiskasid 30. märtsiks enamlased tagasi Miitavi—Šauli joonele. See ühtis õnnelikult liitlaste poliitikaga võimaldades lätlastele organiseerimist, relvastumist ja oma positsioonide kindlustamist, — lõpuks koguni pealetungile asumist sakslaste vastu. Meil ei olnud midagi selle vastu, kui Saksamaa lätlaste kasuks tulest kastaneid kogus, kuid sakslased ei soovinud seda teha ning kukutasid Läti valitsuse.

24. mail von der Goltz võttis uuesti Riia ära, kuid selle asemel, et peatuda, jätkas pealetungi seni, kuni kokku põrkas oma vanade vaenlastega — eestlastega.

Igivana viha, mis oli kogunenud eestlastesse aastasadade jooksul sakslaste vastu, oli ka peamiseks teguriks siin, mis eestlased täielikule võidule viis von der Goltzi vägede üle ning sakslased olid sunnitud evakueerima Riia 5. juulil 1919. a.

Liitlased lõpuks hakkasid ka tõsist tähelepanu pöörama kujunenud olukorrale. Saadeti kohale sõjaline komisjon kindral Gough'iga eesotsas ning Saksamaa osutuks jälle silm-silma vastu blokaadi jätkamisega, kui ta ei annaks järele.

Nõudmised, mis esitas marssal Foch, olid järgmised:

- 1) Liibavi ja Vindavi viivitamatu evakueerimine sakslaste poolt.
- 2) Vene ennesõjaaegse territooriumi evakueerimise lõpetamine vahekorra konventsiooni punkti 12 põhjal.



Kindral Gough VR 1/2.

### Kindral Gough'i missioon.

Lõpuks Gough'i missioon oli ette nähtud selleks, et sundida sakslasi järeleandmisele, ent see ei leidnud aset mitte enne, kui olime survet avaldanud neile kohaliku blokaadi ja nende positsioonide pommitamisega.

Gough'i sõjalise missiooni instruksioonid olid järgmised:

„Olla Eesti, Läti ja Leedu ajutistele valitustele nõuandjaks kõigis küsimusis, mis puutus kohalikkude relvastatud jõudude organiseerimisse, varustamisse ja väljaõppesse, samuti olla nõuandjaks, kuidas kõige kergemini on saavutatav enamlaste väljalöömine Balti riikide piiridest.

Läti ja Leedu suhtes teie peate:

- 1) Kõigi seaduse mõttes võimalikkude vahenditega soodustama liitlaste mõju laiendamist, pühendades erilist tähelepanu saksa mõju neutraliseerimisele.

- 2) Pidurdama saksa väeosade edasiliikumist, niipalju kui see praktiliselt on läbi viidav.“

Samal ajal tähelepanu keskpunkt läks jälle üle merele. 17. mail saabus ristleja *Curaçoa* ja 11. flotill destroyereid baasi ning admiral tõstis oma lipu ristlejal. Jäätetud Balti mere idaosas viisid admiral otsusele koondada oma jõud ida poole, et kasutada Tallinna baasina. Saabusid ka mõned traalerid ning traalimise operatsioonid algasid. Tee Liibavist Tallinnani traaliti läbi ning kontrolliti traalimist Liibavist — Kopenhaagenini. See tee esines hiljem *red tract* nime all. Kuid veel enne, kui need tööd lõppesid, sattus *Curaçoa* \*) ahtriga miinile ja kaotas selle juures 1 madruse ning 3 ohv. See oli juba teine juhtum miinidega. Ajutised parandused viidi läbi Tallinnas ning ristleja saadeti Inglismaale. Skagerraki läbimisel ta kaotas rooli ning oli sunnitud 500 miili läbi sõitma ilma selleta. Tee Leningradi oli uuesti vaba jääst ning Soome lahe idaosa valveks eraldati Seiskari rajooni valvejoonele destroyereid ja üks ristleja.

17. mail märgati Kroonlinna suunas suurt suitsu, kuna 18. mail kaks punaste ristlejat ja 2 destroyereid väljusid merele lääne poole kuni Dolginosi maaninani. Viis miili ida poole sellest asusid punaste miiniväljad. Järgnes lahing suurelt kauguselt, lõppedes enamlaste destroyereite tagasitõmbumisega miiniväljade taha. Selle juures sattusid ka meie laevad vastase kaldapatareide tule alla. Kõigi andmete kohaselt väljusid sel päeval merele lahingulaev *Petropavlovsk* ja ristleja *Oleg*. Samuti saime teateid, et punalaevastik väljus dessantväeosade katteks, mis oli suunatud Kaporje lahte, eestlaste tiiva haaramiseks.

Tegelikult 16. ja 17. mail meie s. o. eestlased teostasime inglise laevastiku kattel dessandid Luuga ja Kaporje lahte. Sellega seoses punalaevastiku koondis koosseisus destroyer *Gavriil*, 4 traalerit ja 2 vahilaeva lahingulaeva *Andrei Pervozvannõi* kaitsel pidi teostama luureretke Kaporje lahte traalidega ning pommitama meie asukohti. 18. mail väljuski nimetatud koondis, ent ilma lahingulaevata *Andrei Pervozvannõi*, mis katelde vigastuste tõttu jäi suurele reidile. Dolgi neeme juures *Gavriil*il oligi tulevahetus 4 inglise destroyeriiga, mis sundisid punalaevastiku üksusi tagasi pöörduma ja päästsid ühtlasi ka meie s. o. eesti dessandid Luugas ja Kaporjes.

Vene kirjanduse andmeil ristleja *Oleg* ei väljunud ning nende kaldapatarei samuti tuld ei avanud inglastele.

23. mail ühes 7-nda flotilliga jõudis järele ka a-laevade emalaev *Lucia* ning valveteenistus

\*) 1917. a. ehitus, veeväljas. 4250 t; relvastis 5 — 152-mm, 2 — 76-mm, 8 — 533-tt, kiirus 29 s.

a-laevadega seati sisse Seiskar'i ja Kaporje lahe joonel.

28. mail saabus ristleja *Dragon*.

31. mail väljusid merele lahingulaev *Petro-pavlovsk*, 2 destroyerit ja 3 veeskjat tõenäose eesmärgiga laiendada oma miinivälju lääne poole. Tekkis uus kokkupõrge, mis lõppes nagu harilikult enamlaste laevade tagasitõmbumise-ga miiniväljade taha. Nende tuli oli kaunis mõjuv ja hästi distsiplineeritud.

29. mail oli ette nähtud punaväe pealetung eesti positsioonidele, seepärast sai nende laevastik ülesande puhastada Kaporje laht vastasest ning takistada seal dessantide maabutamist. Selle ülesande täitmiseks oligi määratud koondis lahingul. *Petro-pavlovsk*, destr. *Asard*, 2 traalerit ja 2 vahilaeva.

See koondis väljus ka 31. mail Šepelev'i majaka juurde, kus sattus tulevahetusse 8 inglise destroyeriga, mis olid lähenenud kuni 47 kaablini.

### Olukord ja jõud merel pärast 31.05.

Neist piiratud teateist, mis omas tol korral admiraliteet, võis teha järgnevaid oletusi inglise kui ka enamlaste merejõudude kohta:

**Inglismaa:** 3 kergeristlejat (*Cleopatra*, *Dragon*, *Galatea*).

4. flotill destroyerid — 8 laeva.

7. flotill a-laeva — 5 laeva.

**Enamlased:** 1 lahingulaev *Petro-pavlovsk* 12 — 12", soomusristleja *Andrei Pervozvannõi* 4 — 12" ja 14 — 8" suurt. 2 ristlejat *Rjurik* 4 — 10" ja 8 — 8" ja *Oleg* 16 — 4,7" suurt. 6 destroyerit, 4 a-laeva, 3 suurtükilaeva ja 4 veeskjat.

Tegelikult punalaevastiku koosseis 1918. a. navigatsiooniks oli järgmine: lahingul. *Petro-pavlovsk* ja *Andrei Pervozvannõi*, ristleja *Oleg*, 2 destr. *Noviku* tüüp ja 4 destr. *Amuretsi* tüüp.

Veeskjad *Narova* ja *Ural*, 8 traalerit, 6 vahilaeva ja 3 abilaeva. Kõigist neist oli navigatsiooni alguseks tegevusvõimelised vaid *Petro-pavlovsk*, destr. *Gavrüil*, *Narova* ja 3 traalerit. Navigatsiooni jooksul astusid rivvi veel destroyerid *Konstantin*, *Svoboda*, *Garibaldi*, a-laevad *Vepr*, *Volk*, *Panter*, *Tigr*, veeskja *Volga*, traaler *Strela* ja a-laevade emalaev.

Jõudude võrdlusest järgneb ka, missugused olid meie võimalused võrreldes vastase ülekaalus olevate jõududega. Tegelikult ainukesiks vahendeiks enamlaste lahingulaevade vastu olid meil a-laevad. Oli käega katsutav, et soovides tõhusalt valvata ja takistada vastast merele ilmumast kui ka miinide veeskmist meie tagalas oli vaja meie tegevbaasi veel lähemale viia Kroonlinnale.

Soome valitsus tuli meile ses asjas vastu — andes baasi loomise võimaluse Biork'is ning soodustades nii palju, kui see oli võimalik, meie tegevust. Samal ajal koondasid enamlased oma

maaväge ka Soome rindele, millele soomlased vastasid vabatahtlikkude armee formeerimisega. Vaenulik tegevus ei olnud veel alanud, kuid mõlemad pooled asusid oma positsioonidel ja ootasid pealetungi algust.

Baseerudes Biorkile meie laevastik võis tarbe korral toetada soomlaste paremat tiiba juhul, kui enamlased oleksid alustanud pealetungi.



Kontr-admiral Sir Walter Cowan VR 1/1, pärastine inglise merejõudude juhataja Balti merel meie Vabadussõja ajal.

Jõudude tasakaalustamise eesmärgil laevastiku juhataja telegrafeeris Londoni täienduste saamiseks lennukite emalaeva, miiniveeskja ja ühe flotilli destroyerite näol.

4. juunil saabus laevastik Biorki Sundi reidile, välja arvatud a-laevad. Siin loodi ajutine kaitse vastase a-laevade vastu ning organiseeriti destroyeritega alatine Neva suudme valve. Biork muutus seega meie baasiks. Enamlaste miini operatsioonide hädaoht lahingulaevade toetusel jäi alale. 5.—15. juunini esinesid tihti kokkupõrked meie ja enamlaste destroyerite vahel, kus meie kaotasime a-laeva L-55, mille enamlased lasksid põhja suurtükitulega.

1.—13. juuni vahel esinesid järgmised lahingu episoodid. 2. juunil destroyer *Gavrüil* ja *Asard* sattusid tulevahetusse Kaporje lahes kahe inglise destroyeriga. Tulistamine teostus kauge maa pealt. 3. juunil samu destroyerid atakeeriti tagajärjetult a-laeva poolt. 4. juunil destroyerid *Gavrüil* ja *Asard* lahingulaeva *Petro-pavlovsk*

toetusel väljusid Kaporje lahte ning atakeeriti *L-55* poolt torpeedodega. Millegi pärast a-laev kerkis selle järele pinnale, kusjuures sild ja osa kerest tuli nähtavale. Mõlemad destroyerid tulistasid võõrisuurtüke, mille järele a-laeval järgnes plahvatus ning ta hukkus. 1928. a. suvel *L-55* tõsteti N. Vene poolt üles ning viib praegu nende a-laevastiku koosseisus. 10. juunil destroyerid *Asard* ja *Gavriil* öösi pommitasid Stirsudeni rajoonis inglise destroyerite ankrukohta.

16. juunil admiral Cowan andis telefoni teel admiraliteedile järgmise olukorra hinnangu: „Miiniväljade kui ka minu käsutuses olevate võrdlemisi nõrkade kergete jõudude tõttu on meie pealetungi võimalused äärmiselt piiratud ning initsiatiiv peab üle minema vastasele. Meil ei ole hästi kaitstud baasi, mille tõttu tuleb teostada alatist valvet vastase miiniväljade läheduses. Vastasel korral jääksid nii eestlaste vasak tiib kui ka soomlaste parem tiib kaitseta.“

Võrdluseks toon punalaevastiku juhataja ettekande olukorra hinnangust maikuu lõpul:

„... Eile selgus inglase taktika: destroyeritega demonstreeritakse kalda rajoonis, et välja meelitada meie laevu Kaporje lahte atakeerimiseks neid seal oma a-laevadega, mis asuvad positsioonidel. Eile nende a-laevade ataadid ei õnnestunud.

Täna vastane kordab eilset manöövrit. A-laevad on endiselt avastatud positsioonidel. Dessantide maabutamise takistamine Kaporje lahes on läbi viidav vaid *Petropavlovski* osavõtul, kuid selle väljumise ülal tähendatud asjaoludel ja destroyerite kaitse puudulikkuse tõttu loen äärmiselt riskantseks. Riskerimine oleks õigustatud vaid äärmiselt tähtsail asjaoludel. Selle alusel esitan, et lähema 4—5 päeva jooksul Baltflot on sunnitud ajutiselt tegevusetusele — reservi näol, — kuni astuvad rivisse teised destroyerid või kui järgneb seks teie konkreetne korraldus.“

Admiraliteet vastas sellele:

„Sellest raskest olukorrast, milles viibite, saadakse aru. Kuid seni, kuni praeguse valituse poliitika jääb maksma — tuleb takistada enamlaste pealetungitegevust. Miiniveeskja saadetakse välja. Peab märkima, et taganemine praeguses olukorras takistaks tunduvalt valitsust.“

### Luuretegevus.

Nüüd lähen üle oma ettekandes sellele osale, mis oli siiani saladus. Kolme möödunud kuu jooksul meie ei saanud Venemaalt mingisuguseid teateid, kuna kõik meie agendid või kurjeerid, keda sinna saatsime, kas ei jõudnud sinna või võeti kinni ja lasti maha. Mind küsitles välisministeerium selle kohta, mis suudaksin mina teha, ning maikuu esimeste päevadega sõitsin välja Inglismaalt kuue vabatahtlikuga ja kahe 40-jalalise mootortorpeedopaadiga.

Meie grupp jaotati kahte ossa ning toimetati kahel kaubalaeval Rootsi, kust siirdusime

Abosse ja Helsingisse. Üks grupp sõitis jahisportlasina, teine kaubandusagentidena, et mitte tähelepanu äratada.

Saabumisel me kohtasime merel oma destroyerit, mis pukseeris meid Biork'i, kuhu saabusime 8. juunil. Järgnevad kaks päeva saatsime mööda MTP ettevalmistusiga tegevuseks. Väljusime merele 11. juun. ning läbides vene miinivälju kalda äärt mööda saabusime Terijoele. Siin, olles kõigile tundmatud — välja arvatud kohalik soome merevalve — kellega saime sõpradeks, meie korraldasime väikese baasi vanas maha jäetud puuehitises, mis oli kunagi olnud vene jahtklubi.

Minu eesmärgiks oli tungida ühel MTP varsti pärast keskööd väikese käiguga läbi Kroonlinna fortide joone. Sooritades selle tungida täie käiguga Neva suudmesse, mis jookseb läbi Leningradi, ja seda mööda vähendades aegsasti kiirust saabuda varem määratud kohta Kegsaare\*) läheduses. Agentide rendez-vouskohad tulid aegajalt muutmisele. Meil oli kaasas väike paadike, millega toimetasime kaldale agendi või toimetasime selle sealt tagasi MTP. Tagasisõit toimus vara hommikul harilikult valges punase lipu ja spetsiaalvimpli all, mis oli ette nähtud vaid komissaridele\*\*).

Möödudes fordid võeti kurss Tolbuhin'ile, et segada jälgi, kuid väljaspool nähtavust muutusime kursi N ja tulime tagasi baasi.

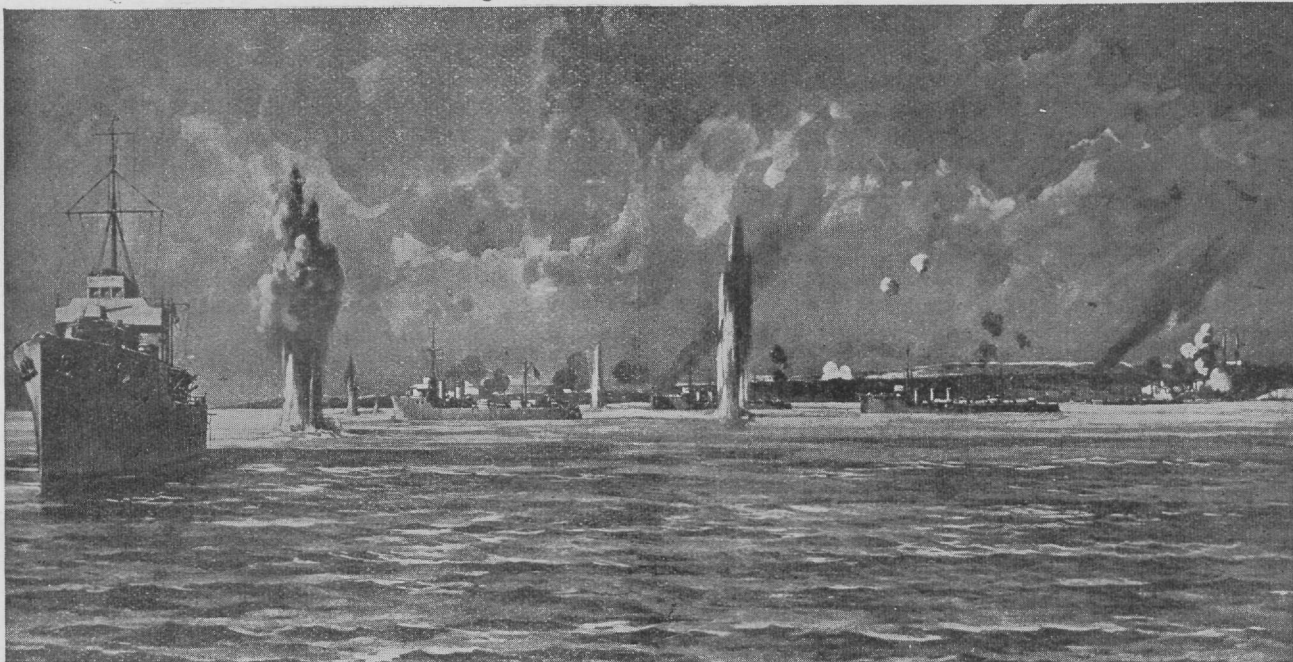
Üldse teostasime selliselt 13 sõitu ning ainult kaks korda meid hõigati ning sattusime tule alla (15.—17. juunil umbes). Sel teel lõpuks olime võimelised varustama admiralid õigete teadetega Leningradi seesmisest olukorrast, kus meil viibis inglane sir Paul Dukas agendina. See mees pidas end 1½ aastat ise üleval, olles kord töölisena, sõduriks ja isegi komissariks, ilma et ta selle eest oleks saanud mingit tasu, välja arvatud teadmine, et ta töötab kodumaa ja liitlaste kasuks.

Tuleme nüüd veidi tagasi olukorra juurde Eesti rindel Narva all. Juuni algul eesti sõjavägi tegevdati sel rindel Põhja-Lääne armeega kindral Judeniči juhtimisel. See armee ei olnud veel valmis pealetungiks Leningradile, kuid lootes sellele fordid, mis kaitsesid Leningradi, nagu Krassnaja Gorka ja teised, tõstsid mässu enamlaste vastu, tõstes üles valge lipu. Nad lootsid, et abi tuleb varsti. Enamlased vastasid aga sellele lahingulaeva *Petropavlovsk* ja *Oleg* pommitamisega tiival. See teostus 14., 15. ja 16. juunil.

13. juunil teostus mäss „Krassnaja Gorka“ patareis, millega liitusid mõned teised patareid ja traaler *Kitoboi*,

\*) Missugust saart autor nimetab „Kegsaareks“, ei läinud korda selgitada.

\*\*) Vene andmetel mingit spetsiaalvimplit neil tol ajal veel ei olnud.



Inglise ja eesti sõjalaevad Vabadussõjas Krassnaja Gorka kindlustuste tule all 1919. a.

mis üle läks valgete poolele. Mahasurumisest võtsid osa *Petropavlovsk*, *Andrei Pervozvannõi*, ristleja *Oleg*, mis tulistasid mässavaid forte merelt. Ühel ajal rünnati forte ka maaväega ning 16. juunil „Krassnaja Gorka“ võeti ära ühe salga madruste ja 4-nda jalaväe polgu poolt. Päeval võeti mässajatelt ära ka teised fordid. Enamlased olid fortides jälle peremehed.

Minu seisukohalt Terijoelt võisin näha pommitamist, mispärast saatsin kiires korras käskjala Viiburi konsuli juurde kirjaga, kus palusin teda telegraafi teel nõutada mulle Inglismaalt luba pommitajate laevade atakeerimiseks. Ta tegi seda, ent tagajärjed olid kurvad, kuna mulle seda luba ei antud. Telegrammis ei olnud aga ka otsest keeldu selleks. Täpne tekst oli järgmine: „Mina isiklikult pean piirduma vaid luureteenistusega“. Tegin sest otsuse, et mulle oli jäetud teatud tegevusvabadus, kuna kohapeal ma võisin paremini hinnata olukorda.

Olin juba ühe agendi Leningradis maale toimetanud ja otsustasin seepärast, et nii pea kui toon ta tagasi ja saan põhjaliku ülevaate olukorrast seal, ma saan ka ründamiseks tegevusvabaduse. 15. juunil sain oma agendi tagasi ning otsustasin samal ööl atakeerida enamlaste lahingulaeva. Väljusime kell 11 õhtul, kuid õnnetuseks poolel teel löime vindiga millegi pihta — oli see vana miin või muud — ning võisime vaid suure vaevaga tagasi tulla. Teisel päeval lahingulaev pöördus tagasi Kroonlinna lahingumoonaga varustamiseks, jättes ristleja

ja 4 destroiirit tulistamist jätkama. Väljusin merele teise MTP ning seekord edukalt. Atakeerisin ristlejat *Oleg* ning see vajus põhja umbes poole tunni jooksul.

Ent kasu sest ei olnud, sest kindlus andis end umbes viis tundi hiljem enamlastele alla. Ta oli kaotanud lootused välisabile merelt. Kui mässajad oleksid teadnud, et abi on lähedal ning et enamlaste laevade poolt enam pommitamist ei järgne, vahest oleks olukord kujunenud hoopis teissuguseks. Kui Krassnaja Gorka kindlus, mis valitses Neva suudme üle, oleks osutunud meie käes, oleks üldstrateegiline olukord täielikult muutunud ning muutunud ka olukord Baltikumis, vahest ehk ka kogu Venemaal.

Ristleja *Oleg* uputamine toimus järgmistel asjaoludel: 17. juuni õhtul ristleja *Oleg* seisis ankrul Kroonlinna majakate liinil SSO suunas Tolbuhinist kahe destroiieri ja 2 vahilaeva kaitsel. Umbes kell 04 vasakus pändas 36-nda kaare kohal (kütteruum) oli plahvatus, mille järele ristleja hakkas kiiresti kalduma küljele. Valgustus kustus (aurutoru oli vigastatud). Kohe pärast plahvatust kutsuti pardasse üks destroiierid, kuna teine saadeti MTP taga ajama. MTP paistis eemalt a-laeva sillana. Samal ajal alustati MTP tulistamist ka vööri plutongist. Vaatamata tarvitusele võetud päästeabinõudele ei olnud võimalik ristlejat päästa ning ta vajus põhja 12 minuti pärast. Sügavus oli sel kohal 34 jalga. Vene andmetel hukkus 5 meest ja haa-vata sai 5.

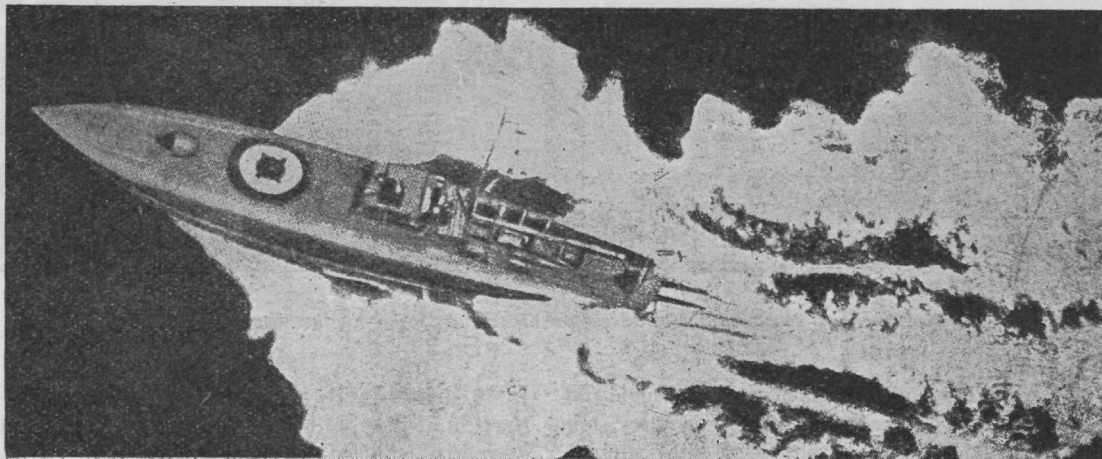
Tähelepanu väärt on asjaolu, et *Olegi* uputamine toimus Agar'i isiklikul initsiatiivil, kes nähtavasti ei olnud allutatud inglise merejõudude juhatajale Balti meres.

30. juunil admiraliteet telegrammide tagajärjel tuli Inglismaalt meile täiendus, mis koosnes ristlejaist *Delhi*, *Danae*, *Dauntless*, *Dragon* (D tüüp 1917—19. a. ehitus, kiirus 29 s., veeväljasurve 4840 t, 6—152-mm, 3—100-mm ja 12—530-mm tt. *Dragon* saabus muuseas 28. mail), transpordist *Princess Margaret* — miini laadungiga ja ristleja *Caledon* kapt.-leitn. Duff'iga. Viimane võttis endale üle vanema kohused Liibavis,

miini merd mööda, olid kõik 7 MTP valmis väljumiseks 48 t. pärast Biorki saabumist.

### Kroonlinna atak.

Olukord oli nüüd tõesti muutunud meie kasuks ning meie võisime alustada pealetungi-tegevust, mis osutus ka ainukeseks vahendiks nii Eesti kui ka Soome tiibade kaitseks rünnakute vastu merelt. Väljudes sellest admiral otsustas koostada ja läbi viia kombineeritud löögi enamlaste laevadele Kroonlinnas, rünnates neid nii merelt kui õhust.



Inglise Maailmasõjajaegseid MTP, mis võtsid osa Kroonlinna rünnakust 1919. a.

kuna nüüd suvel admiral ei jõudnud üksi tegelda nii lääne- kui idaosaga Balti merel.

Meie tagala kindlustamiseks enamlaste vastu veesti miiniväli.

14. juulil saabus Inglismaalt lennukite emalaev *Vindictive* 12 hüdroplaaniga (*Griffins*, *Camels*, *Strutters* ja *Short* tüüp). Biorkis meie valmistasime ette hüdroplaanide baasi ühel saarel, kuna maalennukitele seal lähedal mandril. Nii pea kui see oli teostunud, algasid ka 26. juulist alates luurelennud Kroonlinnale. Eskadrilli juhiks oli Donald, kes selgitas ka oma jõududega meile enamlaste laevade asukohad seal. Sel ajal umbes tehti ka otsus Kroonlinna ründamiseks ning alustati ettevalmistustega.

30. juulil saabusid Biorki 7 MTP kapt.-leitn. Dobson'i juhatusel. Huvitav on siinkohal märkida neid raskusi, mis olid sellega seoses. Aja võitmise eesmärgiga MTP pukseeriti üle Põhjamerere destroyeritega, kusjuures esimesel tee osal kasutati pukseerimisel 2½" vaierit pukseerimisel 20 s käiguga. Torm tuli aga peale ning meeskonnad olid sunnitud lahkuma MTP-delt. Üks MTP hukkus Skageni lähedal. Vaatamata neile raskustele ja ka sellele, et MTP tuli läbida 1400

Pealveejõudude kasutamine Kroonlinna vastu oli võimatu nii olemasolevate miiniväljade kui ka kaldapatareide tõttu, peale selle võisid enamlased vastutegevusel kasutada ka oma a-laevu. Kasutades aga MTP, ei tulnud kõiki neid raskusi loomulikult arvestada. Peab siiski mainima, et sellise operatsiooni läbiviimine oli küllaltki riskantne ning seda võis otsustada ja läbi viia minu arvates vaid üks suur juht.

Balti riigid olid usaldanud meile nende sadamate kindlustamise enamlaste laevade suhtes ning Inglismaa, osutudes tol ajal ainukeseks jõuks Balti merel, ei tohtinud nende lootusi petta. Olukord Inglismaal oli aga hoopis teine. Seal puudus selge joon Balti riikide suhtes. Kuna kõik meie ettevõtted enamlaste vastu Balti merel olid läinud meile maksma juba 70 miljonit naelsterlingit ja „tööliste erakond“ õhutatud enamlaste propagandast, alalõpmata nõudis: „Käed ära Venemaa küljest,“ siis polnud meil ka palju aega mõtlemiseks.

„Tööliste erakond“ nõudis valitsuselt 30. juulil järgmist:

1) Kõigi väeosade viivitamatut ärakutsumist Venemaalt.

# A. S. TARTU PANK

Peapank: TALLINNAS

Asutatud 1868 a.

Osakond: TARTUS

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

Toimetab kõiki pangaoperatsioone.

Panga juures Eesti Kindlustus-Aktsiaseltsi „Polaris“ peagentuur.

Pangaühendus Londonis: The British Overseas Bank, Limited.

## A. J. TRANKMANN & Ko

TALLINN, PÄRNU MAANTEE 6, URLA MAJAS

Laevamaakleri, speditsooni  
ja transpordi äri

TELEFONID: 442-57, 442-59, 300-78.

## Käsmu laevaomanikud

Tallinn, Vabaduseväljak 10, krt. 11

## Pakume otse laost:

- Inglise klingeriiti „Phoenixite“, firma British Belting & Asbestos Ltd.
- „Durex“ smürgel-riiet rullides ja poognas.
- „Klingenbergi“ tööriistu.
- Inglise nahkmasinarihmu „Standfast“.
- Terastrosse „Pawo“.
- „Phönix“-Union elektroode igasugu metallide keevitamiseks ja autogeen-keevitamistraati.
- Puuvillast rasvatud tihendusi, asbest-grafiit-tihendusi, tina- ja vasetihendusi.
- Asbestpappi, asbestnööri, asbestniiti ja isolatsioonmaterjali.

**Telefon 481-41.**

**KAUB. A/S. TÖÖSTUSTARVE**

TALLINN. VENE TÄNAV NR. 11.

Külastage Restoran-öölokaali

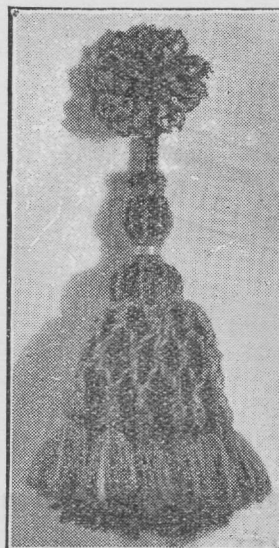
**„DU-NORD“**

**„DU-NORD“**  
TALLINN, RATASKAEVU 3.

**A. SCHEER**

Posamendi-, paela- ja trikoovabrik

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



VALMISTAB

seltsidele lipunööri ja narmaid. Kõiksuguseid mööblinarmaid, topse ja nööri, siidist, puuvillast ja villast, pidžaama-garnituure ja igasuguseid muid posamendi tööstuse artikleid, ka kummi- ja saapapaelu.

Tellimiste täitmine kiire ja korralik –  
möödukate hindadega



- 2) Venemaa blokeerimise lõpetamist, meie laevade ärakutsumist ja sanitaartegevuse lõpetamist jne.

Vaatamata sellele oli otsustatud siiski finantseerida Põhja-Lääne armeed koostöökis eestlastega, et võtta ette pealetungi Leningradile. Kuna nimetatud operatsioon tuli läbiviimisele aasta lõpul, siis meie ei võinud enam taganeda otsusest kindlustada neid kavatsusi mere poolt nendele, kellele olime seda lubanud. Ainukeseks vahendiks selle eesmärgi saavutamisel oli enamlaste laevastiku neutraliseerimine või hävitamine.

### Operatsiooni plaan.

Rääkides operatsiooni plaanist peab märkima, et olemasolevate andmete kohaselt oli Kotlini saare põhjapoolsete fortide vahel veealune kividest sein, mille peal oli umbes 3 jalga vett. S-poolne sissekäik oli sügav, kuid kitsas ja kindlustatud kahe fordiga. Sõjasadama sissekäigu laius oli umbes 150 jalga.

Kuna tugev läänetuul oli põhjustanud vee tõusu Nevas 3—5 jalga, siis aitas see suuresti kaasa MTP veealuse breakwater'i ületamisel. Sel aastaajal oli siin vaid 5 tundi pimedat aega, seepärast otsustasime rünnaku teostada koidikul. Rünnaku aja valikut põhjustas ka asjaolu, et siis oleksid saanud meid saatvad lennukid pärast rünnakut ka valges maanduda.

Et saavutada võimalikult suuremat ootamatust, me otsustasime üllatada enamlasti just sellest küljest, kust nad kõige vähem seda ootasid. Viimased s. o. enamlasted olid alati kindlad selles, et Kroonlinn on põhja poolt kättesaamatu, mis ka põhjustas seda, et suurem tähelepanu oli pööratud just S. poole.

Üldiselt kava seisnes selles, et üheaegselt pommitamisega õhust, MTP läbi tungida põhjapoolsete fortide ahelikust. Oletati, et õhurünnak ajab kõik varjendisse, välja arvatud õk-suurtükkide ja helgiheitjate meeskonnad. Need aga koondavad kõik tähelepanu üles õhku, kuid mitte merele (selline nähe esines ka Seebrügge ja Ostende operatsioonides). Lootsime seega, et meie MTP läheb korda nägematult tungida läbi põhja fortide aheliku, mis osutuski operatsiooni raskuspunktiks.

Lennukite mootori müra pidi maskeerima ka MTP mootorite müra.

Detailkava oli järgmine:

Rünnakuks oli ette nähtud 8 MTP. 17. aug. öösi pidid kõik kohtama Inonemi neeme kohal, kust liikumine toimus kiilivees, et mööduda forte järgmises järjekorras: MTP nr. 7, 8, 1, 2, 3, 4, 5 ja 6.

Koitma hakkas kell 02 30, mispäras tegevus algus oli määratud kella 01 00 öösi. Sel momendil juhtiv mootortorpeedopaat pidi läbima põhja forte. Igale MTP oli antud eri ülesanded, nimelt:

- Nr. 1 — õhku lasta sissekäigu boon lõhkepadruniga, kui see avastatakse ning siis atakeerida a-laevade emalaeva *Pamjatj Asova*.  
Nr. 2 — atakeerida *Andrei Pervozvannõid*.  
Nr. 3 — atakeerida *Rjurikut*.  
Nr. 4 — atakeerida *Petropavlovskit*.  
Nr. 5 — atakeerida kuivdokki.  
Nr. 6 — samad ülesanded, mis 2. ja 4-ndal.  
Nr. 7 — jälgida ida p. sadamat, kus seisid enamlaste destroierid ning abistada teisi MTP, kui väljuksid destroierid.  
Nr. 8 — atakeerida valvedestroierit, kui selline avastatakse väljaspool sissekäiku.

Iga MTP sai juhendi ka selle kohta, kuhu ta peab siirduma pärast rünnakut, et mitte takistada järgnevaid tegevusel.

Pommitajate märkideks olid määratud töökojad, naftasisternid ja helgiheitjate meeskonnad; viimased tuli hävitada kuulipildujatulega madallennul.

### Operatsioon.

MTP lahkusid Biorkist kapt.-leitn. Dobson'i juhatusel ning saabusid kohtamispunkti, nagu oli määratud. Oli vaikne öö; kuu — kolmas veerand (öö vastu 18. aug.) — ent vana laine raskendas koha hoidmist rivis. Esimene paar MTP tungis edasi määratud ajal, võttes kursi välisfortide nr. 9 ja nr. 11 vahele. Teised — pärast pooletunnist sõitu — määrates kohad, selgitasid, et on liiga lähedal saare põhjaninale, muutsid kurssi ja võtsid otsustavalt kursi fortide nr. 7 ja nr. 10 vahele, tulles kohale seega varem kui esimene paar. Pommitajate efekt oli just selline, nagu arvati, kõik enamlaste isiklik koosseis oli asunud varjendisse.

MTP nr. 1 tehes kindlaks, et boon puudub sadama ees, atakeeris *Pamjatj Asova*, lastes välja kaks torpeedot, mis mõlemad tabasid. Selle järele ta asus temale määratud kohale seesmises sadamas oodates teisi.

MTP nr. 2 kapt.-leitn. Dobson'i juhtimisel järgnes esimesele varsti ning atakeeris *Andrei Pervozvannõid* — kaks tabet laeva vööri.

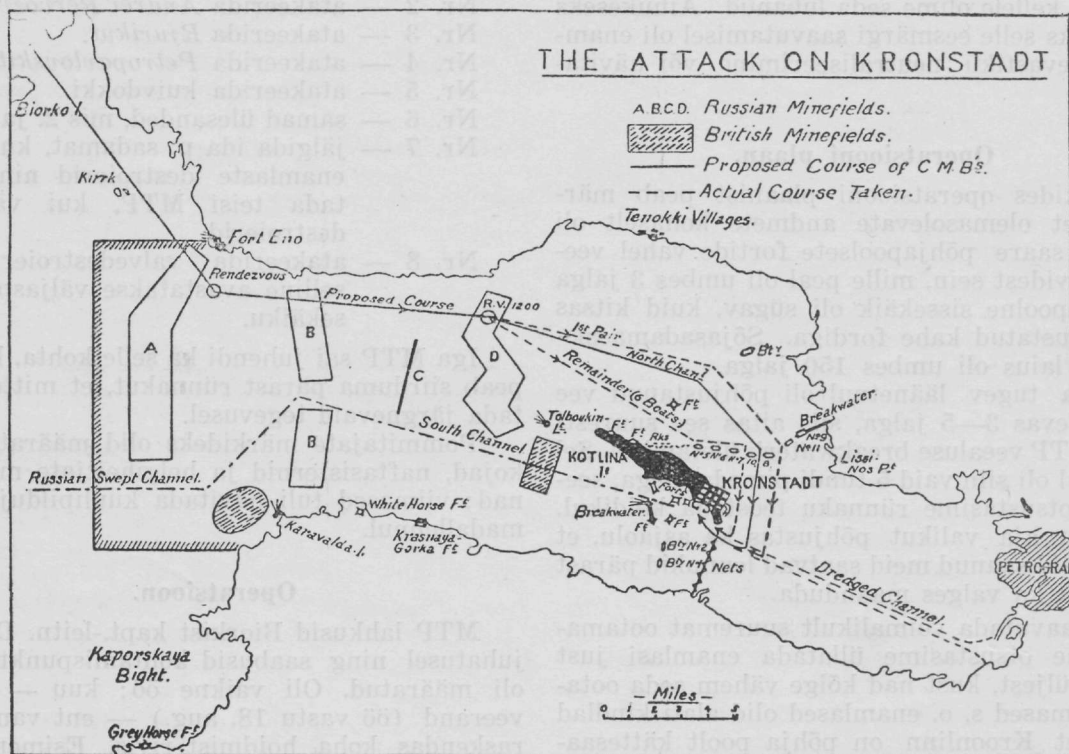
MTP nr. 3 pidi atakeerima *Rjurikut*, ent ei tulnud kohale. Tal juhtus mootori plahvatus põhja fortide lähedal,

kust võeti puksiiri hiljem teise tagasi pöörava MTP poolt (MTP nr. 5).

Nüüd oli ka juba sadama sise-mine kaitse valvel ning avati fortidelt, patareidelt ja laevadelt korratu tuli. Huvitav on, et Menšikovi nimeline fort, mis oli ehitatud sise-

MTP nr. 6 Kui MTP nr. 6 lähenes sadamale, siis põrkas ta õnnetult kokku tagasiliikuva MTP nr. 1. Isiklik koosseis MTP nr. 1 läks üle MTP nr. 6 ning MTP nr. 1 lasti õhku.

Leitnant Bremner, olles juba raskesti haavatud, võttis MTP nr. 6 juhtimise üle, kuna selle komandör



Kroonlinna rünnaku skeem Vabadussõja ajal.

mise sadama tulistamiseks mässi puhul, võis meie MTP vabalt tulistada, kui nad sadama sissekäigus viibisid. See oli ehitatud XIX aastaja 40 aastatel ning kuulus Kroonlinna üldisse kaitseks.

MTP nr. 4 läbides sissekäiku kaotas komandöri surnuna. Teine vanuselt leitn. Stiil tormas kohe rooli ning ründas Petropavlovskit (tabesid ei saadud).

MTP nr. 5 eesmärgiks oli kuivdokk, ent ta sai vigastada enne sadamasse jõudmist ning oli sunnitud kasutama lahkumise võimalust. Ta lahkuski ning võttis puksiiri MTP nr. 3 vastase patareide raske tule all ja pukseeris selle hädaohust välja.

ja kaks madrust olid surnud. Mootortorpeedopaat täitus kiiresti veega, ent vaatamata sellele, et paat oli kogu aeg marutule all ning et teda kogu aeg valgustati helgiheitjaist, laskis ta valvedestroiieri Gavriil'i peale kaks torpeedot välja. Kahjuks möödusid mõlemad torpeedod. See oli ka tema teiseks ataaigiks sel ööl. Bremner sai haavata vähemalt 11 korda, kuid tegutses hästi kuni lõpuni. Pärast seda, kui süttis bensiinipaak, tuli MTP maha jätta ning see vajus põhja. Lõpuks Bremner võeti vangi ja päästeti Gavriil'i poolt.

MTP nr. 7 MTP nr. 7 ja nr. 8, mis olid määratud valvedestroiieri ründamiseks, hilinesid saabumisega, kuna olid

valinud teistest veidi pikema lähemistee. MTP nr. 7 sõitis MTP tagapool, nägi järsku ees plahvatust. Kuna plahvatus oli just destroyeri *Gavriil*'i juonel, mõtles ta eksi kombel, et see sai vist torpeedotabe ning pöördus vastavalt oma kõrvalülesandele idasadama suunas ning laskis torpeedod välja sealseisvatele destroyeritele, et kindlustada oma MTP taandumist (nähtavasti oli see torpeedo, mis plahvatas S-muuli välisseina juures).

MTP nr. 8 atakeeris valvedestr. *Gavriil*, ent torpeedode väljalaske momendil osutus ise madalal kohal (10'). Torpeedo plahvatas mere põhjas ning MTP lendas ise õhku. Valvedestroyer kannatas välja kolm rünnakut, sellele vaatamata, et kannatas meie MTP kui ka lennukite kuulipildujatele all.

MTP nr. 7 taandudes idasadama suunas tegi katse päästa ellujäänud MTP nr. 1, 6 ja 8 meeskondi, ent see osutus võimatuks vastase intensiivse tule tõttu, mis oli suunatud temale.

Mootortorpeedopaadid lahkusid samu teid mööda, mida kasutasid tülles — kasutades taandumisel kogu aeg suitsukatteid.

Nad avastati põhjafortide helgiheitjaist ning võeti tugeva tule alla, ent meie lennukid lennates äärmiselt madalalt tulistasid kogu aeg helgiheitjate meeskondi kuulipildujaist, mille tagajärjel need tihti kustusid ning vastase patareide tuli ei andnud tagajärgi.

Venelaste andmed rünnaku kohta lähevad vaid niipalju lahku inglise andmeist, et neis öeldakse kõik 3 hukkunud MTP olevat põhja lastud vahidestroyeri *Gavriil*'i artilleeriatulega. Hukkunud MTP päästeti

üldse 9 meest, kelledest 3 osutusid ohvitserideks. *Petro-pavlovski* kohta märgitakse, et see torpeedotabet ei saanud.

### Koostööst oma lennukitega.

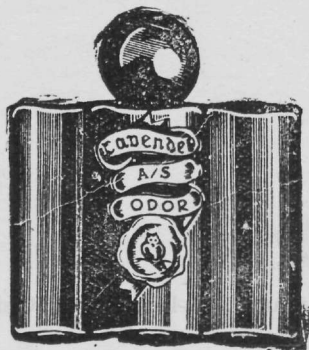
Koostöö näitena tuleb märkida lendurleitnant Fletcher'i VR I/2 tegevust, kes nähes, et minu MTP sattus helgiheitja poolt valgustatud ribasse, lendas sihilikult valgustatud ribasse, et tähelepanu endale tõmmata. Oli veel terve rida selliseid juhtumeid. Erilist tähelepanu väärib lendurkapten Randalli tegevus, kelle masina mootor hakkas korratult töötama umbes poolel teel. Ta kavatses juba tagasi pöörduda ning maanduda pimedas kahe 100-naelalise pommiga (väga tänamata seisukord), kui masin uuesti hakkas töötama. Oodates iga minut uuesti mootori töötamise lakkamist ta jätkas siiski teekonda Kroonlinna, sooritas seal oma ülesande ning saabus õnnelikult tagasi, mis ajaks tema masina mootor lakkas töötamast ka täielikult. Maandus siiski kuidagi kalda lähedal, kust ta ka kätte saadi.

Operatsiooni tagajärjed selgitati teisel päeval aerofotografeerimise teel ning osutusid järgmisteks: A-laevade emalaev *Pamjatj Asova* — põhja lastud, lahingulaev *Petropavlovsk* — üks tabe vööri osas (vaata märkus ülal), *Andrei Pervozvannõi* — kaks tabet ning seega raskesti rivist välja viidud.

Pärast Kroonlinna ründamist jäi olukord maarindel muutuseta, vaid alles oktoobris P.-Lääne armee koos eestlastega võttis ette pealetungi Leningradile, kuid ei suutnud seda läbi viia.

P.-Lääne armee pealetung algas 28. sept. ning jätkus edukalt kuni 21. okt., millal enamlaste VII armee vastu pealetungil P.-Lääne armee taganes ning sellega ühes ka meie. 14 nov. võeti ära Jamburg enamlaste poolt ning P.-Lääne armee interneeriti meie poolt.

Sakslased puhastasid oma positsioonid Lätis ja Leedus oktoobris pärast seda, kui inglise merejõud olid tulistanud nende positsioone ning mõjutasid neid kohaliku blokaadiga mere poolt.



#### MOODSAD KÖLNIVEED:

LAVENDEL,  
COBAKO,  
CASANOVA,  
CRÊPE DE CHINE jne.

#### METALLIDE PUHASTAMISEKS

pasta „EDU“  
vedelik „RIVAL“.

A.-S. „Odor“.

Detsembris pani jää juba enamlaste tegevusele merel piiri ning meie laevastik kutsuti tagasi Inglismaale.

### Operatsiooni kokkuvõtteid.

Lõpuks püüan teha mõningaid kokkuvõtteid eriti Kroonlinna operatsiooni kohta; nimelt selgus, et

- 1) Ülemjuhatajal peab olema selge pilt poliitikat kodumaal.
- 2) Aktiivsus koos ootamatusega annab häid tulemusi vaid seoses täpse luurega.
- 3) Mitmete relvaliikide koostöö väärtus on eriti suur. Admiral iseloomustas viimast oma ettekandes järgmiselt:

„Kroonlinna operatsioon oli kõige täielikum näide kahe relvaliigi vahvast ja distsiplineeritud koostöö tegevusest merel ja õhus.“

Ta märgib lõpuks: „Minu eesmärgiks oli terve aasta jooksul takistada enamlaste laevade väljumist Soome lahte ning kõigi olemasolevate vahenditega takistada sakslaste kavatsusi Baltikumi suhtes.“

### Inglaste kaotused isiklikus koosseisus.

	Surnud	Haavata	Sattus vangi	Kokku
Laevastiku ohvitserid . . .	16	7	3	26
Madruseid . . . . .	114	35	6	155
Õhulaev. ohvitserid . . . .	4	2	—	6
Õhulaev. madruseid . . . .	1	—	—	1
<b>Kokku . . . . .</b>	<b>135</b>	<b>44</b>	<b>9</b>	<b>188</b>

### Inglaste ja enamlaste kaotused laevades Eesti Vabadussõjas.

Laevade klass	Inglased	Enamlased
Lahingulaevad . . . . .		<i>Petropavlovsk</i> *) vigastatud ühe torpeedoga. <i>Andrei Pervozvannõi</i> vigastatud 2 torpeedoga. <i>Oleg</i> uputati torpeedoga.
K.-ristlejad . . . . .	<i>Cassandra</i> uputati miiniga. <i>Curaçoa</i> vigastatud miinist.	<i>Pamjatj Asova</i> uputati torpeedoga. Vigastati lennuki pommidega. <i>Spartak</i> — vangi võetud. <i>Avtroil</i> — vangi võetud. <i>Asard</i> *) uputatud torpeedoga. <i>Gavriil</i> — uppus miinist. <i>Konstantin</i> — uppus miinist. Üks — uputati sügavuspommidega.
A-laevade emalaev . . . . .	<i>Verulam</i> vajus põhja miinist. <i>Vittoria</i> lasti põhja a-laeva poolt.	
Destr. emalaev . . . . .	6 teist saadeti Inglismaale vigastustega kokkupõrkest või madalikule sattumisest.	
Destroierid . . . . .	<i>L-55</i> uputati artill. <i>Gentian</i> uppus miinist. <i>Murtle</i> uppus miinist. <i>Banbury</i> vigastati miinist.	
A-laevad . . . . .	3 uputati artill.	
Traalerid . . . . .	2 läksid põhja pukseerimisel. 1 muutus kõlbmatuks.	
MTP . . . . .	1 vigastati miinist 2 hukkusid pukseerimisel.	
Mootorpaadid . . . . .	<i>Var Expert</i> vigastati miinist.	
Nafta tanklaev . . . . .	<i>Volturnus</i> — hukkus miinist.	
Transport . . . . .	<i>Catspaw</i> hukkus teel Inglismaale.	
Drifter . . . . .		

\*) Märkus. Vene andmetel *Petropavlovsk* ja destr. *Asard* vigastada ei saanud. A-laevades kaotusi ei olnud.

## Mõttevahetusi pärast Agar'i ettekannet.

Nagu iga teine ettekannegi põhjustas ka kapt.-leitn. *Agari* oma rea mõttevahetusi, millega selgitati veel hulka peensusi. Kontr.-adm. Cowan'i poolt rõhutati kõvasti pealetungi vajadust kui üht tähtsamat sõja edu elementi, mis kipub tihti rahuagsete harjutuste sooritamisel jääma unustusse.

Teiseks selgitati, et Haagi konventsiooni nõudeid pinnaldunud miinide kohta Balti merel ei täidetud (kõik miinid osutusid pinnaldunud olekus hädaohtlikuks).

Peale selle jõuti otsusele, et vene punalaevastik ei kasutanud oma jäälohkujaid intensiivsemalt just kütteinete puuduse tõttu, mis kapt.-leitn. *Agari* andmetel Kroonlinnas kunagi ei tõusnud üle 25 000 t.

Ka puudutati arutluses pikalt instruksioonide küsimust, mis anti inglise Balti mere laevastiku juhile. Selgus, et instruksioonid koosnesid õieti vaid korraldusest sõita appi Balti riikidele.

Mingisuguseid kindlaid juhendeid selle kohta, kuidas toimida siis, kui vastane avaldab vastupanu — ei olnud antud. Admiraliteet mainib vaid järgmist: „Relvad maha laadida Tallinnas juhul, kui leiateg, et see soodustab tema kõrguse valitsuse poliitikat“ ja teiseks „pärast relvade mahalaadimist informeerida kohalikke võimusi, et sellest peale nad on ise vastutavad oma maa kaitse eest.“

Lõpuks nõuti kapt.-leitn. *Agar*'ilt täpsemaid teateid ristleja *Oleg* põhjalaskmisest kui ka tema viimastest Kroonlinna retkest, mille kohta see seletas järgmist:

### Ristleja *Oleg* põhjalaskmine.

Väljusime kell 11 öhtul Terijoelt, võttes kursi lõunakaldale, et mitte avastada oma baasi asukohta. *Oleg* seisis ankrul Tolbuhini majaka ja fortide vahel. Tema ümber viibis neli katte destroyerit. Meie õnnetuseks just siis, kui möödusime kahe destroyeri vahelt, süttis torpeedo väljalaske süütepadrin (nähtavasti kaitseplint oli katkenud). Kuid kuna torpeedo pidurid olid peal, siis tagajärjeks oli vaid tugev tõuge, mis pööratas kogu MTP, ent torpeedo jäi kohale. Samal ajal tekkis kere ühendus ning seda tuli kõrvaldada umbes 15 minutit, mille jooksul mootor seisis. Destroyerid olid meist umbes 1—1½ kaabli kaugusel, kuid meie lähenesime tuule alt ning seepärast nad meid ei märganud ega kuulnud. MTP arendas uuesti kiirust, nii et mõne minuti pärast *Oleg* oli vaid miili kaugusel meist. Ristlejalt märgati MTP ning esimene lask sealt ühtis ka torpeedo väljalaske momendiga, mille tegin 2½—3 kaabli kauguselt. Andes siis täiskiiruse ning tehes võimalikult tihti siksakke — et hoiduda fortide tabedest, meie tormasime W. Tuul ja laine olid peaaegu tagant. Kui olime jõudnud küllalt kaugele, võtsime kursi N ning saabusime oma baasi umbes kell 15 30 päeval.

## Viimane retk Leningradi.

Varem juba mainisin, et Leningradis elas inglane — sir Paul Dukes, kes 1½ aasta jooksul end oma tööga ülal pidas, töötades samal ajal meie peaaegendina. Tema õieti moodustas selle keskuse, kust hankisin oma tähtsamad informatsiooniteated kuni Kroonlinna operatsioonini 17. augustil. Pärast seda võeti enamlaste poolt käsitlusele spetsiaalsed valve- ja kaitseabinõud ja ühenduse pidamine MTP osutus võimatuks. Ent varem juba olin andnud Dukes'ile lubaduse olla 27. aug. määratud kohas, et teda kaasa võtta. Mis ka ei juhtuks, lugesin enda kohuseks veel kord katsetada. Kell 22 00 meie asusime teele minnes meie vanu kursse mööda. 3 võimsat suurejulist helgiheitjat valgustasid fortidelt saates kiiri merele selliselt, et meie ei saanud kuidagi neid lõigata. Tuli loobuda igasugusest mõttest nägematult läbi sõita. Otsustasin läbi murda Leningradi ja tagasi täie käiguga, lootes, et kiirus päästab meid fortide tulest. Kõik läks õnnelikult kuni fortideni, ent siis kas mina, olles pimestatud helgiheitjaist, tegin midagi või jäi rool iseendast kinni, ei tea, ent MTP ei kuulunud enam rooli. MTP ei olnud mõtet enam pidurdada vea parandamiseks ning meie jätkasime sõitu kuni lendasime ühe fordilainemurdjale. Õnnelikult meie ei sattunud siiski helgiheitja valgusse, mis kogu aeg libises üle meie peade. Propellerid olid loomulikult puruks ning MTP keres mitu auku. Siiski meil õnnestus ta kiskuda vette ning kuidagi kaltsudega augud kinni toppida. Tühjendades vett tühjude bensiinipaakidega me kombineerisime purjeriidest, millega oli kaetud paat pealt, midagi purjede taolist ning kasutades voolu ja tuult triivisime õnnelikult fortide vööst välja. Teise päeva öhtul me jõudsime Terijoele läbides nii umbes 20 miili.

### Admiral sir Sidney R. Fremantle'i kokkuvõte.

Pärast kõike seda, mis meie esitas k.-leitn. *Agar*, mul jääb öelda kaunis vähe. Tahaksin puudutada lühidalt vaid instruksioone, mis olid antud Balti merre siirduvale eskaadrile. Minule kui tolleaegsele kindralstaabi ülema abile langes õieti nende instruksioonide välja-töötamine, mis leidsid siin nii põhjalikku arvestamist. Olukord tol ajal oli aga vägagi keeruline. Esimesena tuli ses asjas selgitada välisministeeriumi seisukoht. Ei tule unustada, et välisministeerium oli kuni kõrvuni ametis Versailles rahulepingu väljatöötamisega, mis oli isegi Briti diplomaatile küllalt laiaulatuslik ülesanne. Välispoliitika juhtivad isikud lugesid Balti mere sündmusi kõrvalisteks ning kui välisministeeriumiga olid kõik formaalsused krediitide suhtes laevastikule lahendatud, tuli asi lahendada „ministrite kabinetis“. Kabinetil polnud käsil mitte ainult Versailles' rahuleping, vaid ta oli kätest ja jalust seotud veel ka muredega seisukorrast Inglismaa sisemaal. Teie kõik mäletate veel seda sõjakat meeoleolu, mis järgnes demobilisatsioonile, kuis kõikjal karjuti vaid „käed ära Venemaa küljest.“ Arutades Versailles' rahulepingu tingimusi tuli kabinetil kulutada palju aega kõigi küsimustega.

Kui lõpuks saime teada välispoliitika sihtjooned, ei lõpenud veel sugugi meie takistused instruksioonide väljatöötamise alal. Enne, kui välja töötada instruksioone, mis võiksid olla kasulikud koondise juhile, peab tundma, nagu õigesti märkis seda autor — vastase jõude ja vahendeid, tema jõudude moraali ning üldse maa seestmist olukorda. Venemaalt luureandmeid aga ei olnud üldse, mis puutub aga Eestisse ja Lätisse, siis ka sealt oli raske saada õigeid teateid. Läbikäimist nende riikidega peaaegu ei olnud, pealegi muutus olukord neis iga päev. Näis, nagu esineks Eestis ja Lätis kaks parteid, üks, mis soovis jääda ühte Venemaaga, teine iseseisvust. Pealegi esines veel kolmas partei „Balti parunid“, mis ei ühinenud ei esimese ega teisega. Meie seda ei teadnudki õieti, mida see tahtis. Need on õieti need raskused, mis esinesid instruksioonide väljatöötamisel.

Veel oli kaunis raske välisministeeriumile selgeks teha, et enne direktiivide väljatöötamist laevastiku juhile tuleb talle öelda, on ta sõjajalal vastasega või ei. Ilma selleta laevastik ei saa tegutseda otsustavalt. Näen siin täna palju maaväelasi kaasvõitlejaid, seepärast mul on veidi piinlik öeldes, et teatud juhtumel maaväelasil on võimalik öelda: „meie ei soovi sõda, kui selle ärahoidmine on loomulikult meie võimuses, ning jätame esimese lasu tegemise vastasele.“ Merel seda öelda ei saa. Esimene vastase lask võib olla torpeedo ning kui see tabab, siis peaaegu ei saa enam midagi rääkida. Ei tohi merel viibida olukorras, kus teie ei tea, kas olete vastasega sõjajalal või mitte. Kui selles tekib kahtlus, tuleb avada tuli viivitamatult.

Selle selgeks tegemine mõningaile meie tsiviilsõpradele oli äärmiselt raske ülesanne. Püüe võimaldada laevastiku juhile võimalikult laialdasemat iseseisvust oli tegelikult seletatav just äärmiselt puudulikkude luureandmetega.

Sellele vaatamata ma ei soovi otsida valitsuse viga, kuna tol korral oli äärmiselt tähtis mitte ärritada oma

vastu neid hulki, kes tundsid Inglismaal enamlastele kaasa. Kõiki neid asjaolusid tuli väga ja väga arvestada instruksioonide koostamisel. Need imelikud tingimused, mis esinesid Baltikumis, ei olnud laevastikule täiesti tundmatud. Mul tuleb meelde kaks analoogilist juhtumit, kus samuti tuli töötada väga rasketes tingimustes, et mitte võimaldada, nagu seda märkis üks admiralidest, välismaalasele „mängida meiega turakat“.

1920.—1921. a. Mustal ja Marmara merel meie ei teadnud iialgi õieti, missugused on siis lõppude lõpuks meie suhted „kemalistidega“. Vana staabiohvitsarina leian ainukeseks õigeks teeks siin anda laevastiku ülemale täieliku pildi valitsuse poliitikast ja rahvuslikest püüetest ning käskida teda siis tegutseda oma äranägemise järele, kuid nii, et valitsusel ei tekiks sellest liiga suuri raskusi.

Tahaksin veel märkida mõnda MTP kohta. Ma ei suuda kahetseda asjaolu, et assigneerimiste vähendamise tõttu laevastikule on meie mootortorpeedopaatide baas ja ka kool tegelikult viidud nullile. MTP funktsioonid on väga suured ning seda kinnitavad kõik, kellel oli võimalus neid sõja ajal käsutada. Nad on ainukesed merevahendid (jättes välja lennuväe) mida mõistlikul juhtimisel võib saata (mitte igakord kerge südamega) üle miinivälja.

Esiteks neil on väike süvis, teiseks neil riskeerib oma eluga võrdlemisi väike koosseis, ja kolmandaks nad on võrdlemisi odavad.

Vajadus saata laev miiniväljast läbi on alati raske ülesanne juhile, sest ta saab hästi aru, et kui see satub miinile, milleks on alati palju šansse, siis ta kas hukub või, kui ta ei hukku, jääb ta abitult vastase relvade hävitamiseks. Ja tuleb lahendada äärmiselt raske küsimus — kas lubada minna kellelgi temale appi ning sattuda võib-olla samasugusesse olukorda, või ei.

Ma olen kindel, et leidub vähe ohvitseri, kes ei oleks õnnelikud saades oma juhtimise alla MTP tingimustes, nagu seda oli autor.



Ainult tellimise peale.

Suurim valik **inglise, kodumaa uudiseid.**

ERIALA  
**FRAKK - SMOKING**  
—  
**MEREVÆE VORM**

Soodsad maksutingimused.

TUNTUD RÄTSEPAÄRI

**F-a Schwarz**

Kullasepa tän. 9, telef. 443-03

## Merelaevastiku Divisjoni ülemate vahetuse puhul.



*Mererüü-kapten R. Linnuste.*



*Kapten-leitnant J. Pruun VR I/3.*

Vabariigi Presidendi käskkirjaga relvastatud jõududele nr. 18 viidi üle ja määrati Mererüü Staabi ülema kohale 1. nov. s. a. senine Merel. Divis. ülem mererüü kapt. R. Linnuste.

Mererüü-kapten Rudolf L i n n u s t e on sündinud 12. mail 1888. a. Virumaal Palmse vallas.

Lõpetanud Käsmu ja Paldiski merekooli, sõitis kuni Maailmasõjani tüürimehena ja kaptenina kaubalaevadel.

Sõjalise hariduse sai I Balti Ekipaaži lipnikude kursustel 1916. a., mererüü alalisrüü ohvitseride kursustel ja Inglismaal, Portsmouthis, navigatsioonikoolis. Endises Vene sõjaväes viibis 1. detsembrist 1915. a. alates, teenides Balti mere laevastiku koosseisus mitmesugustel kohtadel. Eesti sõjaväkke astus 13. märtsil 1919. a. Vabadussõja ajal teenis s/l. „Lembit“ ja m/r. „Lennuk“. Rahuajal on teotsenud mitmesugustel juhtivail kohtadel — olnud s/l. „Lembit“, m/r. „Vambola“ ja m/r. „Lennuk“ komandöriks ning Merelaevastiku Divisjoni ülemaks, mis kohalt 1. novembril tänava aasta määrati Mererüüde Staabi ülemaks.

Soovime mererüü-kapten Linnuste'le Mererüüde Staabi ülema kohal palju edu ja jõudu.

Kapten-leitnant Joosep P r u u n sündis 29. oktoobril 1893. a. Virumaal Käsmu külas.

Lõpetas Käsmu ligisõidu ja Paldiski kaugesõidu merekooli.

Sõjalise hariduse sai I Balti Ekipaažis lipnikude kursusel 1916. a. Rahuajal mererüüohvitseri katsed sooritas 1928. a. Sõjaväe ühendatud õppeasutiste juures.

Endises Vene sõjaväes viibis 1. novembrist 1914. a. kuni maini 1918. a. teenides peamiselt traaleritel.

Eesti sõjaväkke astus 17. jaanuaril 1919. a. Vabadussõja ajal teenis peamiselt Traalerite Divisjonis. Rahuajal on teeninud mitmetel Eesti sõjalaevadel komandöri abina ja komandörina.

Kõrgendatud lipnikuks 31. jaanuaril 1916. a., leitnandiks 31. oktoobril 1919. a., vanem-leitnandiks 18. aprillil 1920. a., kapten-majoriks 23. veebruaril 1924. ning kapten-leitnandiks 24. veebruaril 1938. a.

Vabadussõjas ülesnäidatud teenete eest annetatud I liigi 3. järgu Vabaduse Rist ning teenete eest rahuajal Kotkaristi IV klassi teenetemärk.

Soovime kapten-leitnant Pruun'ile uuel ametikohal õnne ja edu.

## Merejõudude Baasi ülemate vahetuse puhul.



Kapten-leitnant Nikolai Link VR 1/3.



Kapten-leitnant Friedrich Strobel.

Vabariigi Presidendi käskkirjaga relvastatud jõududele nr. 2 arvati 31. aug. s. a. vanuse kätte jõudmise tõttu pensionile senine Mereväe Baasi ülem kapt.-leitn. Link.

Kapten-leitnant Nikolai Link sündis 25. juulil 1880. a. Tallinnas.

Sõjalise hariduse sai Kroonlinnas mereinseneride koolis, mille lõpetas 1908. a. ja Nikolai Mereakadeemia laevaehituse osakonnas. Endises Vene sõjaväes teenis 10. maist 1907. a. kuni 21. augustini 1918. a.

Eesti sõjaväkke astus kapteni auastmes 24. jaanuaril 1919. a. Vabadussõja ajal teenis mereväe kaldaasutistes Mereväe tehnika ja varustusameti ülemana kuni oktoobrini 1919. a., Oktoobris 1920. a. vabastati kapten-leitnant Link tegevast sõjaväeteenistusest.

Oktoobris 1928. a. astus ta uuesti tegevasse sõjaväeteenistusse ning teenis algul Merejõudude Baasi laevaehituse insenerina, kuni 1. jaanuaril 1935. a. määrati Merejõudude Baasi ülemaks, missugusel kohal teenis kuni reservi minekuni 31. aug. k. a.

Soovime kapten-leitnant Link'ile eraelus palju edu ja jõudu.

Kapten-leitnant Friedrich Strobel sündis 23. mail 1895. a. Tallinnas.

Lõpetas Peetri reaalkooli Tallinnas ja Kroonlinna mereinseneride kooli 1917. a.

Endises Vene sõjaväes teenis 1. septembrist 1914. a. kuni veebruarini 1918. a.

Eesti rahvusliikudes väeosades kapten-leitnant F. Strobel teenis 1. märtsist 1918. a. kuni 5. aprillini 1918. a., s. o. kuni nende laialisaatmiseni.

Pärast Saksa okupatsiooni lõppu astus 15. detsembril 1918. a. uuesti Eesti mereväkke. Vabadussõja ajal teenis m/r. „Lennuk“ insener-mehaanikuna „Lennuk'i“ rivi astumise päevast kuni Vabadussõja lõpuni.

Rahuajal kapten-leitnant Strobel teenis Merekindlustes ja Merejõudude Baasis insener-mehaaniku kohtadel kuni 1. septembril tänava aastal määrati Merejõudude Baasi ülemaks.

Vabadussõjas ülesnäidatud iseäralise vahvuse eest annetatud tasuta maa normaaltalu suuruses ning teenete eest — Kotkaristi IV klassi teenetemärk.

Soovime kapten-leitnant Strobel'ile uuel ametikohal palju õnne ja edu.



## Major Jüri Hõimsalu 50-aastane.



Major J. Hõimsalu.

30. oktoobril s. a. sai Merejõudude Baasi majandusülem Jüri Hõimsalu 50-aastaseks.

Juubilar on sündinud 30. oktoobril 1888. a. Kuusalus Harjumaal.

Üldhariduse saanud Tallinna linnakoolis ning omandanud õpetaja kutse pedagoogilistel kursustel 1908. a. Enne Ilmasõda teenis juubilar määralise õpetajana Raiküla ja Vigala ministeeriumikoolis.

Sõjalise hariduse sai Vilno sõjakoolis 1917. aastal, alalisväe ohvitseride jalaväe kursustel 1927. a. ja majanduslikel kursustel Varustusvalitsuse juures 1925. a.

Endises Vene sõjaväes teenis 2. novembrist 1915. a. kuni Vene vägede lagunemiseni revolutsioonikeerises.

Enne Saksa okupatsiooni teenis juubilar Eesti rahvuslikkudes väeosades kuni nende laialisaatmiseni.

Talvel 1918/19. aastal tegutses Vabariigi Valitsuse emissarina lõuna Harjumaal valdades.

Eesti sõjaväkke astus 13. jaanuaril 1919. a. Vabadussõja ajal teenis I Kaitsepataljoni ja 8. jalaväerügemendi koosseisus, viibides viimasega eesliinil, kust evakueeriti saadud põrutuste tagajärjel. Rahuajal on teotsenud mitmesugustel juhtivatel majanduslikel kohtadel — olnud Merekindluste, Merejõudude Staabi ja Merejõudude Baasi majandusülemaks. Praegusesse ametisse, Merejõudude Baasi majandusülemaks, asus 12. juunil 1931. a.

Peale otseste ametikohuste täitmise on juubilar pidevalt osa võtnud mereväeohvitserkonna elust, olles korduvalt Mereväe Ohvitseride Kogu revisjonikomisjoni liikmeks ning esimehiks.

Kõrgendatud leitnandiks 4. aprillil 1920. a., kapteniks 24. veebruaril 1924. a. ning majoriks 24. veebruaril 1932. a.

Major Hõimsalu'l kui laialiste teadmiste ja suurte kogemustega majandusohvitseril, kes pikemat aega on juhtinud merejõudude majandust, on suuri teeneid meie majanduse arendamise alal.

Soovime juubilarile tema poolesajaaastase hällipäeva puhul tervist, õnne ja jõudu meie majanduse edaspidisel juhtimisel.



**ZEISS**  
**G. BERGER**  
TALLINNAS, NUNNE TÄN. 1  
Asutatud 1863. a.

Moodsad

*prilliraamid*

Maailmakuulsad

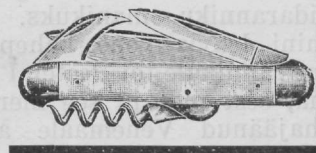
*prilliklaasid*

ja kõiksugu OPTILISI KAUPU.

**Fotoaparaadid ja -tarbed.**

Rikkalik valik. ● Soodsad hinnad.

**OMA OPTIKA PEEN-MEHAANIKA TÖÖKODA**  
dipl. optikameistri juhatusel.



# Balti meri üksikute riikide elus ja laevastiku soetamise põhialuseid.

Leitnant A. Pääbus, K. S. dipl.

Balti meri oma asendi ja füüsiliste omaduste tõttu ei oma rahvusvahelises elus vahest seda kaalu ja tähtsust nagu Vahemeri. Teda ei läbi suurriikidele elulise tähtsusega kauba- teed ja ühelgi tema rannikul asuval riigil ei ole kolooniaid, millede säilitamine nõuaks kontrolli omamist sellel merel. Ka uus N. Venemaa poolt ehitatud Valge mere kanal ei muuda üldist olukorda, kuna:

1. Mainitud kanal on puhtpoliitilistel põhjustel võõrriigi laevadele suletud ja pealegi näib, et kanali elemendid ei võimalda destroyerist suuremaid laevu (pikkusega üle 100 m) Valgest merest Balti merre ja vastupidi üle visata — seega ei või mainitud kanal üldist olukorda Balti merel mõjuvalt kõigutada.
2. Selle kanali taga ei asu Balti basseini riikidele tähtsaid toorainete ja turgude tagamaid.

Võttes aga olukorra lähema vaatluse alla selguvad siiski sootuks teissugused asjaolud. Eeskätt ei või märkimata jätta, et Balti merele ja selle rannikule ulatub kaks suurvõimu: N. Venemaa kommunistliku ja Saksamaa rahvussotsialistliku ilmavaatega. Need jõud, diametraalselt vastukäiva ideoloogiaga, pörkavad kokku Balti merel ja selle ranniku ruumis.

Teiseks — Balti mere rannikul asub rida riike, kellele mainitud meri teatud olukorras on vaid ainsaks välisilmaga ühendust võimaldavaks vahendiks.

Neid fakte ei või unustada, sest just nende faktide taustal kerkib Balti meri silme ette sootuks teissugusena. Otse määrav tähendus on vabal Balti merel selle rannikul asuval agraarmajandusstruktuuriga väikeriikidele. Need riigid ei tohi kunagi unustada kahe suurvõimu naabrust ja peavad vastavalt oma riiklikele huvidele ja kandejõule looma küllaldaselt tugeva merejõu. See merejõud peab võimaldama elamist ka sõjaajal s. o. sel ajal, kui väikeriigi rannikut intensiivselt blokeeritakse.

Sadu aastaid unistas Venemaa Balti mere rannikust. See unistus täitus XVII ja XVIII sajandi vahetusel ning XX sajandiks võis Venemaa ennast nimetada kogu Balti mere põhja- ja idaranniku omanikuks. Tornioist kuni Neemenini lehvis vene kahepäine kotkas. Balti mere rannikule tõi Peeter I oma kolossriigi pealinna, sest pidi ju see meri olema igakülgsest mahajäänud Venemaale aknaks Euroopasse. Siit pidi venelasesse imbuma lääne kultuur —

siit pidid läände suunduma Venemaa ääretud rikkused: metallimaagid, vili, nahad, mets ja terve rida teisi majanduselus esmajärgulise tähtsusega varasid. Balti meri oli Venemaale majanduse, kaubanduse, tööstuse, laevanduse ja kultuuri tähtsamaks teguriks.

Venemaa lagunemisega pärast Maailmasõda kaotas ta enamiku Balti mere rannikust. Tema valdusse jäi vaid väike osa kitsast Soome lahest. Surutuna Balti mere kaugemasse soppi, millest väljapääs on kergesti suletav, hakkab Venemaa otsima väljapääsu mujalt. Must meri oma geograafilise asendi tõttu ei lahenda küsimust, kuna väljapääs ka sellest merest on teiste käes. Kaugida, Vladivostoki ja Dalni sadamaga, pole põrmugi paremas olukorras, sest Jaapani poolsaarte ja saarte katkemata ahelik isoleerib need sadamad ookeanist täielikult. Leidmata väljapääsu mujalt pöörduvad venelaste pilgud senini unustuses seisnud jäänud põhjarannikule. Põhjarannikul avastatud maa-aarded virgutavad selleks omalt poolt.

Lennud üle põhjanaba, jäämurdjate karavani väljasaatmine Põhja-Jäämerele, uurimisaama asetamine triivivale jääpangale — kõik need üritused taotlesid peamiselt vaid ühte eesmärki: ühendusteede avastamist ja uurimist Põhja-Jäämere piirkonnas. Loodi isegi eriline Põhja Merete Peavalitsus (mida venelased ise meelsasti nimetavad sotsialistlikuks „Ida-India ühinguks“), kelle eelarve 1937. a. ulatus miljardi rublani<sup>1)</sup>. Selle valitsuse pea-eesmärgiks ongi Siberi loodusvarade (nikli, vase, raua, söe, metsa jm.) kättesaadavaks tegemine, s. o. uurida ja avastada uusi mereteid mainitud varade väljavedamiseks peagu igavese jää piirkonnast.

On see eesmärk tänapäeval või lähema aja jooksul saavutatav? Kas võimaldab seda tänapäeva ja kaasaja inimpõlve tehnika? Ei ole raske sellele vastata, pealegi kui teame sooritatud ürituste tulemusi. Teame ju väga hästi, kuidas lõppes Levanevsky lend; teame ka, et jäämurdjate karavan jäi peagu aastaks jäässe kinni ja väga suurte raskustega läks korda seda päästa (kui palju sellest aga pääseski, sest üsna hiliste andmete järgi asus jäämurdja „Sedov“ veel 01. 10. 38. a. jäässe külmanuna 347 mere- miili kaugusel põhjanabast<sup>1)</sup>); teame samuti, et Põhja-Jäämere saartelt murtud kivistüsi osutus

<sup>1)</sup> „Päevaleht“ nr. 211, 07. 08. 38. a.

<sup>1)</sup> „Uus Eesti“ nr. 275, 07. 10. 38. a.

äärmiselt madalakvaliteediliseks ja ometi just see süsi pidi tuleviku liikluses Põhja-Jäämere piirkonnas etendama tähtsat osa.

Saanud selliste kogemuste osaliseks, hakkavad venelased suure „energiaga“ otsima fiasko põhjusi. 14. 10. 38. a. kella 1900—2000 vahel Maskva ringhäälingu kaudu peetud kõne on sel alal märkimisväärne. Kõneleja tungis ehtbolševistlikult kallale Põhja Meretee Peavalitsusele. Tema sõnade järgi olla ebaõnnestumises süüdi vaid juhtivate tegelaste kahjulik, diversantlik ja trotskistlik tegevus. Et seda kõike vältida ja ikkagi luua kindel ühendus Põhja-Jäämere ranniku üksikute punktide vahel, selleks on ette võetud suuri muudatusi nii tehnilisel kui ka juhtimise alal. Peavalitsuse juhiks olla määratud nõukogude kangelane Šeršev; luuakse juurde uusi osakondi ja on juba ehitusel ning kavatsetakse veelgi ehitada kokku neli maailma võimsamat jäämurdjat, mis varustatud moodsate instrumentidega ja mehhanismidega. Neist üks („Josif Stalin“) olla juba proovisõitutes, kuna kolm („Lazar Kaganovič“, „Vjačeslav Molotov“ ja „Sigismund Levanevsky“) on projektis.

Nii kavatsetakse siis võita põhjamaine loodus, kuid, nagu faktid on näidanud, on see loodus vägevam kaasaja tehnikast ja seetõttu on vist vara loota, et venelaste unistused lähemas tulevikus täituksid. Nii tulebki välja, et puht olude sunnil nad peavad ikkagi jääma Balti mere juurde, sest ka Barentsi mere rannale rajatav uus sõjalaevastiku baas — Murmansk — pole kaugeltki valmis ja selle strateegiline asend on väga ebasoodne. Balti meri on ikkagi Euroopa südame meri ja selle valitsemine tähendab tegelikult Ida-, Põhja- ja suure osa Kesk-Euroopa valitsemist (Visla ja Oderi kaudu). Ja kuigi viimasel ajal ikka enam ja enam kõneldakse Murmanskist kui Venemaa tulevases tugevamas laevastiku baasist, siis ometi ehitab ta praegu ainult Balti mere jaoks arvulist allveelaevastikku, hävitajaid ja ristlajaid. Kui allveelaevu ja hävitajaid võib Valge

mere kanali kaudu viia Murmanskisse, siis ristlajatega seda teha ei saa. Vaevalt on nende laevade ülesanne vaid Leningradi kaitsmine.

Tuleb arvestada ka seda, et Valge meri on jääga kaetud umbes kuus kuud, Valge mere kanal aga veel enamgi ja navigeerimist Barentsi merel takistavad ja raskendavad sagedane udu, lumetuisud, jäämäed ja pikaajaline talve ajujää. Need põhjamere pahed ja ka Murmanski enese geograafiline asend sunnivad Venemaad krampplikult kinni pidama Balti merest ja selle rannikust. Ta ei või iialgi loovutada viimast osa Balti mere rannikust, vastu-pidi — ta meelsasti suurendaks oma mõjuala ja seda juba puhtstrateegilistel kaalutlustel. Sügav tõde peitub ühe N. Venemaa diplomaadi poolt lausunud sõnades: „Kui meilt (s. o. N. Venemaalt) võetakse Donetsi basseini, siis sõdime selle tagasivõitmiseks sada aastat; võetakse aga meilt Balti mere rannik, siis sõdime tuhat aastat.“ — Neid sõnu ei tohi ükski Balti mere riik, eriti aga väikeriik, unustada, kui ta ei taha saada Gruusia saatuse osaliseks. Meenu-tagem vaid 01.12. 1924. a.

Eespool juba märkisin, et Balti merele ulatub ka teise suurriigi — Saksamaa — võim oma rahvussotsialistliku ideoloogiaga. Saksamaale kuulub Balti mere kogu lõunarannik, mis vaid osaliselt ja lühikest aega on kuulunud Rootsi võimu alla. See rannik on aastasadade jooksul olnud „tung itta“ idee hüppelauaks. Kuid tänapäeva Saksamaa, nagu N. Venemaagi, näib olevat oma tähelepanu Balti merest mujale pööranud. Kuulus „tung itta“ on nagu vaibunud, andes ruumi üldisele rahulikule vaimule Balti mere basseinis. Seletatakse seda mitmeti:

1. Arvatakse, et „tung itta“ pole kunagi tähendanud tungi Balti mere kirderannikule, sest siit poleks Saksamaa peale territoriaalse laienemise midagi võitnud (?), vaid pigemini tungi Doonau alamjooksule ja seda enam veel tänapäeval, sest sealt otsib vastukõla ka N. Venemaa.



Töö kodu- ja välismaade  
näitustel ning messidel  
21 kõrgema auhinnaga  
kreonitud.

GRAVEERIMISE, KULD- JA HÕBEASJADE NING MÄRKIDE TÖÖSTUS

**OSVALD KATTENBERG**

TALLINN, HOLLANDI PÕIK TANAV NR. 3 (NARVA MNT. SISSE KEERATA)

TÖÖSTUS ASUTATUD 1906. A.

Valmistab: tuletõrje-, spordi-, laulu- ja muude seltside märke, aurahasid, lipuvarda otsi ning lipunaelu, ukse- ja ristiplaate, monogramme, faksiimileid ning igasuguseid kuld- ja hõbetoid.

2. Mõned näevad „tungi itta“ (sõna otseses mõttes võetuna) vaibumise põhjusena preisi võimu ja vaimu kadumist Kolmandas Riigis.
3. Kolmandad arvavad, et selle põhjuseks olevat praeguste Suur-Saksamaa võimukandjate — Hitleri, Göringi, Goebbelsi, Himmleri — päritolu, sest need mehed on tulnud Doonau piirkonnast ja Reini provintsidest, millest olenevat ka nende huvi Euroopa selle osa vastu.

Oletame, et esitatud arvamused on õiged täna ja jäävad maksvaiks ka tulevikus. Oletame, et Saksamaad ei huvita ei Eesti saarestik ega ka mõni muu Balti mere osa täna ega ka tulevikus, siiski peame meie meeles pidama, et tänapäeva Euroopas on kaheldamatult suurimaiks vastaseiks ühelt poolt just Saksamaa ja teiselt poolt N. Venemaa ja seda peamiselt oma poliitiliste ilmavaadete tõttu. Ilmavaateid on aga raske üle öö muuta. Sellega saab hakkama vahest üksik mees, mitte aga kogu rahvas ja peagu mitte kunagi võimutsev kiht. Siit ka järeldus, et pole loota, et natsism ja bolševism võiksid lähemas tulevikus leppida — seega pole ka lootust, et poliitiline pinge Saksamaa ja N. Venemaa vahel lähemas tulevikus vaibuks. Ja kui nende vahel tekiks sõjaline konflikt kusagil Kagu-Euroopas, nagu seda paljud püüavad väita, siis vahenditult puutuksid nad kokku ikkagi vaid Balti merel. Ja et see nii on, siis on selge, missugusesse olukorda satuvad sel puhul Balti riigid. See moment on neile väga ohtlik, kuid siiski mitte lootusetu, kui juba rahu ajal sõjalisi jõude arendatakse vastavalt riigi geopoliitilisele asendile ja elulistele huvidele.

Kuna tänapäeva kultuurriikide elufunktsioonid on väga komplitseeritud ja tööstuslikult esmajärguliste toorainete jaotus ei ole maa-keral ühtlane, siis vaevalt leidub säärast riiki, kes suudab teistest sõltumata katta kõiki vajadusi tarbeainete ja materjalide alal ja seda eriti sõja ajal. Kindlat sidet, ühendust välisilmaga

vajavad eriti agraarriigid, kus tööstus (sõja-tööstus) toorainete puudumise tõttu on kas vähe arenenud või puudub üldse. Sellise majandusliku struktuuriga mereriik vajab merd ja arenenud tehnikaga ning tööstuslike toorainetega meretaguseid riike kahel põhjusel:

1. Tal peab olema võimalus vajalikke tööstussaadusi (sõja korral aga väga vajalikku sõjavarustist) sisse vedada ja
2. oma maksuvõime säilitamiseks peab suutma oma saadusi eksporteerida.

Kuid merel kaupade vabalt transporteerimiseks on vaja ühte, sealjuures ka peagu ainust eeltingimust — v a b u m e r e t e i d. Kui need pole vabad, siis tuleb otsida vahendeid ja need vabastada. On teada, et vaid kindel, jagamata merevalitsemine võib anda riigile kindluse edukaks võitluseks oma olemasolu eest. Merevalitsemine on aga mõiste, mida ajaloo kestel on suudetud teostada vaid kord — Krimmi sõjas a. 1853.—1856. Selles sõjas liitlased (Inglis-, Prantsus- ja Türgimaa, hiljem ka Sardiinia) kasutasid Vahe- ja Musta merd piiramatult, kuna osa vene laevastikust hävitati Sevastopoli reidil ja teine Euroopa laevastiku osa viibis suletuna Balti merel.

Vaatamata sellele, et sõja puhul pole ükski pool saanud merd kasustada piiramatult, peale eespooltoodud juhu, on ometi mereriigid sõidnud ja meri on sõjasündmuste labürindis etendanud väga tähtsat osa.

Juhul, kui Balti riigid on kistud sõtta, mis areneb Balti merel, siis jääb see meri neile eksisteerima määratu suure tegurina riikliku olemasolu võitluses, sest jääb ju see peagu ainsaks välisilmaga ühendust võimaldavaks vahendiks. Et aga pidada ühendust välisilmaga sõja-aegsel Balti merel, selleks peab iga väikeriik omama oma elulistele huvidele vastavat merejõudu ja just laevastikku, sest ükski teine sõjaline jõud ja ka kõige võimsamad rannakindlused seda ei taga. Kui leitakse, et ilma

### **SÕJAVÄE asutistele ja KAITSELIIDU üksustele soovitame:**

**Rootsi paljundusaparate „Svedup“ — Kr. 150.—, 200.—, 220.—**  
Rootsi sõjaväes ja kaitseliidus esikohal.

**Rootsi büraokirjutusmasinaid „Halda-Norden“ — Kr. 400.— kuni 650.—**  
Rootsi sõjaväes ja kaitseliidus esikohal.

**Soome tulekustutajaid „Sisu“ — Kr. 65.—, 85.—, 130.—**  
Soome maa- ja mereväes ning kaubalaevastikus esikohal.

**Rootsi spetsiaalterasest jalgrattaid „Crescent“ — Kr. 165.—, 200.—**  
Tarvitusel rohkesti Rootsi sõjaväelistes organisatsioonides.

Referentsnimistuid esitame  
soovi korral!

**K/K. Kütt & Ko**

Tallinn, Rataskaevu tän. 20.

Telefon  
**439-72.**

välismaalt sisseveetava sõjaväerustiseta ja tööstussaadusteta on sõdimine kui mitte võimatu, siis vähemalt väga raske ja on teada, et seda kõike võib sisse vedada vaid merd kaudu, siis peab see riik omama laevastikku, kes seda sissevedu ka kindlustaks.

Üldiselt võttes võiks mere tähtsust riigi majanduselu tervikus jämedais joontes jagada kahte suurde ossa:

1. Tähtsam n. ö. elulisem osa, kuhu kuuluksid need merega seoses olevad nähted, mis otseselt mõjustavad riigi tervikut ja tema olemasolu, näit. sõjaline kaubandus, asumaade säilitamine jne.
2. Vähemtähtis osa — kuhu kuuluksid need merega seoses olevad nähted, mis otseselt ei mõjusta riigi olemasolu, näit. kalandus, laevandus jne.

Vastavalt toodud mere osatähtsusele rahvamajanduslikult riigile toimub ka riigi merejõudude arendamine, lähtudes muidugi riigi majanduslikust kandejõust. On riigil rikkad ja suured asumaad, millest emamaa on täiel määral sõltuv, siis rajab see riik endale sellise merejõu (laevastik + kindlustised strateegiliselt tähtsates geograafilistes punktides), mis tagab talle ühendusteede kontrolli. Nii talitab näiteks Inglismaa, kes ennast meelsasti tituleeris „seitsme mere valitsejaks“.

On riigi majanduslik huvi tihedas seoses nn. meretulundusliku küljega (kalandus ja kalatööstus) ja kui seda riiki ei ähvarda otsene sissetungi oht, siis rajab ta endale sellise merejõu, mis on suuteline tagama tema puhtmajanduslikke huve merel. Siia liiki kuuluks Norra, kes endale rajanud peamiselt kergelaevastiku (8 hävitajat, 24 torpeedopaati, 9 a-laeva ja 4 rannakaitselaeva, neist kaks vananenud <sup>1)</sup>).

<sup>1)</sup> Jane's Fighting Ships 1937. a.

Edasi — kergelaevastikuga (8 a-laeva, 20 torpeedopaati jne. <sup>2)</sup>) kavatseb Taani tagada ühendusteede vabadust oma väinade rajoonis, rajades selleks laevastiku, mille  $\frac{1}{3}$  kogu tonnaazist moodustavad kerged jõud.

Et iga mereriik vajab merejõude (s. o. laevastikku), see on vist teada kõigile. Kindel on ka see, et seda laevastikku pole vaja selleks, et kaitsta mõnda üksikut geograafilist punkti kalalätungide eest mere poolt, sest:

1. Sellel pole tänapäeval mõtet, kuna kaits-tav punkt on võib-olla märksa kergemini hävitatav õhust.
2. Riigi elulised huvid on märksa laiemad kui vaid teatud ühe punkti säilitamine ja pealegi, kui seda säilitamist suudab edukalt sooritada mõni teine väeliik või väeliikide kombinatsioon.

Merejõudude (s. o. laevastik pluss teised merejõudude juhatusele allutatud väeliigid ja üksused) ülesanne on märksa laiem ja ta peaks endasse haarama:

1. Mereteede lahtihoidmise s. o. ühendusteede kontrolli kas või lühikeseks ajaks vajalikkude ajavahemikkude järele.
2. Rannakaitse.
3. Maavägede tiibade julgestamise ja vastase tiibade pommitamise ja veel rida teisi ülesandeid.

Nii analüüsides merejõudude ülesannet ja arvestades riigi elulisi huvisid jõutakse kindlate seisukohtadeni üksiklaevade omaduste juures ja vastavalt riigi vajadustele koostataksegi laevastiku ehitusprogramm, mis on aluseks laevastiku soetamisele ja selle arendamisele.

<sup>2)</sup> Jane's Fighting Ships 1937. a.

## SOODSAIM OSTUKOHT

NING SUURIM VALIK

välismaa ja kodumaa

lõhnaõlidest, kosmeetika-, apteegi- ja keemiakaupadest ning värvidest

*A.-s. Mey & Landesen*  
TALLINN, VIRU TANAV NR. 9.

**Ü. ERM'I**

**KÖITMISE-TÖÜSTUS**

Tallinn, Viru 2. Kõnetr. 435-56

**Valmistab igasugu köitetöid:**

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

HINNAD MÕÖDUKAD.

**„AIVAZ'I“**

MALM-, VASK-, PRONKS-  
**VALATISED**  
ALATI KÕRGEVÄÄRTUSLIKUD

**A.-S. „AIVAZ“**  
TALLINN, SOO TÄNAV NR. 27

*Uuesti avatud!*

Eesti üleriiete- ja tellimisäri  
daamidele ja härradele

**F-a J. MÄGER**

TALLINN, VANA VIRU TÄNAV 7.  
Telefon 419-67.

**JÄRELMAKS.**

*Tellimiste vastuvõtmine era- ja vormiriietele.  
Kvaliteet-valmiskaup.*

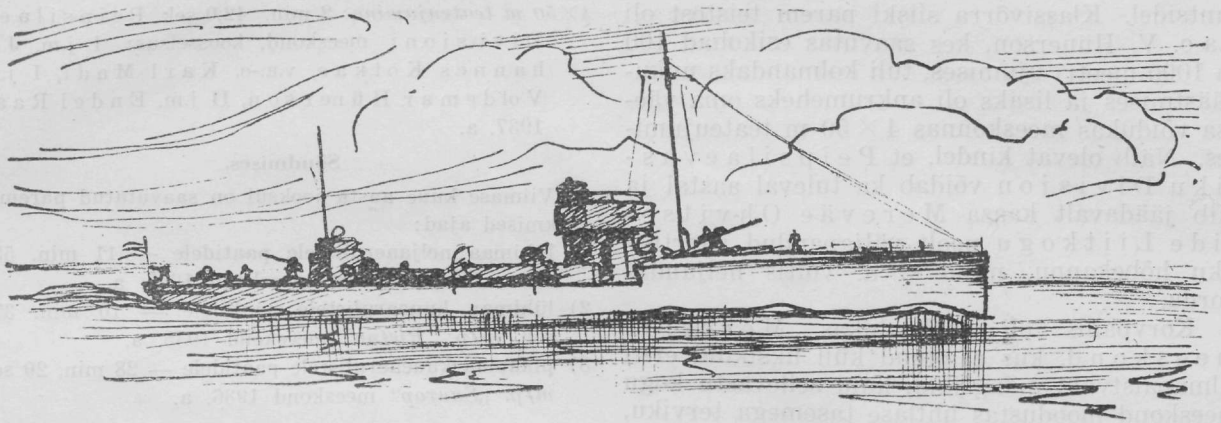
Kõige soodsamini ostate oma üleriided valmisriiete ärist

**K/M. »T E K O«**

TALLINN, VÄIKE KARJA NR. 8. TELEFON 445-32.



Eriosakond: Tellimiste vastuvõtmine.  
Järelmaks võimaldatud.



## Merejõudude sportlik tegevus 1938. a.

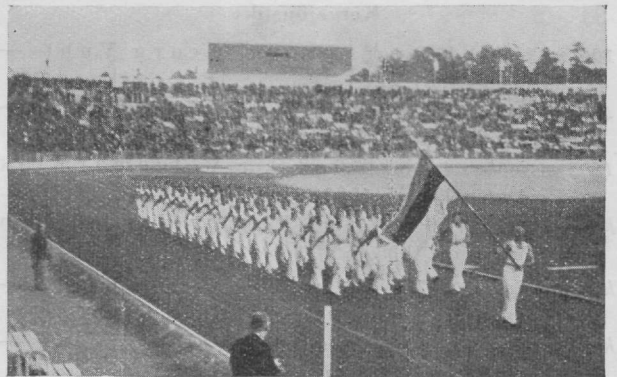
Möödunud hooaja sportlik tegevus merejõududes toimus peaaegu eranditult ajavahemikul augustikuu lõpust kuni septembrikuu keskpäevadeni, millal toimusid kõigil merejõududes harastatavail spordialadel — merejõudude 1938. a. meistervõistlused. Kuna tavaliselt varakevadei on hooaega alustatud mereväe jalgpallimeeskonna treeningutega, siis jäid need käesoleval aastal korraldamata järgmisil põhjusil:

- 1) garnisoni väeosade vahelised jalgpallivõistlused, mille vastu varemil ajal tavaliselt treniiti, toimuvad uue korra järgi kevade asemel sügisel, septembris, mistõttu kevadise treeningu tagajärjed sügisel end vaevalt veel tunda annaksid;
- 2) suve jooksul meeskonna ühistreeningutesse tuleb paratamatult seisak, laevastiku navigatsiooni mineku tõttu;
- 3) merejõudude alaline kaader, kes senini oli meeskonna alusvaraks, on vanaduse tõttu loobunud mängimisest ja ajateenijate tase üksi osutub meeskonna moodustamiseks nõrgaks, et suuta väärikalt kaitsta mereväe senist positsiooni jalgpallis.

Ei tohi unustada, et mereväe jalgpalli paremail aastail meeskonnas mängis 2 ohvitseri, 5 üleajateenijat ja ainult 4 ajateenijat. Sealjuures tuli meeskonnast välja jääda isegi mängijail, kes mängisid spordiseltsides ja praegu oleksid meeskonna koostamisel esimesed. Tänavu ei saanud isegi merejõudude vahelisi võistlusi pidada, kuna osavõtjaid oli üles antud ainult üks meeskond — Aegna komandantuur. Oli üllatav, et puudus Mereside, kes koos Aegna ja varemil aastail ka Suurupi komandantuuriga on olnud suurimaid pretendente merejõudude meistri nimele. Ja seda veel rohkem selletõttu,

et Meresidel oleks tulnud ka Merejõudude Sporditoimkonna rändauhinda jäädavalt omandamiseks kaitsta viimast (viiendat) korda. Järelikult on ka seal jalgpallimängijate põud.

Merejõudude meistervõistlusil paistis silma



*Eesti meesvõimlejad defileel Soome võimlemise suurpidustusel Helsingi uuel staadionil 19. 06. s. a., millest võtsid osa ka Mereväe Üleajateenijate Liitkogu võimlejad.*

üldtaseme ja tippsaavutiste langus kergejõustikus, võrreldes 1937. aasta tulemustega. Nii oli üldtase kui ka tippsaavutus parem eelmisest aastast vaid 1500 m jooksus, ainult tippsaavutus parem kolmikühüppes ja kettaheitel. Parematega osutusid asp. n.a-o. A. Tuhk, II j.m. A. Leitsar ja n.a-o. E. Aartee, kes igäüks saavutasid 2 meistrikohta. Mereside, kes senini kuus aastat järjest on ülekaalukalt kaitsnud oma positsiooni merejõududes, oli seekord sunnitud kapituleeruma Merelaevastiku Divisjonile, kes võitis ülekaalukalt.

Ujumises oli tugevas ülekaalus Peipsi-laevastiku Divisjon, võites kõigil dis-

tantsidel. Klassivõrra siiski parem teistest oli n.a-o. V. Hünerson, kes saavutas esikohad 100 ja 1000 meetri ujumises, tuli kolmandaks nuku-päästmises ja lisaks oli ankrumeheks oma väe-osa võidukas meeskonnas 4×50 m teateujumi-ses. Näib olevat kindel, et Peipsilaevas-tiku Divisjon võidab ka tuleval aastal ja viib jäädavalt kaasa Mereväe Ohvitse-ride Liitkogu poolt väljapandud väärtus-liku hõbekannu, mille k. a. võitis neljandat korda.

Korvpallis oli ülekaalukas Mereside meeskond, kus ei olnud küll üksikuid eriti silmapaistvaid mängijaid, kuid sellevastu kogu meeskond moodustas ühtlase tasemega terviku, kes üksteist hästi mõistsid. Sama võib öelda võrkpalli võitja — Aegna saare koman-danturi kohta.

Kuna merejõudude rekordid viimati avaldati raamatus „II Kaitseväe spordikalender 1932“, mida vahepeal aga palju parandatud, siis tead-miseks sportlasile ja spordihuvilisele merejõu-dudes ja võrdluseks k. a. saavutatud tulemusile olgu siinkohal avaldatud praegused merejõu-dude rekordid aladel, mida merejõududes prae-gu harrastatakse:

#### Kergejõustik:

100 m jooks: 11,3 sek. II j. m. Georg Vuht — Mereside 1937. a.

400 m jooks: 54,4 sek. n.-ltn. Rudolf Israel — Naissaare k-tur 1930. a.

1500 m jooks: 4 min. 16,6 sek. kpr. Voldemar Kolk — Aegna k-tuur 1930. a.

kõrgushüpe: 1,70 m I j. m. Peeter Hendrikson — Mereside 1935. a.

kolmikhüpe: 12,97 m I j. m. Friedrich Perro — Merev. Õppekomp. 1932. a.

kaugushüpe: 6,45 m n.a.-o. Oskar Raudsepp — Aegna k-tuur 1928. a.

kaugushüpe: 6,45 m II j. m. Georg Vuht — Mereside 1937. a.

kuulitõuge: 13,40 m I j. m. August Michelson — Peipsilaev. Divisj. 1934. a.

kettaheide: 41,78 m n.a.-o. Karl Oole — Merelaev. Divisjon 1936. a.

odaheide: 53,15 m I j. m. Juke Nellis — Mereside 1935. a.

granaadivise: 81,48 m rms Heinrich Raamat — Naissaare k-tuur 1937. a.

#### Ujumine:

100 m vabalt: 1 min. 13,6 sek. I j.m. Erich Mõtlik — Merev. Õppekomp. 1932. a.

1000 m vabalt: 15 min. 57,8 sek. I j.m. Erich Mõtlik — Merev. Õppekomp. 1932. a.

Nukupäästmine: 2 min. 15,0 sek. v.a.-o. Karl Madi — Peipsilaev. Divisj. 1937. a.

4×50 m teateujumine: 2 min. 42,0 sek. Peipsilaev. Divisjoni meeskond, koosseisus: I j.m. Johannes Kotkas, v.a.-o. Karl Madi, I j.m. Voldemar Hünerson, II j.m. Endel Raag 1937. a.

#### Sõudmises.

Viimase kuue aasta jooksul on saavutatud paremad keskmised ajad:

1) lühimaa neljaaerulistele paatidele — 11 min. 55,6 sek. a/l. „Kompass“ meeskond 1937. a.

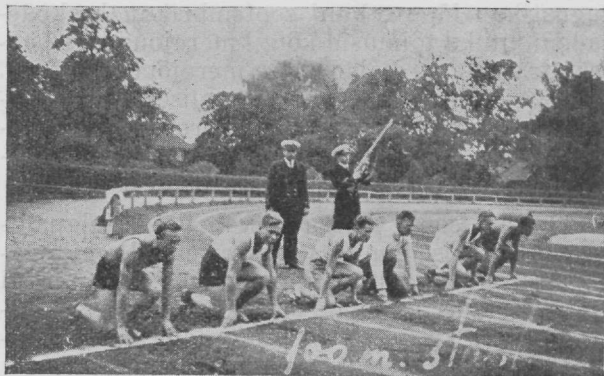
2) lühimaa kuueaerulistele paatidele — 10 min. 37,6 sek. m/p. „Ristna“ meeskond 1935. a.

3) pikamaa kuueaerulistele paatidele — 28 min. 20 sek. m/p. „Suurop“ meeskond 1936. a.

#### Merejõudude esivõistlusil 1938. a. saavutati järgmisi tagajärgi kergejõustikus:

##### 100 m jooks:

1. n.a.-o. Eduard Aartee — Merelaevast. Divisjon — 12,1



100 m jooksu start merejõudude tänavustel spordivõistlustel.

2. II j.m. Ahto Leitsar — Mereside — 12,5

3. v.a.-o. August Taru — Merelaevast. Divisjon — 12,6

4. I j.m. Sulo Laidna — Merelaevast. Divisjon

5. II j.m. Paul Seene — Mereside

6. II j.m. Richard Tori — Mereside

##### 400 m jooks:

1. I j.m. Arvo Merimaa — Mereväe Õppekompani — 57,0

2. II j.m. Ilmar Reidla — Merejõud. Baas — 59,2

3. II j.m. Ahto Leitsar — Mereside — 59,5

4. II j.m. Heino Volberg — Merelaevast. Divisjon — 59,9

5. v.a.-o. August Taru — Merelaevast. Divisjon — 60,2

6. II j.m. Richard Tori — Mereside — 60,5

##### 1500 m jooks:

1. II j.m. Ilmar Reidla — Merejõudude Baas — 4 : 32,5



2. *I j.m.* Arvo Merimaa — Mereväe Õppekompani — 4 : 33,6
3. *II j.m.* Ahto Leitsar — Mereside — 4 : 48,4
4. *I j.m.* Augustin Kaljo — Mereväe Õppekompani — 4 : 52,6
5. *II j.m.* Erich Semerik — Mereside — 4 : 55,2
6. *II j.m.* Heino Volberg — Merelaevast. Divisjon — 4 : 57,8

#### Kaugushüpe:

1. *II j.m.* Ahto Leitsar — Mereside — 6,06
2. *I j.m.* Arvo Merimaa — Mereväe Õppekompani — 5,83
3. *n.a-o.* Eduard Aartee — Merelaevast. Divisjon — 5,79
4. *Asp. n.a-o.* Alfred Tuhk — Merelaevast. Divisjon — 5,78
5. *v.a-o.* August Taru — Merelaevast. Divisjon — 5,56
6. *I j.m.* Veiko Liivat — Merejõudude Baas — 5,55

#### Kõrgushüpe:

1. *Asp. n.a-o.* Alfred Tuhk — Merelaevast. Divisjon — 1,55
2. *II j.m.* Ahto Leitsar — Mereside — 1,50
3. *I j.m.* Arvo Merimaa — Mereväe Õppekompani — 1,50
4. *II j.m.* Heino Volberg — Merelaevast. Divisjon — 1,45
5. *v.a-o.* August Taru — Merelaevast. Divisjon — 1,45
6. *n.a-o.* Helmuth Adler — Merelaevast. Divisjon — 1,45

#### Kolmikhüpe:

1. *II j.m.* Ahto Leitsar — Mereside — 12,36
2. *Asp. n.a-o.* Alfred Tuhk — Merelaevast. Divisjon — 12,23
3. *I j.m.* Arvo Merimaa — Mereväe Õppekompani — 11,81
4. *I j.m.* Veiko Liivat — Merejõudude Baas — 11,23
5. *I j.m.* Augustin Kaljo — Mereväe Õppekompani — 10,70
6. *II j.m.* Ferdinand Riitsalu — Mereside — 10,13

#### Kuulitõuge:

1. *Asp. n.a-o.* Alfred Tuhk — Merelaevast. Divisjon — 12,35
2. *n.a-o.* Eduard Aartee — Merelaevast. Divisjon — 12,03
3. *II j.m.* Heino Volberg — Merelaevast. Divisjon — 11,05
4. *II j.m.* Ferdinand Riitsalu — Mereside — 11,01
5. *n.a-o.* Helmuth Adler — Merelaevast. Divisjon — 10,93
6. *n.a-o.* Juhan Kalde — Merelaevast. Divisjon — 10,84

#### Kettaheide:

1. *n.a-o.* Eduard Aartee — Merelaevast. Divisjon — 41,00
2. *Asp. n.a-o.* Alfred Tuhk — Merelaevast. Divisjon — 34,73
3. *n.a-o.* Juhan Kalde — Merelaevast. Divisjon — 34,12
4. *II j.m.* Haldur Liinar — Sõjasadam — 30,73
5. *v.a-o.* Eduard Vaher — Merelaevast. Divisjon — 30,24
6. *II j.m.* Ferdinand Riitsalu — Mereside — 29,68

#### Granaadivise:

1. *Asp. n.a-o.* Illari Väli — Merelaevast. Divisjon — 69,12
2. *II j.m.* Ilmar Reidla — Merejõudude Baas — 68,75
3. *Spets.* Aleksei Ivalo — Merelaevast. Divisjon — 66,87
4. *Asp. n.a-o.* Alfred Tuhk — Merelaevast. Divisjon — 66,75
5. *II j.m.* Erik Siimastel — Merelaevast. Divisjon — 58,64
6. *II j.m.* Heino Volberg — Merelaevast. Divisjon — 57,60

#### Odaheide:

1. *Asp. n.a-o.* Illari Väli — Merelaevast. Divisjon — 46,22
2. *II j.m.* Ilmar Reidla — Merejõudude Baas — 45,88
3. *II j.m.* Ferdinand Riitsalu — Mereside — 40,74
4. *Asp. n.a-o.* Alfred Tuhk — Merelaevast. Divisjon — 39,76
5. *I j.m.* Arvo Merimaa — Mereväe Õppekompani — 36,89
6. *I j.m.* Roland-Leopold Laan — Mereväe Õppekompani — 36,86

Väeosadest tuli esikohale Merelaevastiku Divisjon 105 punktiga, teiseks Mereside 45 punktiga ja kolmandaks Mereväe Õppekompani 32 punktiga.

#### Ujumises.

##### 100 m vabalt:

1. *n.a-o.* Voldemar Hünerson — Peipsi Laevast. Divisjon — 1 : 17,5
2. *II j.m.* Herbert Määrits — Peipsi Laevast. Divisj. — 1 : 30,9
3. *II j.m.* Haldur Liinar — Sõjasadam — 1 : 30,9
4. *II j.m.* Ilmar Tallikas — Mereside — 1 : 34,1
5. *v.a-o.* Karl Madi — Peipsi Laevast. Divisjon. — 1 : 34,6
6. *II j.m.* Leopold Land — Merelaevast. Divisjon

### 1000 m vabalt:

1. *v.a.-o.* Voldemar Hünerson — Peipsi laevastiku Divisjon — 18 : 10,7
2. *II j.m.* Haldur Liinar — Sõjasadam — 12 : 17,0
3. *II j.m.* Leopold Land — Merelaevast. Divisjon — 22 : 45,8
4. *II j.m.* Herbert Laurson — Peipsi Laevast. Divisjon — 23 : 06,4
5. *I j.m.* Roland-Leopold Laan — Mereväe Õppekompani — 24 : 46,0
6. *II j.m.* Boris Usatenko — Peipsi Laevast. Divisj. — 26 : 03,0

### Nukupäästmine:

1. *v.a.-o.* Karl Madi — Peipsi Laevast. Divisjon — 2 : 51,3
2. *II j.m.* Ilmar Tallikas — Mereside — 2 : 56,9
3. *n.a.-o.* Voldemar Hünerson — Peipsi Laevast. Divisj. — 2 : 57,7
4. *v.a.-o.* Toivo Sumera (end. Schütz) — Merelaevast. Divisj. — 2 : 58,8
5. *II j.m.* Voldemar Hugen — Mereside — 3 : 20,7
6. *II j.m.* Voldemar Steinberg — Mereside — 3 : 27,2

### 4 × 50 m teateujumine:

- |  |            |
|--|------------|
| 1. Peipsi Laevastiku Divisjoni meeskond  | 2 : 42,0   |
| koosseisus: <i>v.a.-o.</i> Karl Madi<br><i>n.a.-o.</i> Voldemar Hünerson<br><i>II j.m.</i> Herbert Määrits<br><i>II j.m.</i> Herbert Laurson |            |
| 2. Mereside meeskond   | — 3 : 07,8 |
| 3. Mereväe Õppekompani meeskond  | — 3 : 32,4 |

Väeosadest tuli esikohale Peipsi Laevastiku Divisjon 43 punktiga ja võitis seega Mereväe Ohvitseride Kogu rändauhinna neljandat korda vaheldumisi, teiseks Mereside 18 punktiga ja kolmandaks Sõjasadam 9 punktiga.

### Signaalimises.

Signaalala võistlustel ajateenijatele tulid kohtadele:

- |                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| 1. <i>I jrg. m.</i> Johannes Tutt | — Mereside |
| 2. „ Aleksander Allikivi          | — „        |
| 3. „ Arnold Halliste              | — „        |
| 4. „ Valter Rull                  | — „        |
| 5. „ Albert Saaremäel             | — „        |
| 6. „ Jaan-Reinhold Lepp           | — „        |

Korvpallis saavutas esikoha Mereside meeskond, võites finaalis Merelaevastiku Divisjoni meeskonna tagajärjega 22:14. Võitja koosseis oli: *I j.m.* Nikolai Abramov, *II j.m.* Voldemar Steinberg, *II j.m.* Olaf Räsä, *II j.m.* Nikolai Meike ja *II j.m.* Ferdinand Riitsalu.

Võrkpallis tuli võitjaks Aegna saare komandantuuri meeskond, kes finaalis lõi Merelaevastiku Divisjoni meeskonda 2:0, mängides koosseisus: *v.a.-o.* Aleksander Sarap, kpr. Arnold Tam m. kpr. Peeter Varik, rms Paul Kesa, rms Gustav Orav ja rms Valter Rebane.

Purjevõistlustel neljaaerulistele paatidele võitis esikoha s/l „Laine“ meeskond leitnant Johannes Ivalo juhtimisel, ajaga 1 tund 49 min. 47,8 sek.; võistluse kuueaerulistele paati-



Auhindade väljaajamine Merejõududes.

dele võitis m/p. „Suurop“ meeskond vlt n. Juhan Jansen'i RV II/3 juhtimisel, ajaga 1 tund 36 min. 03,8 sek.

„Merejõudude Juhataja“ rändauhinna lühi-maalises sõudevõistluses neljaaerulistele paatidele võitis t/p. „Sulev“ meeskond *v.a.-o.* Juhan Nurmitsa juhtimisel, ajaga 13 min. 53 sek.

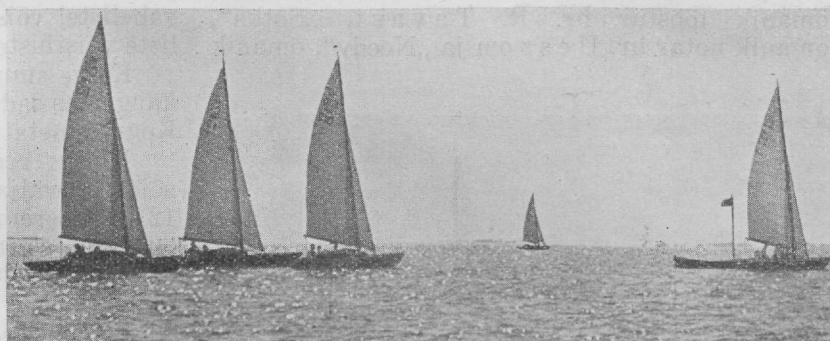
„Admiral Pitka“-nimelise rändauhinna lühi-maalises sõudevõistluses kuueaerulistele paatidele võitis m/p. „Ristna“ meeskond *n.a.-o.* Aleksander Tam m'e juhtimisel, ajaga 12 min. 42 sek.

Pikamaa sõudevõistlusel „Lembitu“-nimelisele rändauhinnale saavutas esikoha m/p. „Suurop“ meeskond vlt n. Paul Porre VR II/3 juhtimisel ajaga 34 min. 19,6 sek.

Miinide võistlusveeskmisses tuli võitjaks ja saavutas M/r. „Vambola“ nimelise rändauhinna m/p. „Ristna“ I salk *v.a.-o.* Artur Voog'i juhatusel.

Merejõudude Sporditoimkond, kes juhib ja korraldab sportlikku tegevust merejõududes, töötab käesoleval aastal järgmises koosseisus: esimees — vanemleitnant Riho Jõhverd — Aegna saare komandantuurist, abiesimees — kapten Voldemar Gruno — Merejõudude Baasist, laekahoidja — leitnant Arthur Jürgenthal — Mereside ja sekretär — instruktor Arnold Arenem — Merelaevastiku Divisjonist.

## Purjespordist.



Tallinna Haid. Vasakult: „Haina“, „Maret“, „Haimora II“ ja „Shanghai“ Haapsalus 15. 07 s. a. enne starti.

### Märkmeid Tallinna Jahtklubi suvetegevusest.

1. maid võiks nimetada õigusega purjespordi suvehooaja alguseks Tallinna Jahtklubis s. a., sest sel päeval sündis esimene väljasõit klubis registreeritud jahiga. See teostus ekskoomdoor hr. adv. A. P e e t'i jahil „Helga“, mis selleks päevaks oli täielikus kevadmundris, s. o. oli värskelt lakitud, põhi värvitud ja täielikult taageldatud. Ilus ilm ja lahke kutse omanikult saavutas seda, et „Helga“ oli päris „lastis“, kui



Väljasõit „Helga“ 1. mail s. a.

välja sõitis. Merel hoolitses hr. Saue selle eest, et muusikahelid (grammofonilt) täienduseks soojale päikesele laseksid tunda, et „kevad on alanud“. Ainult tuul ei meelitanud kuidagi — katsumi rohkem selg pöörata sinnapoole, kust see vilu vine puhus. Klubisse tagasi jõutud, tehti rõdul, tuule varjus päikesel paistel esimesed suupisted. Ka päevitajad ei puudunud. Kahjuks need kenad ilmad ei püsinud vahet pidamata ja vilu vine aitas kaasa selleks, et hooaeg saadi avada ametlikult 21. mail. Selleks ajaks oli

klubis sõiduvalmis ka uus Hai-klassi jaht „Haivive II“, omanik hr. adv. H. R o m a n. Viimane müüs talvel oma „Haivive I“ ära Kuressaare Jahtklubisse. Teised uued ehituselolevad ei olnud veel valmis. Need olid kommodoor hr. F. T o f e r'i rahvusvaheline 6 R-klassi jaht „Lilo-Reet II“ (sama omaniku jaht „Lilo-Reet I“ läks müügi teel Leedusse), hr. S o o m r e ja hr. S o s n o v s k y tuurisõidu jahid. Suve hooaja jooksul astusid nad aga „rivisse“. Need kõik on ehitatud Eestis. Ostu teel tuli juurde veel kaks mootorpaati. See oleks juurdekasv vastukaalaks äräläinuile. Need viimased olid, peale ülemal tähendatute — hr. L. P o s t'i „Kaur“ — läks Leedusse ja Hai-jahid „Veli“ ja „Haina“, mis läksid Haapsallu. Viimase jahi müügi järel pandi alus uue rahvusvahelise 5 R-jahi ehitusele. Nii arvuliselt ollakse endisel tasemel, kuid kvaliteet, kui nii võiks nimetada, on tõusnud, sest on juurde tulnud kaks rahvusvahelist klassi ja kaks uut tuurijahti. Ka juurdetulnud Hai „Haivive II“ ületab oma omaduste poolest endise „Haivive I“. Nii palju siis koosseisust.

Vaadeldes nüüd suvist tegevust saame kokkuvõtlikult järgmise pildi:

Klubi on korraldanud kaks rahvusvahelist ja 6 omavahelist võistlust. Klubi jahid on võtnud osa 10 välismaal ja 12 Eestis korraldatud rahvusvahelistest võistlustest. Korruga rahvusvahelistel võistlustel võistles kõige rohkem 8 jahti.

Auhindu saanud rahvusvahelistel võistlustel: „Shanghai“ omanik ja juht hr. T r e i e r — 2 rändauhinda ja 10 klassiauhinda. „Dagi II“ omanik Politsei Ametnikkude Klubi — 3 ränd- ja 7 klassiauhinda. „Haivive II“ omanik ja juht hr. adv. H. R o m a n — 1 ränd- ja 7 klassiauhinda. „Aino“ omanik ja juht hr. kapten J. T e n g — 1 ränd- ja 4 klassiauhinda. „Haina“,

varem „Haimai“, omanik alul hr. dir. Freivald, hiljem hr. Avik — 1 ränd- ja 3 klassiauhinda. „Linda“ omanik ja juht hr. A. Piilberg — 3 klassiauhinda ja jahid „Thea“, omanik tööstur hr. R. Tavast, „Sotka“, omanik notar hr. Uesson ja „Needy“, omanik

Parima stardi auhinna võitis „Thea“, keskmine stardi aeg 9 sek.

Punktide auhinna hooaja jooksul parima parandatud sõiduaja saavutamise eest rahvusvahelistel võistlustel sai „Shanghai“; omavahealiste võistluste punktide auhinna sai „Haina“.

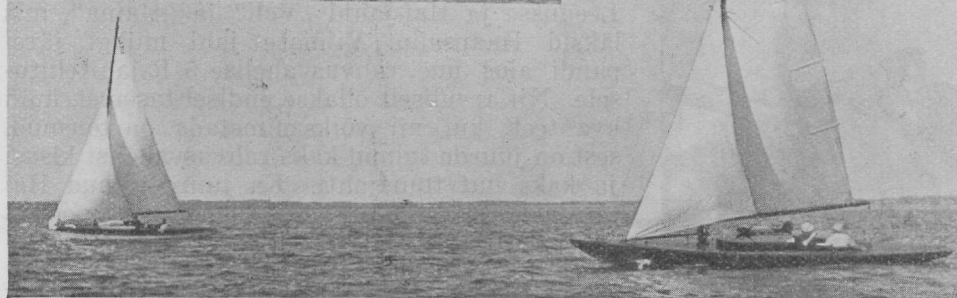
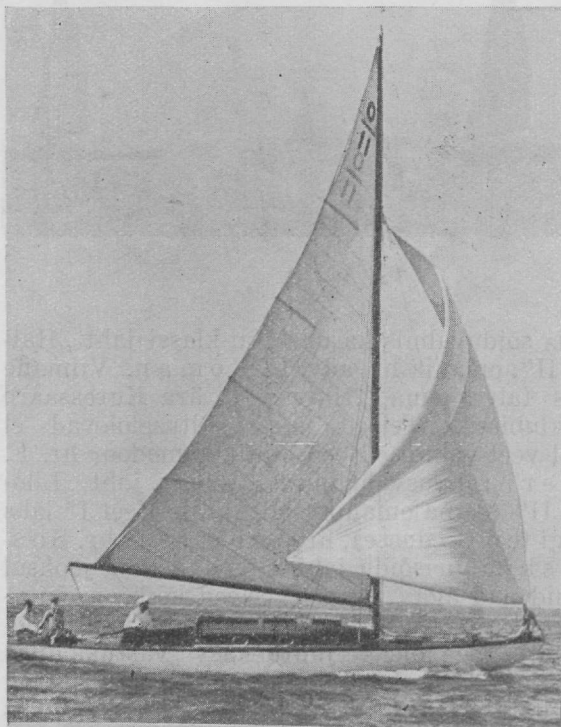
Kõige suuremaarvulise meresõitude ja kõige kaugemas sadamas käimise Mereväe Ohvitseride Kogu annetatud auhinna sai „Thea“.

Klubis registreeritud jahtide poolt on ära sõidetud väljaspool Tallinna lahte ümmarguselt 12 000 meremiili, kusjuures üle 1000 meremiili on ära sõitnud „Thea“, „Eha“, „Vine“ ja „Helga“. Üldse on välissõite sooritanud 20 sõidukit.

Soome „S.P.S.“ „M“ ja TJK klubidevahelisel võistlustel tuli TJK võitjaks.

Lahesõite on sooritatud klubisõitjate registri järele 633 korda. Kõige rohkem on reidile väljasõite teinud „Haina“ — 56 korda ja „Shanghai“ — 54 korda.

Nagu sellest näeme, on käesoleval aastal ära



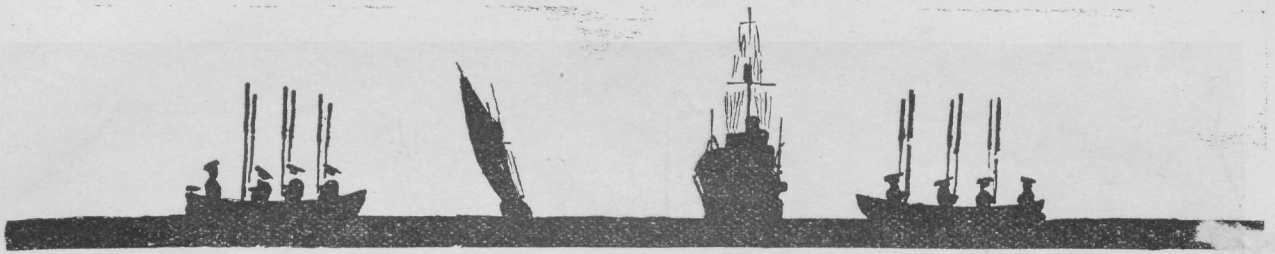
All — TJK „Needy“ (paremal) juht ins. Butte püüab mööduda HJK „Hiil’ist“ Haapsalu võidusõidul. Ülal — TJK „Aino“ juht kapt. J. Teng lõttab samas finišisse.

hr. ins. Butte ja hr. adv. N. Teiss — igaüks 1 klassiauhinna.

Kolmel klubide vahelisel Haiklassi võistlusel tulid üldvõitjaks „Shanghai“, „Haivive“ ja „Haina“.

Omavahelistel võistlustel said rändauhindu: „Haina“ — 2; „Thea“ — 1; „Shanghai“ — 1; „Sinihai“, om. hr. H. Tofer — 1; „Kaur“ om. hr. L. Post — 1; ja „Rauna“, om. hr. president P. Öpik — 1.

sõidetud vähem merd kui eelmisel aastal, — ümmarguselt 3000 meremiili. See on seletatav sellega, et kaks meie tüsedamat jahti ei saanud mitmesugustel põhjustel sellel alal kaasa teha. Need on Mereväe Ohvitseride Kogu jaht „Eha“, kes korduvalt kaugesõitjate alal tuli esikohale ja võitis jäädavalt klubi selle ala auhinna 1937. a. ja kpt. M. Kõvamees’i jaht „Boy-Roy“, kes samuti korduvalt on olnud kaugesõitjate sooritajate seas esirinnas.



## Mõned episoodid „Goeben’ist“, „Breslaust“ ja vene Musta mere laevastikust.

Vene laevastik oli Maailmasõjas Musta mere valitseja, kuna väike türgi laevastik oma vananenud laevadega ei olnud võimeline nimetamisväärsust teostama.

Olukord aga muutus täieliselt, kui Konstantinopoli ilmusid saksa lahinguristleja „Goeben“ ja kergeristleja „Breslau“. Vene neli vananenud lahingulaeva ei võinud nüüd üksikult üldse enam minna ulgumerele, kuid ka merel koos olles ja „Goeben’iga“ kokku puutudes oli „Goeben“ igapidi paremas olukorras kui vene lahingulaevad, sest ühe lahingulaeva artilleeria löögijõud, mille suurtükid asuvad niiteldal ühel platvormil ja millel on ühine tulejuhtimine, on loomulikult palju suurem ja kontsentreeritum kui nelja vananenud soomuslaeva tuli. Kui iga laev iseisvalt oleks ühise märgi pihta tulistanud, siis ükski artilleeria-ohvitser ei oleks võinud eraldada oma ja naaberlaevade tabesid ja purske. Järelikult pidi leitama tee, kus kõikide laevade artilleeria oleks koondatud ühise juhtimise alla, ehk teisiti öeldes kõik suurtükid viia ühisele platvormile.

Kõikidele laevadele asetati väikesed raadioantennid ja erivastuvõttejaamad, mis siis vastavaid signaale ja andmeid suurtükkide juurde edasi andsid. Ravis olev teine laev pidi tule avama ja teostama eellaset. Samal ajal anti ka raadioga vastavaid andmeid teistele laevadele. Oli eellaset teostav laev katangu saanud, siis samal ajal raadiosignaali järgi avasid ka teised laevad ühiselt tule.

Peaaegu igapäev käisid soomuslaevad merel laskeharjutustel ja tagajärjed olid üllatavalt väga head. Nagu käskluse järgi avasid kõik laevad üheaegselt tule. Soovitud eesmärk oli sellega saavutatud, kõikide laevade artilleeria oli nüüd koondatud ühise juhtimise alla. Nüüd ei olnud „Goeben“ enam see kardetud vastane, sest artilleeria ülekaal oli venelaste pool, kuna kiiruses oli „Goeben“ suures ülekaalus.

### Esimene kokkupõrge.

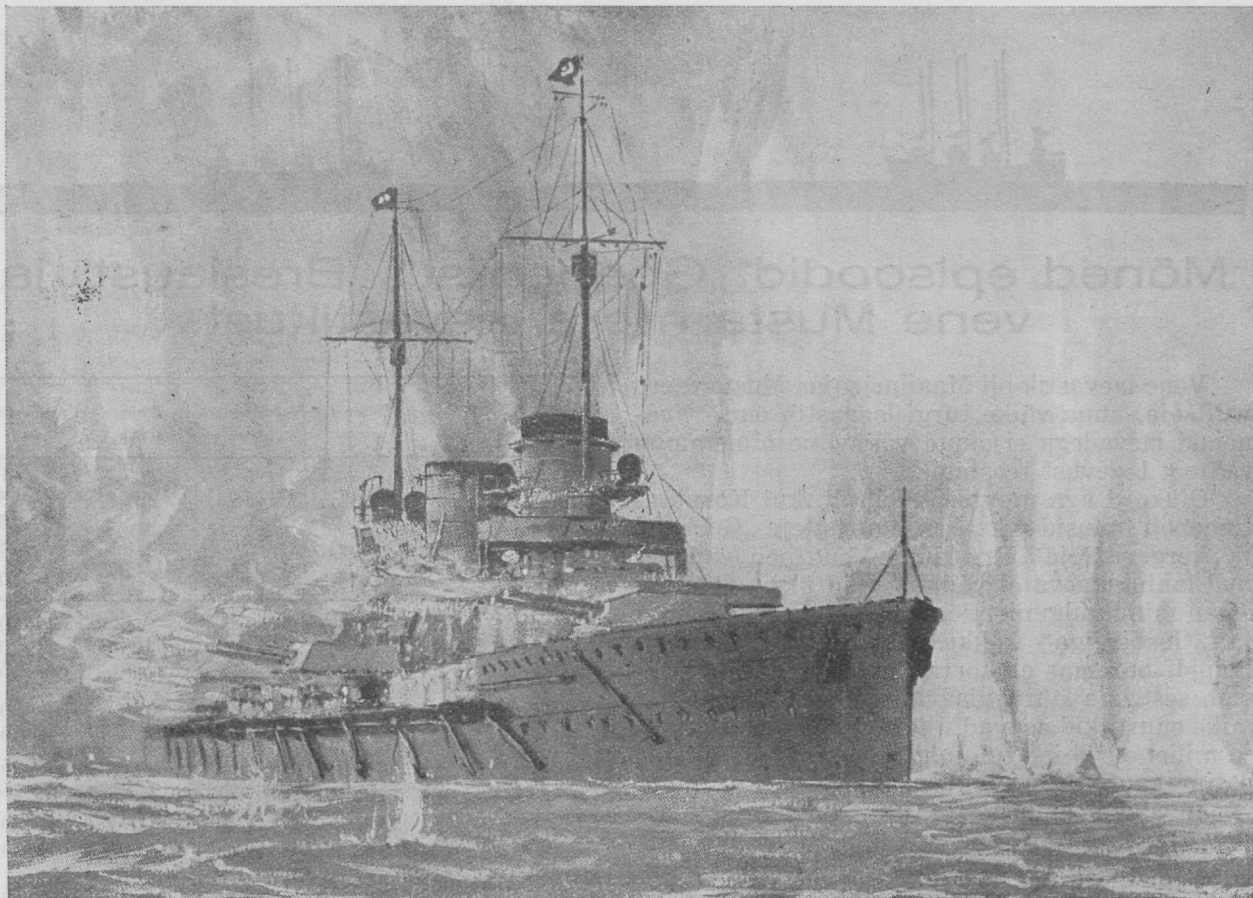
Novembri keskpaigas neli soomuslaeva, kolm ristlejat ja mõned destroyerid võtsid kursi Sun-guldak’i peale, et seal pommitada söekaevandusi.

	Ehitatud aastal	Veeväljasurve tonni	Kiirus sõlme	Artilleria sm
Goeben . . . .	1911	23.000	29	10—28,0 12—15,0 12— 8,8
Breslau . . . .	1911	4.550	27,6	12—10,5
Svjatoi Evstafi . . . .	1906	13.000	18	4—30,5 4—20,3 12—15,2
Ivan Zlatoust . . . .				
Panteleimon . . . .	1900	12.840	18	4—30,5 16—15,2
Rostislaw . . . .	1896	9.020	—	4—25,3 8—15,2
Tri Svjatitelja . . . .	1893	13.530	—	4—30,5 14—15,2
Pamjatj Merkuria } Kagul . . . . }	1903	6.750	23	16—15,2
Almaz . . . .				
	1903	3.300	19	7—12,0

Hommiku hämaruses ligines laevastik Anatoolia rannale ja algas tulistamine. Pärast tulistamist võeti kurss Sevastopoli peale. Pimeda tulekul jätkati sõitu kaetud tuledega. Järgnev hommik on aga sume ja udu tuleb peale.

Kella kaheteistkümne ajal on laevastik Krimmi lähedal ja udu läheb tükati hõredamaks. Laevastiku ees sõidab abiristleja „Almaz“, vasakul ees ristleja „Kagul“ ja paremal ees ristleja „Pamjatj Merkuria“. Äkki „Almaz’ilt“ helgiheitjaga signaal: „Vaenlane ees.“

Kõik kolm ristlejat pöörduvad korraga tagasi, et soomuslaevade laset mitte segada. Alguks ei ole midagi näha, kuid korraga tuleb suur siluett udus nähtavale. Ei ole mingit kahtlust, see on „Goeben“. Alarm. Tornid pööravad vasakusse pardasse. Ka „Breslau“ tuleb udus nähtavale. „Goeben“ möödub venelaste kursist, teeb poolringi ning pöörab paralleelkursile ja jääb lipulaeva „Svjatoi Evstaf’i“ traverssi umbes 8 kuni 10 kaabli kaugusele. See sünnib kõik väheste minutite jooksul. Admiral läheb lahingukambrisse ning tornid pöörduvad paremale.



Saksa lahinguristleja „Goeben“ Sevastopoli all Maailmasõjas.

Kõik ootavad teisena kiilravis sõitva „Ivan Zlatoust'i“ tule avamist. Pidevalt on seda harjutatud ja häid tulemusi saavutatud.

Kuid „Ivan Zlatoust“ tuld ei ava. Nii mööduvad minutid. — Miks ei ava „Zlatoust“ tuld?

See oli udu, mis teda takistas. Lipulaevalt on „Goeben“ hästi näha, kuna teistelt laevadelt on „Goeben“ udu tõttu sedavõrd halvasti näha, et kaugusi ei saa mõõta. Hästi korraldatud koondlaske organisatsioon oli sel hetkel sama hea kui mittemidagi. Igasuguseid võimalusi oli arvestatud, kuid udu peale ei olnud keegi mõelnud.

Admiral Eberhardt jälgib vaenlase liikumist, kauem oodata ei ole enam võimalik. Ta annab käsu lipulaeval tuld avada. Artilleeria-ohvitser tahab veel midagi admiralile vastata, kuid saab ka kohe admiralilt vihase ja kategoorilise käsu tule avamiseks. Hetk hiljem kõlab ka kogupauk. Saavutati kaks tabet.

Peaaegu samal ajal avab ka „Goeben“ tule, kuid on ülelennud. Ka teised vene laevad avavad

tule, ehkki udu on neile suureks takistuseks. „Goeben“ on purskudest üle külvatud. Mitu „Goebeni“ kogupauku tabab lipulaeva.

Vaevalt pool tundi on lahing kestnud, kui „Goeben“ ära pöörab ja kaugeneb suure käiguga.

\*

Sama lahingu ja olukorra kohta kirjutab saksa korvetikapten Dönitz oma mälestustes järgmist:

17. novembril 1914. a. tuli teade, et vene sõjalaevad on Trapesundi pommitanud. „Goeben'il“ ja „Breslau'l“ on käsk väljuda, et venelasi kinni püüda. Peale lõunat on mõlemad laevad sõiduvälis. Mööduvad Bosporusest ja miinitõketest ning sõidavad NO kursiga Sevastopoli poole, arvestades, et kõige tõenäolisem on venelasi kohata Sevastopoli läheduses.

Türgi ristleja „Hamidieh“ ja torpedopaadid pidid teostama luuret — esimene Anatoolia rannas, kuna torpedopaadid pidid asuma „Hamidieh“ ja saksa laevade vahelises sektoris.

Pimeda tulekul saab „Breslau“ „Goebenilt“ korralduse Sevastopoli juurde ette sõita ja seal ristelda väljaspool kalda nähtavust, kuna „Goeben“ järgmise päeva lõuna ajal Sevastopoli juurde kohtamiskohale tuleb. Järgmine päev on aga sume ja udu läheb üha paksemaks.

Kell üheksa on „Breslau“ Krimmi ees ja ristleb väikese käiguga, kuid valmis olles igal hetkel suurt käiku arendama.

Nii ristleb ta juba mitu tundi, ilma et vene laevastikust midagi märgata oleks. Ka „Goebenist“ ei ole midagi näha, vaatamata, et juba kohtamiskohal hulk aega on patrulleeritud. Temaga raadioga ühendusse astuda, venelaste läheduses, ei tule ka kõne alla.

Äkki tuleb udust nähtavale laeva siluett — kaks masti, kaks madalat jämedat korstnat ning tulijalt tundesignaali. See oli „Goeben“. „Breslau“ asub „Goebeni“ kiilivette. Udu on vahepeal läinud tükati hõredamaks.

Paremalt eest tuleb udust nähtavale sõjalaeva siluett. See on kolme korstnaga ristleja „Kagul“ tüüpi. Ta on ka oma vastast näinud, sest ta pöörab ära ja sõidab saksa laevadest vasakule poole. Nüüd tuleb vasakult eest udust nähtavale laev laeva järel. Terve vene laevastik — neli lahingulaeva, selle järel kaks ristlejat ja mõned destroyerid.

Vene laevadelt, vaevalt 10 kaabli kauguselt avatakse tuli, samal ajal avab tule ka „Goeben“. Ning tulistamine udus mõlemal poolel saavutab oma haripunkti, kusjuures nii „Goeben“ kui ka venelaste lipulaev saavad tabesid.

Saksa laevadelt vaadatuna näib, et kolm soomuslaeva „Svjatoi Evstafi“, „Ivan Zlatoust“ ja „Pantileimon“ on „Goebeni“ oma tule alla võtnud, kuna vana „Rostislav“, mõlemad ristlejad „Kagul“ ja „Pamjatj Merkuria“ on oma tule „Breslaule“ koondanud. Pursud kerkivad tihedalt „Breslau“ ümber, kuid tabesid ei ole.

Umbes pool tundi pärast lahingu algust pööravad „Goeben“ ja „Breslau“ lõuna poole ja

eemalduvad suure käiguga, kuna vene laevastik Sevastopoli poole pöördub — ning udu lahutab jälle vastaseid.

\*

Miks venelased kaasasolevaid destroyerid ataaki ei saanud ja vastast ei jälitanud, kuna olukord oli selleks igapidi soodne, vene andmetes leidub ka vastus: Pikast sõidust oli destroyerite küttagavara sedavõrd otsas, et seda jätkus veel kuni kodusadamasse jõudmiseni.

### „Breslau“ vene lahingulaeva „Imperatritsa Maria“ tule all.

Aprillis 1916. a. „Breslau“, tulles vene rinde tulistamisretkelt, on hommikupoolel ööl Kaukaasia läheduses, kui märkab, et venelaste raadiosignaaliid muutuvad sagedamaks; tähendab, vene sõjalaevad peavad läheduses viibima.

Enne päikesetõusu, pimedal läänepoolsel foonil ees vasakult tuli nähtavale kaks tumedat kogu — vene sõjalaevad. Nad olid umbes kolme miili kaugusel ja liikusid vastupidise kursiga. Kiirelt lähenesid mõlemad vastased. Varsti tunti nad „Breslau“ ära. Need olid venelaste paremad laevad: vastvalminud lahingulaev „Imperatritsa Maria“, mille veeväljasurve oli 23 000 tonni, kiirus 21—22 sõlme, relvastus 12—30,5-sm ja 18—5,1-sm suurtüki, ja ristleja „Kagul“. „Breslau“ asus venelaste ja maa vahel, lootuseta kauguses vastase suurekaliibriliste suurtükkide ees.

Kui „Breslau“d“ nähakse, siis on ta ka lühikese ajaga hävitatud, enne kui ta oma kiirust suudab kasutada, et venelaste laskeulatusest välja jõuda.

Kuid venelased nähtavasti ei näinud teda. Tume Kaukaasia rand jäi „Breslau“le tagapõhjakaks, mille tõttu jäi ta ka vastasele nägematuks.

Vaatamata sellele halvale olukorrale liikus „Breslau“ väikese käiguga N poole, ära kasutades Kaukaasia kõrge kalda tumedat fooni, katkudes sel moel vastasest mööda hiilida. Suurt



Ka nõudlikum maitse leiab rahuldust

# AVAS

jalanõude valikust

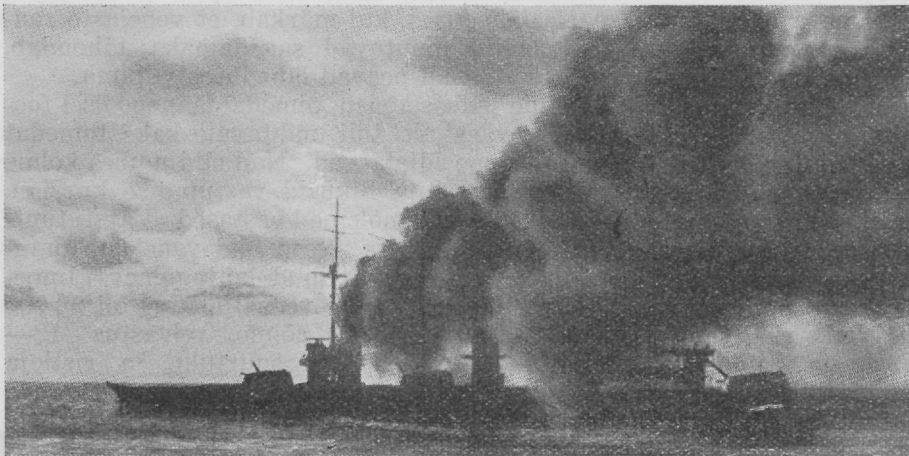
TALLINN

V. Karja 9, tel. 477-19

kiirust ei võinud anda, kuna siis oleksid korstnatest tulevad tulesädemed teda ära annud.

Aeglaselt möödub ta vastase laevadest. Kaugus vastaseni suureneb. Näib, et jääbki avastamata. Kuid samal ajal ta avastatakse ja vene laevad pöörduvad tema poole.

Samal ajal antakse „Imperatritsa Maria“lt morsisignaal. Nähtavasti peab ta „Breslau“d omaks. Niikuinii tunnevad venelased „Breslau“ varsti ära. Ainus pääsmine on: suurima kiirusega minema. Ning „Breslau“ paneb oma viimase kiiruse välja, nii et korstnatest tulesädemete meri välja lendab.



Vene lahingulaev „Imperatritsa Maria“ tegevuses Mustal merel Maailmasõjas.

Venelased aga ei tulista, kuigi kaugus on tema 30,5-sm suurtükkidele ideaalne.

„Imperatritsa Maria“ morsetab ikka veel. „Breslau“ vastab temale, sest sellega võib ainult aega võita — iga minut on „Breslau“le“ kallisk. Nii plingitakse temale midagi vastuseks, mille peale temalt jälle mingisuguse vastuse või küsimuse saab.

See vastastikune morsetamine kestab oma kümme minutit, mille jooksul „Breslau“ oma suurima kiirusega on oma vastasest kaugenenud.

Lõpuks arvatakse „Breslau“l, et ta on väljaspool venelaste tuleulatust ja et ta on juba ära tuntud, kuna ilm oli muutunud kiirelt valgemaks, ning soovitakse vastasele helgiheitjaga „Head reisu“.

Vaatamata suurele kaugusele „Imperatritsa Maria“, kes paistab veel tumeda siluettina, pöörab parda „Breslau“ poole ja avab tule.

Esimene kogulask on ligilend, umbes viis kuni kuus kaablit. Teise kogulasku langud on juba palju lähemal.

Jälle välgatab vastase tuli — kolmas kogupauk. Umbes minuti pärast sünnib midagi eba-

harilikku: äkki paisatakse kõik segamini. Laev pöörab ennast vasakule küljele — siis langeb ta noolena vööriga ees alla. Tundub, nagu langeks laev suurde auku. Tohtu suur veehulk langeb pakile ja kesktekile. Kesktekis on inimesed puusadeni vees.

Siis sünnib aga ime. Laev asetub jälle õigesse asendisse — ning liigub ikka endiselt suure kiirusega edasi.

Pihta ta ei ole saanud, sest laev on vigastamata. Ainult laeva esiosa on nagu sõelapõhi ning mürsukilde leidub pakil ja kesktekil.

„Imperatritsa Maria“ oli haruldaselt hästi lasknud. Just täpselt „Breslau“ vööri ette olid kukkunud 30,5-sm kogulasku mürsud, mis tekitasid vees sarnase suure augu, et väike ja kitsas ristleja lihtsalt sellesse auku vajus. Ning langudest tekkinud pursud langesid laeva keskosale; kuid sealjuures inimkaotusi ei olnud.

Jälle välgatab vastase kogulask. Sik-sakurssidega kihutab „Breslau“ edasi. Mürsud langevad aga juba kõrvale.

„Imperatritsa Maria“ lõpetab tulistamise ja algab jälitamist, kuid vahemaa suureneb järjest ning varsti kaob ka vastane silmapiirilt.

\*

Millest see tuli, et venelased kohe tuld „Breslau“ ei avanud, selle kohta kirjutab endine vene vanemleitnant Schven, kes asus „Imperatritsa Maria“l järgmist: Lahingulaev „Imperatritsa Maria“ ja ristleja „Kagul“ ootasid päikese tõusu eel ristlejat „Pamjatj Merkuria“, kes nendega pidi ühinema. Hommiku hämaruses märgatakse lahingulaeva taga, Kaukaasia mägede tumedal foonil laeva siluetti. Kõik jälgivad siluetti. On see laev oma või vaenlane?



Artilleria-ohvitser tahab kohe tuld avada, kuna ta väidab kindlalt, et see on „Breslau“. Admiral on aga kahevahel. Ja kui see laev äkki oma ristleja on? Kui tuld avada, võiks oma laeva hävitada. See on hirmus mõelda. Nii mööduvad kallid minutid.

Lahingulaevalt antakse morsesignaal laevale, kes ka vastab helgiheitjaga. Signalistid on segaduses — nad ei saa saadud vastusest aru. Nii kestab see vastastikune morsetamine ligemale kümme minutit.

Seal hüüab üks leitnant: laev kaugeneb!

On ka valgemaks läinud. Enam ei ole mingit kahtlust, et see on „Breslau“. Ikka kiiremini liigub ta ja kaugus aina suureneb.

Tuld! kostab artilleria-ohvitseri vihane käsklus. Kas sellisel suurel kaugusel on võimalik veel tabada? Kolmanda kogulasu langud kukuvad just „Breslau“ vööri ette ning „Breslau“ kaob veesammastesse. Kas ta stoppab ja hakkab vajuma? Kuid purskude haihtumisel nähakse, et „Breslau“ sõidab ikka täie käiguga lahti-sele merele.

\*

### „Imperatritsa Maria“ hukkimine.

Paari kuu pärast tabas „Imperatritsa Maria“ kurb saatus. See vene Musta mere võimsaim ja parim laev, keda loeti Mustal merel võitmatuks, hukkus Sevastopoli reidil.

Ühel hommikul Sevastopoli elanikud ärkasid magamast kohutavast detonatsioonist. Majad värisesid, aknaklaasid purunesid. Hiigla suitsusammas tõusis reidilt „Imperatritsa Maria“ ankr kohalt.

Lahingulaeva meeskond oli hommikul pesemiseks pakile kogunenud, kui tekkis kohutav plahvatus. Mis mõne sekundi jooksul juhtus, oli kohutav. Terve pakk kujutas endast suurt tulesammast. Komandosild, lahingukamber ja mast paisati oma kohalt. Esimene torn kolme 30,5-sm suurtükiga paisati kõrgele õhku, kust ta uuesti pakile kukkus. Esimene korsten oli ümber kukkunud. Umbes 300 meest, kes pakil viibisid, põletati ära või lendasid õhku ja haavatute oiged täitsid laeva.

Pikkamööda vajus laev vasakule küljele. Teine plahvatus pani uuesti õhu värisema, keskaliibriliste laengukeldrid detoneerusid. Asjata püüdsid puksiirlaevad „Imperatritsa Maria“t“ ankruketidest vabastada ja madalikule viia. Liiga suur tuli ja kuumus takistas seda. Üks ohvitser vabatahtlikega püüdis tungida laeva

sisemusse, et uputada teisi laengukeldreid — ning sellest ajast jäid nad kõik kadunuks.

Ikka rohkem kaldus laev küljeli. Võimatu oli teda päästa.

Ellujäänud lahkusid laevast, kuidas keegi sai ning varsti peale seda vajus laev sügavusse.

Kunagi ei saadud teada plahvatuse põhjust, oli see õnnetus või oli see kuritahtlikult tehtud.

\*

### „Goeben“i“ ja „Breslau“ viimane operatsioon ja „Breslau“ hukkimine.

Enne sõja lõppu muutus „Goebeni“ ja „Breslau“ tegevus väheseks, kuna süte muretsemine oli väga raske.

1917. a. lõpul otsustas admiralstaap Berliinis, pärast pikemat nõupidamist Enver Pašaga, mõlema laevaga ette võtta suurem operatsioon Vahemeres.

Palestiina oli vaheajal keskriikidele kaduma läinud, mille üle türki avalik arvamine oli väga pahane. „Goeben“ ja „Breslau“ pidid Vahemeres ettevõetava operatsiooniga seda pahameelt vähendama.

Detsembri lõpus võtsid „Goeben“ ja „Breslau“ süsi ja 19. jaanuaril 1918. a. kogus laevastiku juht, kelleks oli nüüd viitse-admiral von Rebeur-Paschwitz oma laevad Marmara merre. Operatsioonist osavõtva laevastiku koosseisu kuulusid „Goeben“, „Breslau“, torpeedopaadid „Muawenet“, „Basra“, „Numune“, „Samsun“ ja a/l. „U 23“. Vaatamata laevade türki nime-tusele olid nad komplekteeritud sakslastega.

Admiral von Rebeur-Paschwitz andis järgmise operatsioonikäsu:

Konstantinoopol 17. jaan. 1918. a. Täiesti salajane. Väljatung Dardanellidest 20. jaan. 1918. a. „Goebenil“, „Breslaul“ ja torpeedopaa-tidel.

1) Eesmärk: Inglaste valve- ja sõjalaevade hävitamine.

2) Teated vaenlasest: Viimati tähelepanud vaenlase valveüksused Imbroši ja Tenedosi juures on: üks „Juno“ tüüpi ristleja, kaks moni-tori; tüüp „B“ ja „D“, kuni kolm destroyerit, mitmesugused patrulllaevad, kalaurikud ja väiksemad transpordid. Suurem osa suurtest laevadest asub Kusu lahes ankruplatsil, Imbrose lõuna- ja Tenedos'i põhjakallaste ääres. Üks valvedestroyer ristleb Mavrost ja Imbro-sist „S“ pool, teine destroyer Kusu lahest „N“ pool. Patrull-laevu on märgatud Kusu ja Sulva lahe vahel oleva võrgutõkke juures, transpordid suunduvad arvatavasti Kephalo lahte.

Viimased lennuluure andmed Mudrose kohta 8. jaanuaril: lahes on inglasi: kaks lahingulaeva („King-George“ ja „King-Edward“ klassist) üks „Suffolk“, üks „Natal“, üks „Juno“ tüüpi, kaks destroyerit ja üks monitor; prantslasi: üks „Gloire“; kaugemal üks laatsaretilaev, üksteist aurikut ja kolmkümmend väiksemat laeva.

3) Omad üksused: „UB 66“ on teel Dardanellidesse, „UC 23“ peab Mudrose ees miine veeskma ning 20. ja 21. jaan. positsioonil asuma Mudrose lahe ees.

4) Operatsiooni teostamine.

a) „Goeben“ ja „Breslau“ peavad 20. jaanuaril kell 03.30 Nagara juures olema. Viimased teated tuakse Tschanek'i juures laevadele. Dardanellide läbimine peab nii sündima, et laevad oleksid päikesetõusul operatsiooni algkohas.

b) Torpeedopaadid järgnevad kuni Morto laheni ja jäävad Dardanellide sissekäiku valvama. Laevade tagasitulekul nad teostavad kaitset allveelaevade vastu.

c) Lennukid peavad laevu kaitsema vastase lennukite eest.

d) Dardanellide kindlused on lahinguvalmis.

5) Kõikide üksuste tagasitulek on ette nähtud hiljemalt päikeseloojanguks.

6) Raadioside, kuni tule avamiseni, on lubatud ainult hädavajalikul juhul.

7) Udu puhul lükatakse ettevõtte edasi.

Kui oli läbitud Dardanellid, jäid torpeedopaadid ja allveelaev maha, ning „Goeben“ ja „Breslau“ läksid kahekesi Vahemerre. Mõlemad laevad liikusid varem avastatud miinitõkete vahelt läbi.

20. jaan. kell 06.16 jooksis „Goeben“ ühele väikesele miinile. Laevale see suurt ei mõjunud ning kiirus selle all ei kannatanud. Laevad võtsid kursi Imbrose peale, kella kaheksa ajal avavad „Goeben“ ja „Breslau“ tule lahtedes asuvatele sadamatele. Saarel asuv raadiojaam hävineb suurtükitelest. Äkki väljuvad Kephalo lahest kaks inglise destroyerit „Lizard“ ja

„Tigris“ ning eemalduvad. Vähe aja pärast hävitatakse kaks inglise monitori „Ragelan“ ja „M 28“. Nende meeskondadest pääsis ujudes maale 132 meest. Tulistamisel süttis põlema üks suur kütteõliapaak. Peale seda pööravad „Goeben“ ja „Breslau“ tuld teed tagasi.

Nüüd tulid mõlemad destroyerid, kes enne eemaldusid, lennukid ja üks allveelav nähtavale.

Admiral andis käsu, et „Breslau“, kes 1000 m „Goebenist“ tagapool oli, tema ette asuks.

Kui „Breslau“ ära pööras, et „Goebeni“ ette sõita, sattus ta miinile, mille plahvatuse mõjul roolimasin purunes ja üks turbiin sedavõrd vigastada sai, et see lakkas töötamast. Ristleja oli nüüd täiesti liikumis- ja roolimisvõimetu. Peale selle pommitasid inglise lennukid.

„Goebeni“ komandör otsustas „Breslau“ puki siiri võtta, kuid selle katse juures sattus ise teiskordselt miinile, kuid jäi sealjuures veel lahingu- ja liikumisvõimeliseks. Vahepeal suudeti „Breslau“ masinaid sedavõrd korda seada, et ta väikese käiguga võis liikuda. Laevale anti tagumine käik, et miinitõkkest välja manööverdada, kuid sattus sealjuures jälle kahele miinile. Ning mõne minuti pärast sattus „Breslau“ uuesti mitmele miinile. Laev kaldus vasakule küljele ja hakkas vajuma. Kõik, kes veel ellu jäid, hüppasid merre ning inglise destroyerid „Lizard“ ja „Tigris“ korjasid hiljem veest 162 meest.

„Goeben“ võtis kursi Dardanellidele. Kui ta sinna jõudis, siis jooksis ta Nagara juures madalikule.

Vaevarika töö ja suurte puki siirlaevade abil õnnestus laev madalikult lahti tõmmata ning „Goeben“ jõudis Konstantinoopoli.

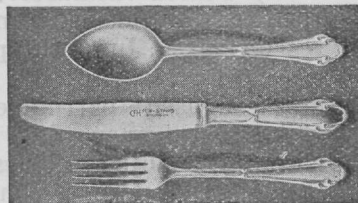
1. novembril 1918. a. Türgi sõlmis vaherahu ja „Goeben“ anti türklastele täielikult üle.

Väljavõte. „Die Kreuzerfahrten der Goeben und Breslau.“

— e

## Moodseid

Tallinn, Estonia teatri-  
maja 8. Telef. 460-42



portselan-kohvi- ja lõunaserviise, roostetevabu lusikaid, nuge ja kahvleid

Suures valikus

# J. Soonsen



## Lühiteateid sõjalaevastikest.

### Saksamaa.

*United Services Review* — Uus saksa lahingulaev *Gneisenau* on vastu võetud Kiilis. Välja arvatud 3 10 000 t lahingulaeva osutub see esimeseks kapitaal-laevaks pärast Maailmasõda. Ta on 26 000 t, pikkusega 741½ jalga ning kannab 9—11" kolmelistes tornides (2 vööris, 1 ahtris), 12 — 5,9" — keskmine kaliiber ja 12 — 4,1" õk-suurtükki. Kiirus umbes 30 s.

Kuna *Gneisenau* ja komplekteerimisel olev sõsarlaev *Scharnhorst* — nagu seda harilikult mainitakse — on ehitatud vastukaaluks prantslaste *Dunkerque*'ile ja *Strasbourg*'ile 26 500 t, pikkus 702 j. millede relvastis on 8 — 13" kahes neljalises tornis vööris, 16 — 5,1" (kolmes — 4-lis-tornis ja 2 kahelis t.) kiirusega 29,5 s., siis sakslased on kindlas arvamises, et kombinatsioon — veidi väiksem kaliiber, suur kiirus ja massiivne kaitse on parem kombinatsioonist — suurem kaliiber, mõõdukas kiirus ja mõõdukas kaitse.

Ses mõttes nad lähevad vähe lahku inglased, kes tõendavad *King George V* kl. ehitamisega (praegu konstr.), et 35 000 t lahingulaevadele on kasulikum anda küllaldane ja mõõdukas kaliiber seoses suure kiirusega ja tugeva kaitsega, kui vähendada suurtükkide arvu seoses suurema kaliibriga, suure kiirusega ning mõõduka kaitsega (nagu see esineb prantslastel ja itaallastel).

Inglased ei poolda ka USA seisukohta sel alal, kus pooldatakse suuremat kaliibrit, väiksemat kiirust ja head kaitset.

Prantslasil on ehitusel 2 lahingulaeva *Jean Bart* ja *Richelieu* 35 000 t, mis relvastatakse 8 — 15", 16 — 5,1" ja 4 õk-suurt.; kiirus 33 s.

Itaalia ehitab 2 lahingulaeva *Littorio* ja *Vittorio Veneto*, millede relvastis 9 — 15", 12 — 6" ja 12 — 3,5" õk-suurt., 4 lennukit. Nende kiirus umbes 30 s. Lõpuks USA on ehitusel *Washington* ja *North Carolina* à 35 000 t, millede relvastiseks on nähtud 9 — 16", kusjuures laevade kiirus 28 s. Ükski neist kuuest laevast ei oma seega sellist kaitset (40% üldtonnaazist) kui inglise omad, mis on praegu ehitusel.

Kui sakslased on varustanud oma *Gneisenau* ja *Scharnhorst*'i 11", itaallased — *Cavour*'i ja *Cesar*'i 12,6", prantslased *Dunkerque*'i ja *Strasbourg*'i 13", ing-

lased oma *King George V* 14" — milleks on siis vaja suuremat kaliibrit ja suurematonnaazilisi laevu USA?

Ainukeseks vastuseks näib, et riigid, kellede huvid ristlevad Vaikses ookeanis — USA, Jaapan ja N. Vene — nõuavad üksteise ületrumpamiseks endale 16" kaliibrit. Kuna inglise huvid on samuti Vaikses ookeanis, siis peab ka tema omama 16" kaliibrit. Kuna prantslaste, sakslaste ja itaallaste huvid Vaikses ookeanis on piiratud, leiavad nad küllaldaseks 15" kaliibri.

Destroierite väljaõppe alal I destroierite koondis juhtlaevaga „Leberecht Maas“ eesotsas tegeles 1937. a. lõpul ja 1938. a. algperioodil torpeedo- ja suurtükilaskmisega. Pärast neid teostus mehhanismide lahtivõtmine.

Teine koondis eesotsas juhtlaev „Paul Jacobi“ seisis ellingite juures tegeldes proovisõitudega. Vanatüübilisist destroiereist IV flotill viibis Hispaania vetes; kuna III flotill koosseisus *Tiger*, *Iltis*, *Wolf* astus rivvi pärast kapitalremonti ning tegeles üksikõppusega.

Esimene koondis uusi destroiereid *Thiele*, *Schultz*, *Beitzen* baseerus Swinemünde, 2 koondis aga *Wilhelms-*havenile.

A-laevad. Vedigen'i ja Loos'i väikesetüübilised a-laevad — baseerudes Kiilile — viibisid 1937. a. lõpul ja 1938. a. algperioodil remondis. Juba 1938. a. veebruaris nad tegelesid torpeedolaskeiga ja torpeedotamise harjutusiga. Suure- ja keskmisetüübilised a-laevad ümberpöörduvalt tegelesid 1937. a. lõpul harjutusiga merel, asudes remonti 1938. a. algul. Need baseerusid *Wilhelms-*havenile.

Traalerid. Esimene flotill traalereid (baseerus Pillaule) tegeles miinide veeskumisega ja traalimisega nii Balti kui ka Põhjameres. Koondus pärast seda Pillausse.

Teine flotill traalereid baseerudes *Cux-*havenile tegeles samal ajal remontidega ning õppustega baasis. Veebruaris käesoleval aastal tegeldi artilleriaalaskmisega, peilimisega hüdrofoonidega ning koondsõitudega lahtisesse merre ja tagasi.

Esimene flotill madalsüvisega traalereid viibis möödunud aasta detsembris remondis, kuna veebruaris s. a. tegeles praktilise traalimise harjutusiga.

Vahilaevad. Möödunud aasta lõpul esimene flotill *F-1* ja *F-5* tegeles konvoi saateteenistusega,

teine flotill viibis remondis. Veebruaris s. a. esimene flotill tegeles katsetega ja riviõppustega, teine — pärast remonti tegeles proovisõitudega.

1 flotill MTP. Rivisõidu harjutused, rivistused ja evolutsioonid. Veebruaris s. a. — remont.

Õppelaevad. K-ristleja *Emden* viibis möödunud aasta detsembris India ookeanis, külastades Tseilonit, Sumatrat. Tagasisõidutee oli — Punane meri (Massaua) Kreetas, Aadria meri (Ragusa).

*Schleswig-Holstein* samal ajal külastas endisi saksa asumaid Edela- ja Ida-Aafrikas ja Tšiili sadamaid ning Panama kanalit.

## Jaapan.

Dessantvahendid. Dessantoperatsioonides Šanghai rajoonis jaapani laevastik kasutas nelja liiki maabutamishahendeid:

- 1) Rannakaitse mootorlaev, saatelaevana.
- 2) Soomustatud mootorpaadid. Pikkus 50 j., kiirus 10—12 s., relvastatud kahe kuulipildujaga. Meeskonnaruum soomustatud.
- 3) Väikesed dessantpaadid 45 j. pikad, kiirus 8 s, kandejõuga 40 meest. See tüüp on relvastatud 1 kuulipildujaga võõris. Süvis umbes 3 jalga.
- 4) Suured dessantpaadid. 56 j. pikad, kiirus 8 s, kandejõud 90 meest; tigutaolise vindiga, mis asetatud tunnelisse. Paadi juhikoht kui ka mootor on asetatud ahtrisse ning on soomustatud. Süvis umbes 3 jalga.

Kõik need maabutamishahendid toodi kohale 10 000 t. laeval.

Teine tüüp maabutamishahendeid oli asetatud emalaeva ahtri ossa tekile. Kolmas tüüp — ülemise teki keskele, kuna 4-nda-tüübiliste maabutamishahendite juurde tee viis emalaeva pardaluukide kaudu veeliini kohal umbes. Suured luugid, mis viisid emalaeva laia ahtrisse, on nähtavasti selleks, et neist läbi lasta vette maabutamishahendeid.

## Inglismaa.

*The Engineer*, London. — 15. augustil teatas admiraliteet ametlikult, et tellimised MTP peale on antud kolmele firmale. 4 neist on antud firmale „Vosper, Ltd., of Portsmouth“, kaks — „Thornycroft's of Woolson, Southampton“ ja 4 — „Power Boat Company“le“, kellele oli usaldatud ka 2 proovipaadi ehitus. See osutub praegu suuremaks tellimiseks MTP alal.

Kui inglise 1938. a. tellimised täidetakse, siis kuulub Royal Navy'sse üle 30 MTP.

## Rootsi.

1937. a. sügisel esitas Rootsi merejõudude juhataja adm. De Champs riigikaitse komisjoni memorandumi rootsi laevastiku koosseisu kohta, kus puudutatakse kõiki rootsi laevastikku puutuvaid küsimusi. Ta jagab selles kõik sõjalaevastikud 4 kategooriasse: 1) ookeani laevastikud, 2) rasked ja kerged ulgumere laevastikud, 3) kerged ja rasked skäärilised laevastikud ja 4) valvelaevastikud (Wachtflotten). Oma memorandumis tema

käsitleb, missugune peab olema rootsi laevastik ning missugustest laevadest see peab koosnema, et kaitsta Rootsit N. Vene vastu ja kindlustada kommunikatsioon Gotlandi—Rootsi vahel. Edasi autor määrab uute laevastikkude arenemise põhialused: 1) suured artilleerialaevad vaatamata õhujõudude suurele arenemisele on alal hoidnud oma tähtsuse teiste klasside laevade kõrval, 2) merelennuväe tegevus on ikka tihedamini seotud laevastiku tegevusega, 3) kõigis laevastikes on tunduvalt suurendatud kergete jõudude arvu võrreldes laevade üldarvuga, mis moodustavad laevastiku, kusjuures iga kerge üksuse lahinguvõimet on tunduvalt tõstetud; 4) a-laevade pealvee kiirust on suurendatud, 5) õhujõud on tunduvalt arenenud, 6) vähemad nn. manööverkoondised leiavad tulevikus ja praegu enam kasutamist kui suured ja arvukad koondised.

Tema arvamise järele peab Rootsi ehitama „Raske ulgumere laevastiku“, mis koosneb raskeartilleria laevadest, mitte aga „skäärilised“ või „kerge ulgumere laevastiku“. Autor soovib tulevikus ehitada kahetüübilisi artilleerialaevu.

„A“-tüüp — ette nähtud lahingulaevade vastu; veeväljasurve mitte vähem kui 10 000 t; artilleeria 6 — 254-mm või 280-mm, 9 või 10 — 120-mm õk-suurt. ning õk-automaadid; torpeedorelvastis. Soomus: vöö 185—220-mm, kaks tekki kokku 85—125-mm soomusega; kiirus 26—28 s.

„B“ tüüp. — ristlejate vastu; veeväljasurve 8000 t; artilleeria 6 — 210-mm, 8 või 10 — 120-mm õk suurt.; õk-aut.; torpeedorelvastis. Soomus: vöö 75—125 mm, kahe teki soomus 85—125 mm; kiirus 27—28 s. Peale ulgumere laevastiku ta soovib ka arendada baasi jõude.

Esimeses järjekorras rootsi laevastiku juhataja soovib panna aluse 3 kergete artilleerialaevale „B“ tüüp, kuna tüüp „A“ asemel kasutada praegu endisi soomuslaevu. Autori poolt soovitatud rootsi laevastik peaks koosnema seega järgmistest koondistest.

Ida laevastik	Lääne laevastik
1 koondis raskeid artilleerialaevu	1 koondis kergeid artilleerialaevu
1 koondis kergeid artilleerialaevu	1 koondis destroiereid
1 koondis kergeid ristlejaid.	1 koondis torpeedopaate
2 koondist destroiereid	1—2 koondist a-laevu
1 koondis torpeedopaate	
4 koondist a-laevu	

Kokkuvõttes De Champs soovib 1938/39. a. laevahituse programmi võtta 3 soomusristlejat à 8000 t, 2 destr. à — 880 t, 2 destr. täiendatud *Ehrensköld* tüüp, 4 torpeedopaati, 2 a-laeva suur tüüp (1936. a. programmis), 3 a-laeva (väike tüüp) 1 a-laeva emalaev ja 12 MTP (välismaalt). Siiani see kava pole veel vastu võetud, on esitatud veel mõned kavandid, kus samuti leiab pooldamist raske artilleerialaeva tüüp.