



MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI



K O G U M A A I L M A

S Ü N D M U S T E S T
O L E T E T E A D L I K

K U I L O E T E

„P ä e v a l e h t e“

„L A S T E R Ö Ö M“

O N A I N U L A A D N E
L A S T E A J A K I R I

M I T M E K E S I S T

K I R J A N D U S T

P A K U V A D

„P Ä E V A L E H E“ R A A M A T U K A U P L U S E D

T A L L I N N , S . K A R J A 23 • P I K K 2

Meie valmistame

*

Kalosse ja botikuid, suvi- ja rannakingi, üleni kummist kingi, võimlemiskingi, supelkingi ja spordisaapaid, kummitaldu, kontsakaitseid ja mängupalle, jalgpallikumme, jalgrattakumme, vee-, auru-, kõrgesurve-, gaasi-, bensiini-, õli- ja õllevoolikuid ning spiraalvoolikuid kõiksugu otstarbeks



*

Kummilahu, toorkummi autorehvide vulkaniseerimiseks ja templite valmistamiseks, sulatis-kummi, kumminööre, piimakannu- ja tihendusrõngaid, pudelišeibe, radeerkumme, kummikorke, pumbaklappe, puhvreid, transportrihmu, kumivaltse, tihenduskummi jne. ning kõiksuguseid tehnilisi kummi tarbeasju tellimise peale.

*

TALLINN PIKK 33
TELEFON 443-12
TELEGR.-ADDRESS: PÕHJAKUMMI

*

PANGA ARVED:
KREDIIT PANK
TARTU PANK
SCHEEL & CO
POSTI JOOKSEV ARVE NR. 198

A/S

IEP H A G

JUHATUS:

Tallinn, Harju tn. 41
Kodukeskjaam: 427-09

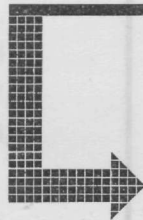
OSAKOND:

Tartu, Suurturg 16,
telef. 23-86

HARUKAUPLUSED:

Tallinn, Narva mnt. 42
telef. 310-74
" Tartu mnt. 27
telef. 315-28

Rohukauba suurlaad:



- Farmatseutiline ja kosmeetiline laboratoorium
- Kemikaalid
- Droogid
- Patentravimid
- Galeenilised preparaadid, standarditud
- Laboratooriumitarbed
- Sidumismaterjal
- Kodu- ja välismaa parfümeeria ja kosmeetikakaubad.

P. K. „VÕIEKSPORT“

TALLINN, S. KARJA 23. TELEFON 446-06

„Päevaleht“

POSTI JOOKSEV ARVE NR. 158

*Rotermann'i
kaerahelbed
on kvaliteet!*



AKTSIASELTS

TALLINNA LAEVAÜHISUS

TALLINN, S. KARJA TÄN. 18

LAEVAOMANIKUD
LAEVAAGENDID
SPEDITÖÖRID
SÜTE IMPORT
LAEVADE VARUSTAMINE

A/S.

EESTI TULITIKUMONOPOL

TALLINN, VABADUSE VÄLJAK 7. TELEFON 427-91

PÄRNU LAEVA A/S. – PÄRNU

Talvine sõiduplaan

Korrapärane reisijate ja kauba-
vedu Tallinna ja Stokholmi vahel
1-se järgu moodsa kiiraurikuga

„ESTONIA“

Väljasõit Tallinnast:
laupäeviti kell 16

Väljasõit Stokholmist:
pühapäeviti kell 13

Thomas Clayhills & Son

Olevimägi 14

B. SCHOCHER & Ko

RIIDEVÄRVIMISE

VIIMISTLEMISE

JA

TRÜKKIMISE

TÖÖSTUS

TALLINN, JAHU TÄN. 3-B

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

TRÜKIKODA

R. Tohver & Ko

TARTU MNT. 49, TELEFON 416-93

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

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

Suurim ja täiuslikem
Riidekaubamaja

„Ladu“

TALLINN, VALLI T. 4

Kõik

raamatud ja ajakirjad

O.-ü. I. G. Krüger'i

raamatukauplusest

TALLINN, PIKK 9. TELEFON 429-46

Suurim võrkeelsete raamatute ladu Eestis. Tellimiste kiire täitmine. Asjatundlik informatsioon.

CAESAR MALKIN

METSA EKSPORT

Tallinn, Narva mnt. 75-6, tel. 305-70

Meeste ja naiste
valmisriieteäri

B. Rubanovič

Tallinn, Harju 22/24
Telefon 436-95

Nahka,

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

Nahakaupu,

hobuseriistad, rihmad, tööpõlled, kindad jne.

Jalanõusid

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

Kingsepa

ja sadulsepa-tarbed, saapatikud, lõngad jne.

Jalgratta

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

Müük suurel ja väikesel arvul.

Jällemüjatele vabrikuhindadega.

N. BÖSTROV

Tallinnas, Viruväljak
Telefon 313-13, 304-50

Kohvik



TALLINN,

Telefon 414-00
414-01

„AIVAZ“i

malm

vask

pronks

VALATISED

alati kõrgeväärtuslikud

A/S. „AIVAZ“

TALLINN, TÖÖSTUSE TÄN. 47-a.

EESTI TÄRPENTINI VABRIKUTE A/S.

kaubandus-tööstus-ettevõte

TALLINN, LAI 34.

TEL. 437-80

Pakub esmajärgulist täiesti kuiva tamme- ja saareparketti, tamme ja saare põrandaliiste, mahapanemisega või ilma.

Võtab enda peale papp- ja plekkkatuste katmistõid patenteeritud „C.T.Soliid-Asfal-diga“ pikaajalise garantii vastutusega.

SUURVESKI
KAERAHELVETETÖÖSTUS
MAKARONITÖÖSTUS
KUIVIKLEIVATÖÖSTUS
KÜPSISETÖÖSTUS

ÄRIS ESTONIA PST. 15:

RAUAKAUBAD, TÖÖRIISTAD,
TÖÖSTUSTARBED, BENSIIN,
ÕLID, PETROOLEUM,
MAALRITARBED,
ELEKTRILAMBID,
RAADIOVASTUVÕTJAD,
MAJATARBED,
KIRJUTUSMATERJAL,
KOSMEETIKAKAUBAD,
TOIDU- JA TARBEAINED.



Veekindlaid laeva
spetsiaalarmatuure
-lülitteid, -kontakte jne.

Soovitab



Elektrisepts p. v.

TALLINN, RAEKOJA PLATS 4
TELEFON 428-15



Tallinn

MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmub kuus korda aastas

Vastutav toimetaja Richard Kokk, vanem-leitnant Telefon amet.: Mereväe 94 ja 102. kodune: Sõjaväe 125.	Väljaandja: Mereväe Ohvitseride Liitkogu Toimetus ja talitus: Merejõudude Staap Tööstuse 52. Tel. Mereväe 51 Tellimishind: aastas kr. 3.—; ½ aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s. Välismaale: aastas kr. 5.—; ½ aastas kr. 3.—; üksiknumber 70 s.	Tegevtoimetajad: Oskar Valdre, vanem-leitnant, tel. Mereväe 90 ja 107. Joh. Ivalo, leitnant, tel. Mereväe 97 Majandustoimetaja G. Lagus, vanem-leitnant.
--	---	--

NR. 1

22. VEEBRUAR 1940

VIII AASTAKÄIK

SISU: Sõjaminister kindralleitnant Nikolai Reek 50-aastane. Vanem-leitnant R. J. Kokk — Meresõjaline ülevaade 1939. aastast. Iv. — Saksa a-laevade kasutamisest 1917. aasta esimesel poolel. Mereväe-kapten Karl Aleksander Freimann 25 aastat ohvitserikutses. Vapi annetamine allveelaev „Kalev’ile. M. P. — Märkmeid Eesti purjespordist 1939. a. „Sukeldume koidikul“. Lühiteateid sõjalaevastikest. Toimetusele saadetud kirjandus. Uusi tehnilisi raamatuid.

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

Iseseisvuse 22. aastapäevaks!

24. veebruar 1918. — 24. veebruar 1940.

Rasketel aegadel astume uude aastasse. Kuigi sõjamürin kostab lähidalt ja kaugelt, oleme tänu oma tarkadele riigijuhtidele võinud sellest kõrvale jääda ja oleme valjult erapooletud.

Tänasel päeval mõtleme tänuga kogu sellele tööle, mida on tehtud riigijuhtide poolt iseseisva riigi rajamisel ja selle ülesehitamisel.

Samal ajal tahame mõttes viibida kõigi nende meremeestega, kes teenides kodumaad peavad sõitma maailma meredel, kus neil pole enam ainukeseks vaenlaseks kuri ilm, vaid kõikisugused hävitamiseks mõeldud abinõud.

„Merendus“ loodab, et kõik riiklikult mõtlevad kodanikud teevad eeloleval aastal seda, mida nõuab meie kalli kodumaa hea käekäik ja et meie kõikide ühiseks sooviks jääks:

„Su üle Jumal valvaku,
Mu kallis isamaa.“



Konstantin Päts

Vabariigi President



Kindral

Johan Laidoner

Sõjavägede Ülemjuhataja

Sõjamineister kindralleitnant Nikolai Reek 50-aastane.

1. veebruaril k. a. pühitses sõjamineister kindralleitnant Nikolai Reek oma 50-dat sünnipäeva.

Lugupeetav juubilar on sündinud 1. veebr. 1890. a. Tallinnas. Eelhariduse omandas Tapa raudteelaste algkoolis ja Tallinna Katariina II nimelises linnakoolis ning 1906. a. õiendas Tallinna Aleksandri gümnaasiumi juures 2. järgu vabatahtliku katsed. Oma sõjaväelise kutsehariduse omandas Čugujevi sõjakoolis 1907—



Sõjamineister
kindralleitnant **Nikolai Reek**
VR I/2, II/2 ja II/3.

1910, Nikolai sõjaakadeemias 1913, 1914 ja 1917. a. ja Prantsuse Kõrgemas Sõjakoolis 1923—1925. Peale selle on juubilar lõpetanud 1916. a. Kiievi lenduritekooli lendurvaatleja kursused.

Teenis endise Vene sõjaväes 1907. a. kuni 1917. a. lõpuni. Maailmasõjas võttis osa paljudest operatsioonidest ja lahingutest Rumees-

nias, Galiitsias ja Balti mere rindel, algul rooduülemana Onega jalaväepolgus, hiljem staabiohvitserina paljudel vastutusrikkastel kohtadel, nagu armee staabi luureosakonna vanemadjutandina, armee staabi sideülemana, Muhu väina kindlustatud positsiooni staabi operatiiv-osakonna ülemana ja sama staabi ülemana.

Eesti rahvusväeosadesse siirdus veebruaris 1918, kusjuures ta määrati Eesti sõjaväe staabi ülemaks, teenides seal kuni rahvusväeosade laialisaatmiseni Saksa okupatsioonivõimude poolt. Okupatsiooni vältel ta juhtis rahvuslike võitlusjõudude salajast organiseerimist Virumaal kuni Vabadussõja puhkemiseni.

21. novembril 1918. a. määrati juubilar 5. jalaväepolgu ülemaks, juhtides polgu tegevust Vabadussõja eriti raskeil alguspäevil kuni märtsini 1919. a., mil ta määrati 1. diviisi staabi ülemaks ja hiljem staabiülemaks 3. diviisi juhatusse.

Vabadussõja kestes tuli juubilaril juhtida raskeid operatsioone meie kodumaa kaitseks. Tema teeneid on täiel määral tunnustatud ka landesveeri purustamisel ajaloolises Võnnu lahingus 21.—23. juunini 1919. a.

Pärast Vabadussõda teenis juubilar 3. diviisi staabi ülemana, käskudetäitja kindralstaabi-ohvitserina sõjavägede staabi juures, kindralstaabi kursuste juhatajana ja Sõjaväe Õppeasutiste inspektorina, kindralstaabi ülemana, 2. diviisi ülemana, pikemat aega sõjavägede staabi ülemana, ühtlasi sõjamineistri abina ja paljudel teistel juhtivatel kohtadel. Sõjamineistriks on juubilar juba kolmandat korda, praegu 12. okt. 1939. a. alates.

Peale selle on juubilar olnud paljude riigikaitseorganisatsioonide liige.

Eesti sõjakirjanduse rikastamise alal on lugupeetud juubilaril silmapaistvaid teeneid. Peale paljude erialaliste ja mitmekülgsete artiklite sõjaasjanduslikes ajakirjuses on tema sulest ilmunud eriväljaannetena rida sõjateaduslike teoseid, nagu *Lahingu juhatus I* (1921), *Eestimaa sõjageograafia* (1922), *Sissejuhatus kindralstaabi teenistusse* (1922), *Juhi otsus ja selle kujunemine* (1927 ja 1937), *Jalaväe tangitorje probleem* (1936), *Saaremaa kaitsmine ja vallutamise a. 1917* (1937).

Vabadussõjas ülesnäidatud teenete ja isikliku vahvuse eest on juubilarile annetatud I liigi 2. järgu, II liigi 2. järgu ja II liigi 3. järgu Vabaduse Ristid ja normaaltalu. Peale selle ta omab Kotkaristi I klassi teenetemärki, Eesti

Punase Risti I järgu 2. astme teenetemärki, Kaitseliidu Valgeristi III klassi märki ja rida teisi kodumaa ning välisriikide ordeneid.

Kindralmajoriks kõrgendati juubilar veebruaris 1926. a. ja kindralleitnandiks veebruaris 1938. a.

Kindralleitnant N. Reek on tuntud kui üks autoriteetsemaid ja populaarsemaid ohvitseri meie kõrgemate sõjaväelaste peres. Tema mitmekülgsed teened nii Vabadussõjas kui ka rahu ajal meie riigikaitse ja relvastatud jõudude ülesehitamises ja arendamises väärivad täiel määral tunnustust.

Tema ülesehitavast tööst tunneb erilist heameelt ja tänulikkust ka merevägi, kuna kindralleitnant N. Reek on ühtlasi meie mereväe edenemist pidanud endale südamelähedaseks ja mõjuvalt kaasa aidanud meie mereväe arengule.

Merevägi ja „Merendus“ soovib lugupeetud juubilarile tema tähtsa juubeli puhul parimat õnne, tervist, senist väsimata energiat ja pikka aiga.

Meresõjaline ülevaade 1939. aastast.

Vanemleitnant R. J. Kokk.

Paljude sõjateoretikute väitel algavat iga uus sõda samalt sõjatehniliselt ja taktikaliselt tasemelt, millega eelmine lõppevat. Seega rahu periood ei toovat tehnikasse ja taktikasse erilisi põhjapanevaid ja üllatavaid uudusi. Säärane väide näib kehtivat praegusegi sõja kohta. Kui püüda analüüsida poolte tegevust praeguse, ameeriklaste nimetuse järgi „teise Maailmasõja“ esimeste kuude järgi, siis võime küll tulla üldisele järeldusele, et meresõda oma taktikalt ja materjalosa koosseisult algas sealt, kus ta lõppes 1918. a. sügisel. Meie ei näe poolte juures silmatorkavalt uusi taktikalisi ega tehnilisi võtteid, mis oleksid vastast rahanud üllatava ootamatusega. Selle vastu kõik näib ainult süvendavat muljet, et see, mis Maailmasõja lõpp-perioodil oli leidnud tunnustust, leiab tänapäeval oma loomulikus tempos jätkamist. Uued võtted taktikas ja uued üllatavad relvad ootavad jälle oma loomulikku sõjaaegset intensiivset katsete perioodi ja võivad seega alles sõja kestel ilmuda areenile.

Teise huvitava tähelepanekuna väärib kinninaelutamist asjaolu, et kõigi sõjateoretikute arvamide kiuste sõja algus kujunes sootu teiseks, kui seda oletati. Meie mäletame hästi ennustusi, kus tulevikusõda pidi algama võimalikult suurte koondatud jõududega ja esimene löök pidi vastast tabama üllatavalt üheaegselt maalt, merelt kui ka õhust. See löök pidi olema nii tugev, et see pidi otsustavalt mõjuma edaspidisele sõjaarengule. Teine Maailmasõda näitas aga nende ennustuste täielist luhtumist. Pinevusperiood enne sõja puhkemist oli võrdlemisi pikk, vahest suhteliselt pikem kui 1914. aastal. Isegi vormilised sõjakuulutused leidsid aset. Seega pilt osutub sootu teiseks, kui seda sõjateoretikud ennustasid.

Käesolev kirjutis ei taha analüüsida, mis olid nende viltuläinud ennustuste põhjused, vaid tahab pakkuda ülevaate meresõja sündmusist 1939. aasta vältel, võttes aluseks neid andmeid ja teateid, mis on poolte poolt avaldatud sõja kestel. Arusaadavalt põhjusil ei ole need andmed alati objektiivsed ja tõsioludele vastavad, kuid siiski küllaldased selleks, et saada üldist pilti sellest, mis juhtus sõja algusest kuni aasta lõpuni.

Poolte jõud.

Saksamaa.

Saksamaa merejõudude suurus oli piiratud Inglise-Saksa mereväe kokkuleppega 18. juunist

Laevade klass	Rivis		Ehitamisel		Märkusi
	Arv	Tonni	Arv	Tonni	
Lahingulaevad . . .	5	82 000	2	70 000	
Raskeristlejad . . .	3	30 000	—	—	
Kergeristlejad . . .	6	36 000	6	48 000	
Destroierid	22	37 238	8	14 488	
Torpeedopaadid . .	12	9 600	30	18 000	
Lennukite emalaevad	—	—	2	38 500	
Allveelaevad . . .	43	16 445	28	14 837	
Kokku		211 283		203 825	

1935. a., mis määras laevastiku suuruseks 35% Briti laevastiku kogu tonnaazist. See protsentuaalne vahekord ei kehtinud ainult allveelaevade kohta, sest leping nägi ette, et Saksamaa võis ehitada allveelaevu võrdselt Inglise maaga.

Selle mereväekokkuleppe üles kantsler Hitler üles oma kõnes 28. aprillil 1939. Siit peale algas Saksamaal palavikuline tegevus laevastiku ülesehitamise programmi kiirendatud teostamiseks, mis nägi 1942. a. laevastiku kogu tonnaažiks ette 400 000 t.

Sõja alguseks, 1. septembriks 1939 oli Saksa laevastiku koosseis eelpool toodud tabeli kohane*). Tabelisse pole võetud teisi vähemaid sõjalaevu, sest need oluliselt pilti ei muudaks. Küll aga väärib otsekohe märkimist, et tabelis näidatud rivisolevate allveelaevade tõenäoline arv oli 1. septembril kindlasti suurem. Nendest ehitamisel olevatest 28-st allveelaevast arvatakse olevat olnud valmis 7—12, seega rivis olla olnud allveelaevu 50—55 laeva. See arv näib olevat kõigiti tõenäoline, kuna on isegi vilksatanud teateid, kus on mainitud rivis olevate allveelaevade arvuks 60.

Liitlased.

Alljärgnevas tabelis on toodud Briti, Prantsusmaa ja Poola merejõud. Seejuures pole tabelisse võetud Briti dominiionide laevastikke, mis kohe sõja algusest asusid liitlaste ülesannete täitmisele. Tabelis pole ka näidatud ehitusel olevate laevade arvu. Seega võime liitlaste sõjalaevastike koosseisu kohta 1. septembriks 1939. a. anda alljärgneva pildi:

Liitlaste merejõud 1. septembril 1939. a.**)

Laevade klass	Riik		Prantsusmaa		Poola	
	Arv	Tonnaaž	Arv	Tonnaaž	Arv	Tonnaaž
Lahingulaevad	15	473 700	7	163 950	—	—
Raskeristlejad	15	145 520	7	69 900	—	—
Kergeristlejad	47	294 265	11	78 000	—	—
Destroierid ja liiderid	175	329 814	60	114 683	4	7 368
Torpeedopaadid	—	—	12	7 320	2	725
Lennukite emal.	9	149 650	2	32 146	—	—
Allveelaevad	56	58 004	80	82 000	5	4 160
Kokku		1 450 953		547 999		12 253

Kokku liitlastel 2 011 205 tonni.

On täiesti kindel, et tabelis näidatud arvud on täiesti tõepärased, küsimus seisneb ainult selles, millisel määral Briti ja Prantsusmaa jõudsid neid arve suurendada. Eriti Briti laevaehitus enne sõja puhkemist oli väga intensiivne ja kergeid jõude valmis väga kiirelt. Nii on andmeid, et Britil oli 1939. a. kestel ehitamisel

*) Taschenbuch der Kriegsflotten 1939. a. alusel.

**) Koostatud Taschenbuch der Kriegsflotten 1939. a. alusel.

ligi 600 000 t sõjalaevu, nende seas 7 uut lahingulaeva ja 5 lennukite emalaeva. Prantslastel oli 1939. a. kestel ehitamisel 130 sõjalaeva kogutonnaažiga 340 000 t. Nendest oli 4 lahingulaeva ja 3 raskeristlejat.

Võrreldes nüüd poolte merejõude sõja puhkemisel, võttes arvesse eespooltoodud tabeleid, näeme, et liitlaste 2 011 205 t vastu oli sakslastel ainult 211 283 t samatüübilisi laevu. See annab jõudude vahekorra 1 : 9,5, mis järjest muutub halvemaks sakslaste kahjuks, kuna liitlaste tonnaaži juurdekasv on märksa suurem sakslaste omast.

Sündmused enne sõja puhkemist.

Sõja puhkemisele eelnevaist sündmusist väärib erilist tähelepanu asjaolu, et Inglismaa juba 31. juulil mobiliseeris oma reservlaevastiku ja 9. augustil oli laevastiku ülevaatus kuninga poolt Weymouth'i lahes. Sellest reservlaevastiku paraadist võttis osa 133 laeva. Pärast seda reservlasi ei vabastatud, vaid kogu laevastik siirdus Põhjamerale mitmenädalisele manöövri-rile, mis teostus koos kõigi koduvetes olevate laevadega. Nõnda seati määratu Briti impeeriumi kaitselaevastik varakult sõjajalale.

Eespoolmainitud tõsiasi on huvitaval kombel täiesti analoogiline olukorrale 1914. a. Ka siis Inglismaa mobiliseeris oma laevastiku 10. juulil ja seega sõjapuhkemise momendiks olid reservlased ja laevad täiesti lahinguvõimelised, nagu nad seda olid ka 3. sept. 1939.

Sakslaste oletatav sõjaplaan.

Nagu eespooltoodud jõudude vahekorrast nähtub, ei saanud Saksamaa sõja puhkemisel mõelda liitlaste vastuvaidlematu merevalitsemise murdmiseks valida otsese võitluse merelahingus peajõudude vahel. Selles suhtes Saksamaa oli palju halvemas seisukorras kui 1914. a. Tol ajal oli jõudude vahekord 1 : 1,6 vastu inglaste kasuks. Kuid ka siis ei usaldanud Saksamaa riskeerida peajõudude lahinguga. Järelikult ei saanud otsene võitlus üldse küsimuse alla tulla praeguse sõja puhkemisel.

Seega jäid Saksamaal valida ainult väikesõja operatsioonid, et nõnda püüda muuta liitlaste merevalitsemist vähemalt Põhjamerel ja Inglismaa ranniku lähedal Atlandil küsitavaks. Säärasteks operatsioonideks sakslased valisid allveesõja, miinisõja, õhusõja ja ristlajate-sõja.

Liitlaste oletatav sõjaplaan.

Põhjendades Maailmasõja kogemusile, loodi Briti ja Prantsuse valitsuste vahel juba varemal kokkulepe, et meresõjaliste operatsioonide juhtimine sõja puhul kuulub Briti admiraliteedile.

Inglased, asudes siis käesoleva sõja sõjaplaani teostamisele, võisid hingata märksa kergemalt, kui seda saadi teha sõja algul 1914. a.

Kõigepealt jõudude vahekorid oli palju, palju soodsam. See tõi enesega otsese järelduse, et strateegiliste surveabinõude oht vaenlase poolt on märksa vähem. Meie mäletame hästi, et Maailmasõjas oli sõja esimesil aastail strateegiliselt väga tundlik koht Inglise kanal, kust üle veeti ekspeditsioonikorpus. Iga väiksema Saksa ulgumere*) laevastiku liikumine Helgolandil lahes pani kanali kaitse ja koos sellega ka Šoti vetes baseeruva Grand Fleet'i kihama.

Käesolevas sõjas säärase „fleet-in-being“i idee praktiline rakendamine vastase poolt polnud mõeldav 1914—18. a. eeskujul. Seega Briti sõjaplaani koostamine pidi olema lihtsam ja selle täitmine kergem. Ja tegelikult meie näeme, et Briti ei teegi midagi muud, vaid jätkab seda, mis 1918. aastal jäi pooleli.

Vastaselt oli oodata allveesõda kohe esimesest sõjapäevast peale. Selle tõhusamaks vastuabinõuks osutus Maailmasõja konvoisüsteem. Järelkult konvoisüsteemi seati sisse teise Maailmasõja esimesest päevast. Ettevalmistustööd olid selleks tehtud varakult, juba aastaid tagasi. Teise abinõuna allveesõja vastu hakati kohe relvastama kaubalaevu. Ka see oli juba äraproovitud abinõu Maailmasõjast. Kolmanda tähtsana vastuabinõuna võiks mainida Helgolandil lahe mineerimist (vt. skeem lhk. 15), et takistada allveelaevade väljapääsu. Neljanda abinõuna rakendati tegevusse lennukivägi, milleks loodi Inglismaa rannikule eriline õhujõudude koondis „Coastal Command“. Sellesse koondisse kuuluvad väga mitmesugused lennukid alates Avro Anson kahemootorilisest monoplaan-maalennukist kuni kõige suuremate Short Sunderland lennupaatideni. Nii raken-

*) Hochsee Flotte.

dati kohe sõja esimesest päevast kõik tuntud abinõud allveesõja pareerimiseks.

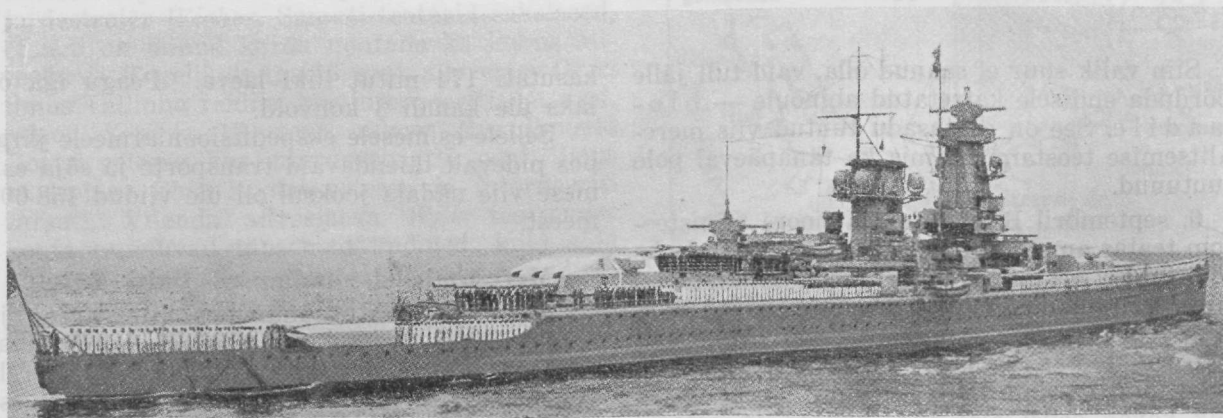
Miinisõja vastu organiseeriti suurejooneline ja laialdane traalimine, milleks rakendati jälle tuntud viisil äraproovitud abinõusid, nagu kalalaevu jne.

Ristlejate-sõja pareerimiseks tehti ettevalmistusi ka juba rahuajal. Selleks on olnud ikka ja alati rida kergeid jõude ookeanidel. Kuid selle sõja algul oli seisukord sellel rindel jälle märksa soodsam kui 1914. aastal. Siis oli sakslastel rida kaugeid baase ja kõigil ookeanidel oli samuti üksikuid ristlejaid ja isegi soomuslaevu. Nüüd aga polnud sakslastel väljaspool Põhjamerd ühtki baasi ega üksikut „lippu demonstreerivat“ ristlejat. Kõik jõud olid suletud Põhjamerele. Kui nüüd mingit ristlejate sõda võis tekkida ookeanidel, siis ainult nende laevade poolt, kes salaja usaldasid lahkuda Põhjamerele laiadele ookeanidele. Sääraste ootamatuste vältimiseks püüdsid inglased sulgeda Põhjamere, seades ka Islandi ja Norra vahele valvejoone. Et see joon väga tõhusaks ei kujunenud, seda näeme hiljem sündmuste kirjeldusest.

Ookeanidel loodi aga vastavad jõudude koondised, kes pidid valvama ja kohtamisel hävitama vastase üksikuid ristlejate-sõja teostajaid. Sääraste koondiste loomine teostus aga juba nüüd sõja algomendist peale kokkuleppe kohaselt dominioonidega ja Prantsusmaaga. Näitena mainiksime siin fakti, et koondisse, mis neutraliseeris Lõuna-Atlandil *Admiral Graf Spee*, kuulus ristleja *Achilles* New-Zealand'i lipu all ja meeskond oli suuremalt osalt uusmeremaalased.

Uudisena selles sõjas võiks mainida vahest lennukite-emalaevade rakendamist ristlejate-sõja vastasesse tegevusse.

Vähesed kogemused olid pärandatud Maailmasõjast ainult neljanda liigi väikesõja ope-



Saksa lahingulaev „Admiral Graf Spee“.

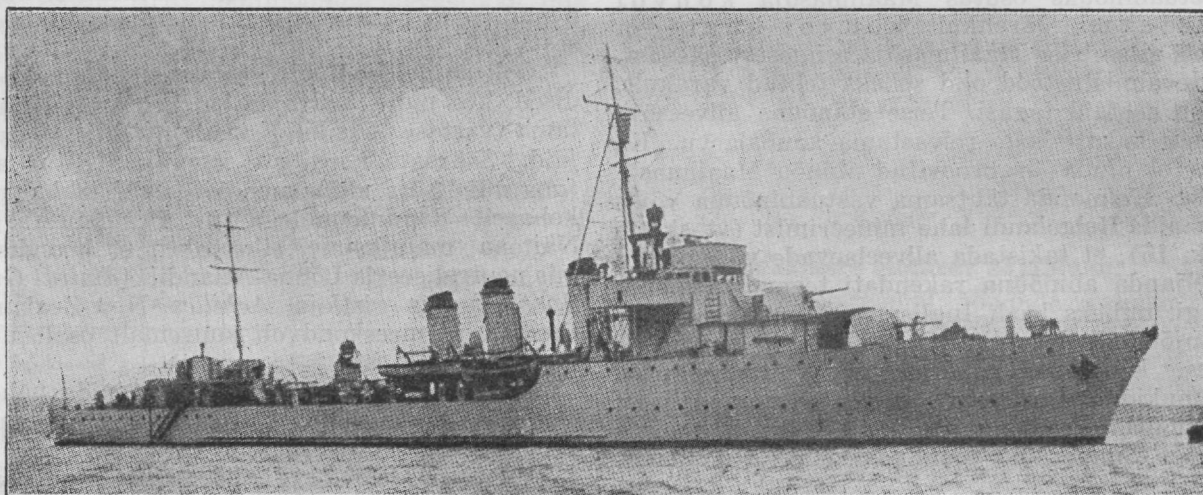
ratsioonide alal, nimelt õhusõjalaal. Siin oli lennುವಾ areng viimase paarikümne aasta jooksul olnud võrdlemisi suur. Seetõttu tuli rakendada vastuabinõusid nii, nagu seda loogiline mõtteviis dikteeris.

Õhusõja hädaoht oli lisandunud kõigil mere sõja operatsioonidel. Nii tuli mõelda konvoertavate kaubalaevade kaitsele õhust. Selleks ehitati juba rahuajal siis erilised õhukaitse-laevad, ehk osa konvoi saatelaevu veel koondati eriti õhukaitseks. Selle kaitse veel tõhusamaks muutmiseks kasutati lennukite emalaevu konvoide kaitseks. Aasta lõpu poole aga näeme juba uut huvitavat viisi õhusõja vastu võitlemisel, nimelt õhuklaadi teostamist vastase lennu baaside kohal ja läheduses.

Eespool vaatlesime abinõusid, mida liitlased ette võtsid sakslaste tegevuse pareerimiseks. Vaatleme nüüd, millise sõjapidamise viisi merel valisid liitlased, et peale sundida vastasele enese tahet.

Liitlaste merejõududele langes veel üks tähtis ülesanne — kaitsta ekspeditsiooniarmee üleviimist Inglismaalt Prantsusmaale ja kolooniaist sõjavägede transporteerimistemaale. Olukord võis tekitada raskusi algul Vahemerel, sest jõudude vaherkord ei olnud seal veel täiesti selge. Itaalia hoiak ei olnud väljaspool kahtlust, kuid liitlaste kergenduseks olukord stabiliseerus soodsalt võrdlemisi ruttu ja seetõttu vägede transporti Vahemerel hädaohud otseselt ei ähvardanud.

Pisut raskem oli aga olukord Inglise kanalis, kuhu koondati tugevaid Inglise ja Prantsuse jõude, et kaitsta esimese Inglise ekspeditsiooniarmee ja lennುವಾ üksuste üleviimist. Kuid juba 12. septembril teatati ametlikult, et esimesed ettenähtud jõud on õnnelikult juba Prantsusmaale jõudnud. Järelikult ka siin läks nähtavasti kõik libedalt. Esimese Briti ekspeditsiooniarmee kontingendi üleviimiseks Prantsusmaale sooritati üle 400 reisi ja seejuures



Poola destroyer „Wicher“.

Siin valik suur ei saanud olla, vaid tuli jälle pöörduda endisele katsetatud abinõule — blokaadile. See on aastasadu tuntud viis merevalitsemise teostamisel, mis ka tänapäeval pole muutunud.

6. septembril Briti informatsiooni ministereium teatas ametlikult, et blokaadi teostamiseks loodi juba 2 aastat tagasi eriline sõjamajandusministeerium, mis täie koosseisuga algas avalikku tegevust sõja esimesel päeval. Maailmasõja ajal töötas samade funktsioonidega blokaadi ministereium. Niisiis võime järeldada, et kõik kavad sellel alal olid küpsed ja ootasid ainult rakendamist.

kasutati 174 mitut liiki laeva. Peagu iga öö läks üle kanali 3 konvoid.

Sellele esimesele ekspeditsiooniarmeele järgnes pidevalt täiendavaid transporte ja sõja esimese viie nädala jooksul oli üle viidud 158 000 meest.

Meresõjalised sündmused Balti merel.

Sõjale eelnevate sündmuste kiire areng ja nende ähvardav iseloom näis Poolat seadvat dilemma ette, kas jätta merejõud Balti merele või need siit ära saata mujale kindlamasse kohta. Arvestades Poola koridori äralõikamise võimalust ja laevastiku baasi ebasoodsat asen-

dit näis õigem olevat merejõude mitte Balti merre jätta. Siiski näeme, et ülemjuhatus ei teinud vist üht ega teist kindlat otsust. Niisiis ka juhtus, et 31. augustil lahkusid Balti merelt Poola vast valmissaanud kaks superdestroierit



Poola destroyer „Wicher“ Hela sadamas põhjalastult.

Grom ja Blyskawica ja vähe vanem destroyer Burza. Kõik teised jõud, nagu veeskja Gryf, destroyer Wicher ja viis allveelaeva jäid Balti merele.

Kohe sõja esimestel tundidel blokeeriti sakslaste poolt Danzigi laht ja seega suleti kõik Poola pealveelaevad sadamaisse. Algasid lennurünnakud Gdyniale ja Hela poolsaarel asuvale Heisternersti sõjasadamale, kus asusid kõik pealvee jõud. Tagajärjed ei lasknud end kaua oodata ja juba 3. septembril teatasid sakslased, et Heisternersti sõjasadamast on uputatud veeskja Gryf ja destroyer Wicher. Samuti teatasid sakslased, et neil on läinud korda uputada ka kolme allveelaeva. Tegelikult aga 16. sept. allveelaev Orzel ilmus Tallinna reidile, kus interneeriti, 17. sept. a-laev Sep ja 18. sept. a-laev Rys ilmusid Rootsi vetesse, kus interneeriti. 25. sept. ilmus ka a-laev Zbik Rootsi vetesse ja interneeriti samuti. Viienda allveelaeva Wilk teotsemise kohta puuduvad täpsemad andmed, kuid sõja algusest mõni nädal hiljem ilmusid teated, et ta on jõudnud tervelt Inglismaale. Tegelikult on praegu olemas vastuvaidlematuid tõendeid, et see allveelaev on ka tõepoolest Inglismaal.

Nii lõppesid meresõjalised sündmused Balti merel ja sakslaste täieline merevalitsemine saavutati mõne nädala jooksul.

Meresõjalised sündmused Põhjamerial ja ookeanidel.

Meresõjaline tegevus algas 4. septembril inglaste õhurünnakuga Saksa laevastiku baasidele Wilhelmshavenis ja Cuxhavenis. Seejuures olla pommitatud sakslaste lahingulaevu ja kergeid jõude ning olla saavutatud tabesid ühel lahingulaeval.

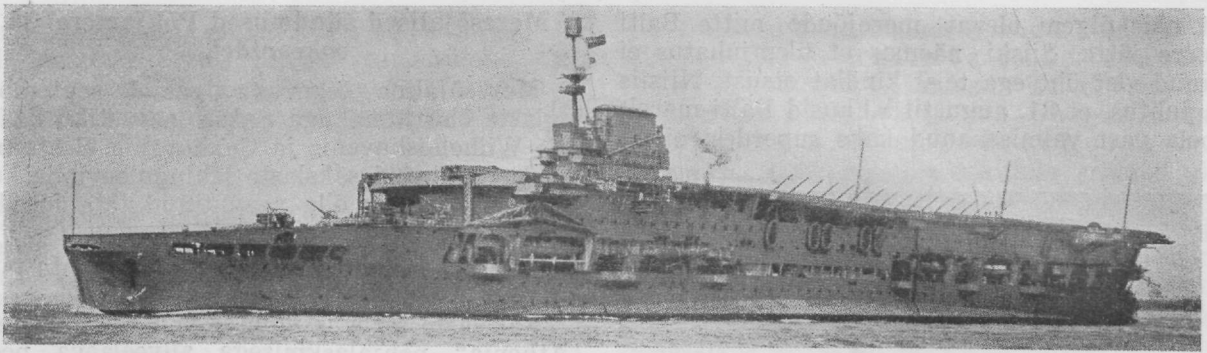
Täpsemad andmed selle rünnaku kohta puuduvad.

Sakslaste tegevus ilmutas end reisijatelaeva „Athenia“ põhjalaskmisega allveelaeva poolt 200 miili W pool Hebriidide saari. Nii pidid saksa allveelaevad olema oma baasidest lahkunud kaunis varakult enne sõja algust. Liitlased väidavad, et seda olla tehtud 20.—28. augusti vahel. Olgu sellega kuidas on, kuid tõsiasi on, et kohe esimesest sõjapäevast peale ilmutasid Saksa allveelaevad Inglismaad ümbritsevates vetes ja ka kaugemal intensiivset tegevust, atakeerides kaubalaevu ja hävitades neid küll suur- tükitulega kui ka torpeedodega. Allveesõda oli nõnda alanud.

8. septembril tegi Briti teatavaks oma konterbandi nimestiku ja vähe hiljem kuulutas miinohtlikuks Helgolandi lahe (vt. skeem). Ühtlasi tegi Briti teatavaks ka oma kontroll- sadamad, kuhu tuleb erapooletuil laevadel sisse sõita konterbandi kontrolliks. Selle vastu protesteerisid mitmed erapooletud riigid, kuid tagajärjeta.



Briti ja Saksamaa poolt sõja algul miinohtlikeks kuulutatud rajoonid.



Briti lennukite emalaev „Courageous”, mis hukkus Saksa allveelaeva torpede läbi 18. sept. 1939. a.

Sakslased vastasid sellele 14. septembril oma konterbandi nimestiku avaldamisega.

Tähelepanu vääriv meresõjaline sündmus tuli alles 18. septembril. Ühel saksa allveelaeval õnnestus atakeerida Briti lennukite emalaeva *Courageous* (22 500 t) ja see uppus 30 min. jooksul, viies kaasa enesega sügavusse 578 meest. Fakt on iseenesest tähelepanuväärne, et *Courageous* oli kaitstud destroiieritega. Kuigi *Courageous* oli üks vanem emalaev, ometi oli see rängaks hoobiks Briti laevastiku prestiižile. Nagu mõningaist vihjeist võib järeldada, oli *Courageous* rakendatud just konvoide kaitse ülesandesse.

Järgmine tähtsaim sündmus lavastus 26. septembril Põhjameral, kus Saksa õhujõud avastasid Briti lahingulaevade eskaadri, mis oli saadetud ühe lennukite emalaeva, ristlejate ja destroiierite poolt. Ataagist olla osa võtnud 20 pommitajat ja olla ka saavutatud tabesid. Inglise aga eitavad seda. Lähemad üksikasjad aga puuduvad.

29. septembril Briti hävitajad ründasid Helsingi juures Saksa kergeid jõude, kuid miliste tagajärgedega, on teadmata.

Sellega lõppes meresõja esimene kuu.

Esimese sõjakuu bilanss oli liitlaste andmeil järgmine: Briti kaotas kaubalaevu 155 636 t ja blokaadi teostamisel oli kinni peetud inglaste ja prantslaste poolt ca 370 000 t mitmesugust kaupa. Seevastu Saksa allveelaevad oli saavutanud tähelepanuväärse saavutise *Courageous*'i uputamisega.

Oktoobrikuu algas sellega, et sakslased ähvardasid hakata liitlaste kaubalaevu põhja laskma hoiatuseta, sest inglise kaubalaevad olla juba relvastatud ja nendega tekkinud Saksa a-laevadel suurtükivõitlusi.

Lisaks sellele Saksamaa kuulutas peagu kõik puukaubad konterbandiks. See oli raske hoop Põhja-Euroopa riikide kaubandusele.

9. oktoobril ründasid Saksa lennukid suurel arvul Inglise ristlejate eskaadrit Põhjameral

Norra ranniku lähedal. Eskaader koosnes 5 ristlejast ja neile olla pillatud üle 100 pommi. Sakslased deklareerisid 6 rasket tabet, mida aga inglased eitavad. Viimast väidet näib tõendavat ka ühe norra kalalaeva teade, kes viibis ise lahingu paigal. Rünnakul sakslased kaotasid 4 lennukit.

Tegelikult oli see operatsioon ühe kooskõlastatud ettevõtte tulemus. Samal ajal viibisid merel ka Saksa kerged pealvee jõud ja nende toetuseks olid baasidest väljunud ka lahingulaevad. Kergete jõudude ülesanne oli kaubalaevade kontrollimine Kategati suudmes ja Norra ranniku lähedal. Selle operatsiooni läbiviimisel avastati siis ka Briti ristlejate eskaader ja sellega arenes eespooltoodud võitlus, kuid ainult Saksa õhujõudude ja Briti ristlejate vahel.

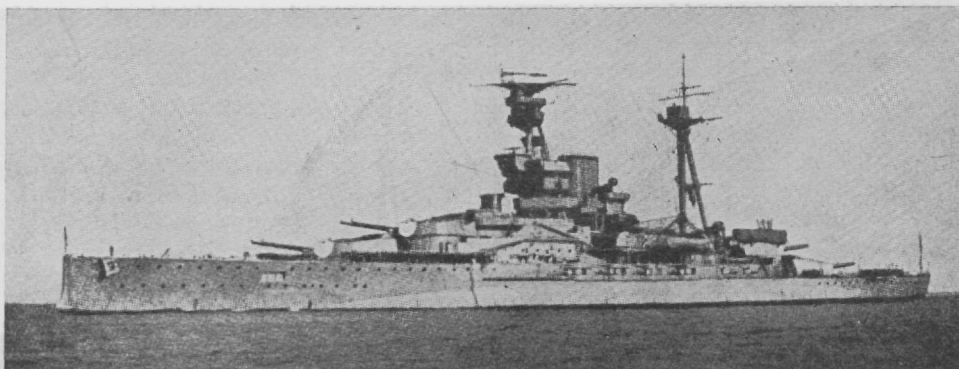
13. oktoobril Briti teatas avalikkusele, et asutati laevasõiduministeerium eesmärgiga kasutada otstarbekamalt kaubalaevade tonnaaži. Selleks volitati ministeeriumi isegi kaubalaevu rekvireerida, kui see osutub vajaliseks.

14. oktoober osutus aga üheks mustemaks päevaks Briti laevastikule, mis möödunud aastal üldse oli. Üks Saksa allveelaev oma komandöri vanemleitnant Prien'i juhtimisel tungis läbi kõigi kaitsetõkete Scapa Flow reidile ja uputas seal torpedoga lahingulaeva *Royal Oak*, mis viis enesega sügavusse 810 meest. Allveelaeva komandöri seletuse järgi olla tema tabanud ka lahingulaeva *Repulse*. Viimane asjaolu ei leidnud aga kinnitust inglaste poolt.

Royal Oak oli üks vanemaid lahingulaevu, ehitatud 1914. a. Tema veeväljasurve oli 29 150 t ja kiirus — 22 sõlme. Relvastis koosnes 8 — 15"; 12 — 6"; 8 — 4" õhukaitse suurtükist ja reast automaatõhukaitse suurtükidest. Laev oli varustatud katapultdiga ja kandis üht lennukit.

Royal Oak'i kaotus oli inglastele raske mitte sellepärast, et materjalne kahju oli suur, vaid tema kaotus viis alla laevastiku prestiiži. See sai raske löögi, sest avalikkuse teades laevastik oli hästi ette valmistatud sõjaks. Ja nüüd järsku tungis üks Saksa allveelaev Scapa Flow'sse, sellesse laevastiku kindlamsse baasi ja uputas

Briti lahingulaev „Royal Oak”, mille laskis põhja Saksa a-laev Scapa Flow reidil 14. okt. 1939. a.



seal ühe lahingulaeva. See oli ennekuulmatu juhtum. Aga nähtavasti olid Saksa allveelaeva komandöri isikus ühendatud kõik tarvilised omadused: julgus, ettevõtlikkus, osavus ja püsivus, mis viisid selle hulljulge ettevõtte edukale lõpule. Veel väärrib märkimist, et allveelaev ise pääsis sellest operatsioonist tervelt, mis veelkord tõestab vanem-leitnant Prien'i osavust.

Üksikasjad selle äärmiselt hulljulge ettevõtte kohta puuduvad, kuid on selge, et operatsiooni teostamiseks oli korraldatud pidevalt luuret, operatsioon teostus vara hommikul ja tõkked läbistati pealvee sõidul nii sisse- kui ka tagasisõidul. Järelikult inglaste baasi kaitsekorraldus oli nõrk ja tagajärjed olid põrutavad. Seda tunnustas ülemkojas ka lord Chatfield oma kõnes 8. novembril.

Kolm päeva hiljem, 16. oktoobril, oli jälle üks halb päev Briti mereväele. Sel päeval 12 Saksa pommitajat ründas Firth of Forth'is inglaste kergeid jõude, mis seal seisid ankrul. Rünaku tagajärjel sai vigastada 3 uuemat laeva, need olid ristlejad *Southampton* ja *Edinburgh* ning destroyer *Mohawk*. Seejuures inimkaotused olid võrdlemisi väikesed: surnuid 3 ohv. ja 13 meest. Atakeerimine teostus pikeerides, millega on seletatav ka säärane kõrge tabede hulk. Rünaku tagajärjel sakslased kaotasid 4 lennukit, mis on jällegi kõrge kaotuste protsent atakeerijate arvust.

Ristleja *Southampton* (9100 t) oli rivvi astunud 1936. a. Ristleja *Edinburgh* (10 000 t) oli valmis saanud 1938. a. Mõlemal ristlejal oli erakordselt tugev õhukaitserelvastis, nimelt esimesel 8 — 4" ja teisel 12 — 4" õhukaitse-suurtükki, millele lisaks oli mõlemal 16 — 40-mm. õk-automaati. Ka superdestroyer *Mohawk* (1870 t) oli rivvi astunud 1936. a. ja omas tugevat õhukaitserelvastist — 4 — 40-mm. õksuurtüki näol. Kuid nähtavasti atakk teostus ootamatult ja soodsail ilmastiku tingimusil. Pealegi sündis see ankruliseivate laevade vastu, mis väga soodustas atakeerijat.

Järgneval päeval sakslased kordasid rünnakut, kuid seekord oli neil õnne ainult Scapa Flow's, kus neil õnnestus tabada vana lahingulaeva Jutlandi lahingu veteraani *Iron Duke*'i. *Iron Duke* sai kergelt vigastada ühe pommi läbi. Ka seekord teostus atakk ankrul seisva laeva pihta.

Inglaste andmeil olla sakslaste atakid 16. ja 17. okt. maksnud 8 pommitajat, kuna inglaste õhujõududel kaotusi pole olnud.

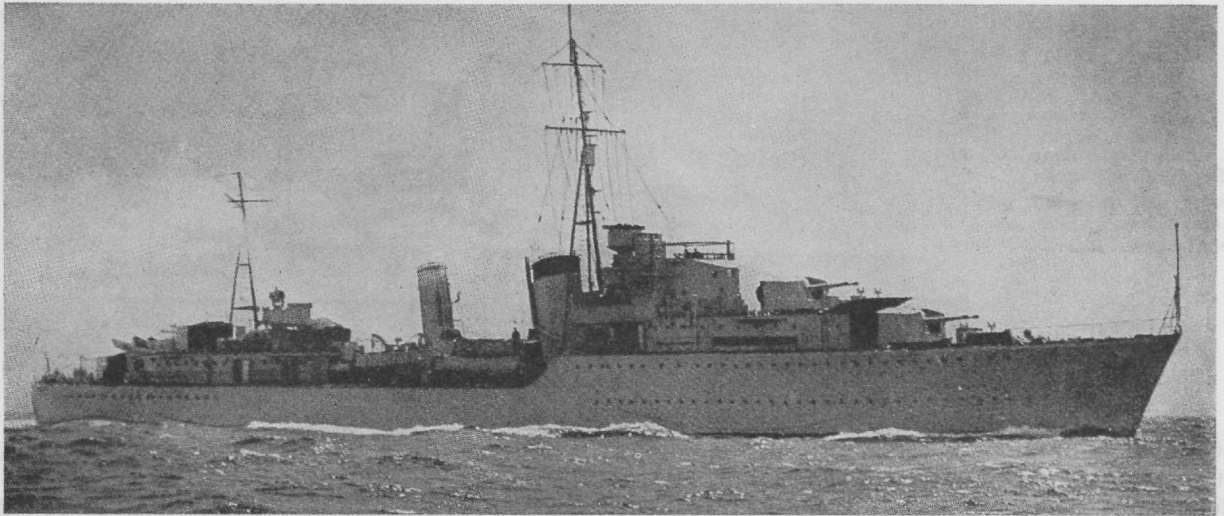
23. oktoobril pääsid avalikkusesse esimesed andmed, et sakslased ründasid eelmisel päeval Põhjamerel üht Briti kaubalaevade konvoid 12 lennukiga. Konvoi pole kaotusi kannud, kuid saatelaevad olla alla tulistanud 4 lennukit.

Samal päeval jõudis USA aurik *City of Flint* Saksa priisimeeskonnaga pardal Murmanski sadamasse. Ilmnes, et priisimeeskond oli pärit lahingulaevalt *Deutschland*, seega oli kindel tõendus, et üks Saksa lahingulaevadest on väljunud Atlandile ja teostab seal ristlejate sõda.

Oktoobrikuu lõppes sellega, et 2 Saksa pommitajat püüdsid rünnata Põhjamerel Doggerbank'ist S pool üht Briti destroyerite flotilli, kuid tagajärjeta.

Oktoobrikuu jooksul kaotas Briti 83 159 t kaubalaevu. Prantsusmaa oli kahe esimese kuu jooksul kaotanud 42 061 t, kuid selle vastu kaaperdanud Saksa kaubalaevu 19 000 t. Erapooletud riigid olid kaotanud kahe esimese sõjakuu jooksul 77 674 t.

Novembrikuu esimesed päevad tõendasid veelkord, et sakslastel oli õnnestunud ookeanidele saata oma lahingulaevu ristlejate-sõja läbi viimiseks. Oletati, et Atlandil ristleb 2 säärast lahingulaeva. Nii tekkis liitlaste olukorras pööre pahemusele, sest laiadel ookeanidel leida eriti ristlejate-sõjaks ettevalmistatud lahingulaevu oli äärmiselt raske ülesanne. Tuli luua koondisi, mis oleksid suutelised võitlema lahingulaevaga, millel oli 6 — 11" suurtükki. Kuid säärase koondiste loomine polnud sugugi lihtne, sest võrdseid laevu ei olnud liitlaste laevastikus.



Briti superdestroier „Alridi“, mis kuulub nn. „Tribal“ klassi. Samasugune oli ka superdestroier „Mohawk“, mis sai vigastada Saksa õhurünnaku puhul Firth of Forth'is 16. oktoobril 1939. a.

Kõik laevad olid kas liiga nõrgad selleks — nagu ristlejad, mis omasid nõrgemat relvastist, kuid suuremat kiirust; või siis kiiruselt nõrgemad, kuid relvastiselt tugevamad — näiteks kõik lahingulaevad. Liitlastel oli ainult 4 lahingulaeva, mis oleksid suutnud võidelda „Deutschland“-tüübilise lahingulaevaga. Need olid: inglaste *Hood*, *Renown*, *Repulse* ja prantslaste *Dunkerque*, kes omasid küllaldast kiirust. Järelikult ainult nende laevadega korraldada laialdast otsimiskampaaniat osutus loomulikult võimatuks.

Novembrikuu keskel algas meresõjas uus kampaania, nn. miinisõda. 14. nov. Briti admiraliteet teatas, et hukkus miinil destroier *Blanche* (1360 t) ja varemalt oli hukkunud Taani aurik *Canada*. See kõik oli sündinud Briti idarannikul, seal, kus laevasõiduteed olid iga päev kontrollitavad ja pidevalt valvatud. Ja nädala lõpul, mis lõppes 19. nov., hukkus miinidel 10 aurikut, kokku üle 35 000 t. Paar päeva hiljem sattus miinile veel üks destroier, nimega *Gipsy* (1345 t), ehit. 1935. a., ja traaler *Mastiff*. Saladuslikul kombel Briti rannikule, eriti madalatesse vetesse ilmunud miinid köitsid kõigi tähelepanu oma suure hävitustööga ja muutsid seisukorra väga ohtlikuks. Need miinid ilmusid isegi säärastrasse kohtadesse, nagu Thames'i jõesuue.

21. novembril avaldati Inglismaal ametlik teadaanne, milles teatati, et on kindlaks tehtud, et 20. ja 21. novembri öödel Saksa lennukid panid miine ja sääraseks miinitüübiks olevat magnetmiini. Magnetmiini idee ei ole uus, vaid sellega tegeldi juba Maailmasõja päevil. Kuid mistüübilised need miinid olid, mida saks-

lased panid, ja kuidas nad töötasid, on senini jäänud ebaselgeks. On väljendatud mitmesuguseid teooriaid, kuid milline neist õige on, on raske öelda.

Üht võib aga märkida säärastrate miinide olemasolu puhul — nende traalimine on äärmiselt raske ülesanne ja kuidas seda läbi viia, on muidugi probleem omaette.

21. novembril õnnestus ühel Saksa allveelaeval tungida Firth of Forth'i ja seal torpedeerida ristlejat *Belfast* (10 000 t), ehit. 1938. a. Ristleja ei hukkunud, kuid loomulikult pidi ta parandusele minema ja nõnda puuduma tegelike teenistusest mõni aeg.

Briti kaotuste seeria jätkus 23. novembril. Sellel päeval üks Saksa 10 000-tonniline lahingulaev ja üks ristleja kohtasid Islandi ja Norra ranniku vahel Briti abiristlejat *Rawalpindi* (16 697 t, end. P. & O. reisijateleav), kes oli seal patrullteenistusel. Lahing oli lühike ja juba 3. kogupauguga tehti osa *Rawalpindi* suurtükke ja tulejuhtimise seadiseid kõlbmatuks. *Rawalpindi* vastas küll oma 6" suurtükkidega nii palju kui suutis, püüdis ka suitskattes põgeneda ülevõimu eest, kuid $\frac{1}{2}$ t. oli kõik lõppenud. *Rawalpindi* viis endaga sügavusse 39 ohv. ja 226 meest.

26. novembril ründasid Saksa pommitajad Briti ristlejaid Shetlandi saarte ja Inglise ranna vahel, kuid tagajärgi ei saavutanud.

28. novembril inglased omakorda atakeerisid 12 lennukiga sakslaste vesilennukite baasi Borcumis, et hävitada lennupaate, mida kahtlustati magnetmiinide veeskmises.

Nii lõppes novembrikuu. See kuu ei olnud toonud erilist uudist sõjapidamises, arvatud välja kuu keskel alanud miinide sõda, mida aga

kuidagi suudeti pidurdada kuu lõpuks. Laevade hukkumise arv oli jälle hakanud alanema ja kuu bilanss oli Britil 85 000 t hukkunud laevu. Selle vastu oli sõja algusest kinni peetud 735 000 t konterbanti, millest 260 000 t oli kinni peetud prantslaste poolt. Saksa kaubalaevu oli kaaperdatud, põhja lastud ja sakslaste eneste poolt hävitatud kolme esimese sõjakuu jooksul 33 laeva — 171 390 t.

Saksa andmed aga kõnelesid vähe teisiti. Sõja algusest oli hukkunud miinidel ja allveelaevade tegevuse tõttu kindlail andmeil 162 laeva kogutonnaažiga 639 689 BRT, sellest oli 52 erapooletute riikide laeva tonnaažiga 185 248 BRT. Arvata võivat, et see arv olevat veel suurem, nimelt 96 079 t võrra. Seega oleks üldse hukkunud 735 760 BRT. Huvitav on, et sellest arvust olla olnud 150 867 t tanklaevu. Vaadeldes neid arve, näivad need olevat liiga suured ja võib arvata, et siia on vist arvestatud kõik laevad, mida üldse on atakeeritud. Kõik teistest allikatest kokkuvõtted näitavad neid arve vähemaina, kusjuures liitlaste poolt antavad arvud on vististi lähedasemad tõele.

Detsembrikuu esimesel päeval Churchill tõendas Briti rahvale, et iga nädal hävitatakse 2—4 Saksa allveelaeva. Saksamaa suutvat aga ehitada nädalas 2½ allveelaeva. Seega allveesõda olla määratud nurjumisele. Seda väidet näisid tõendavat ka arvud, mis näitasid allveelaevade tegevust kaubalaevade põhjalaskmisel. Septembrikuus oli see arv üle 150 000 t, novembris aga moodustas ümarguselt poole sellest arvust.

Paar päeva hiljem tugev Briti lennukite üksus ründas Helgoland juures Saksa sõjalaevu, kuid ei saavutanud tagajärgi.

4. detsembril astus jõusse „t o t a a l n e b l o k a a d“. Juba 22. novembril olid Briti ja Prantsuse valitsused otsustanud hakata kaaperdama kõiki saksa ekspordikaupu kättemaksuks miinisõja eest. Nüüd pandi see keskööl 3./4. dets. maksma. Selle vastu olid energiliselt protesteerinud peagu kõik erapooletud riigid, kuid Briti oli ainult lubanud säästa nende huviseid niipalju kui võimalik. Tegelikult aga kellelegi mingisuguseid järeleandmisi ei tehtud. Nii muutus rea erapooletute riikide majanduslik seisukord veelgi halvemaks, kes olid tegelikult saksa kaupade ekspordeerimisega.

Kuu algul saadi jälle teateid, et üks Saksa taskulahingulaevadest tegutseb Madagaskari lähedal. Seni polnud Briti sõjalevadel õnnestunud nendega kontakti luua vaatamata intensiivsele otsimistöele.

8. detsembril õnnestus ühel Saksa allveelaeval torpedeerida Briti destroyerit *Jersey* (1695 t), kuid laev pääses sadamasse. *Jersey* oli üks

vast rivvi astunud uutest destroyeritest ja seega pidi jälle kohe rivist lahkuma pikemaks ajaks.

13. detsembril teostas Briti lennuvägi esmakordselt õhublokaadi Sylt'i, Borkumi ja Norderny saarte kohal. Blokaadi teostati öösel ja selle eesmärgiks oli takistada lennupaate tõusta õhku, et nad nõnda ei saaks sooritada Briti rannikuvetes miinide veeskimist.

See päev läheb aga Briti ajalukku hoopis teise sündmuse pärast, mis lavastus kaugel kodusetest Lõuna-Atlandil.

La Plata merelahing 13. detsembril 1939.*)

13. detsembri hommikul Briti kergeristleja *Ajax* konvoeeris prantsuse reisijate- ja kaubalaeva *Formose*. Umbes kell 06 00 Saksa lahingulaev *Admiral Graf Spee* märkas *Formose*'i ja tahtis seda atakeerida, kuid kohe nägi enese võrist vähe paremal üht ristlejat, mis osutus *Ajax*'iks. Vähe hiljem ilmus silmapiirile paremal traaversil veel kaks ristlejat, need olid raskeristleja *Exeter* ja kergeristleja *Achilles*. *Admiral Graf Spee* pööras S kursile, et vältida lahingut, kuid see ei õnnestunud. *Ajax* tegi suitskatte, et selle varjul saaks *Formose* põgeneda, ning astus ise esimesena lahingusse. Temale järgnesid kohe *Exeter* ja *Achilles*.

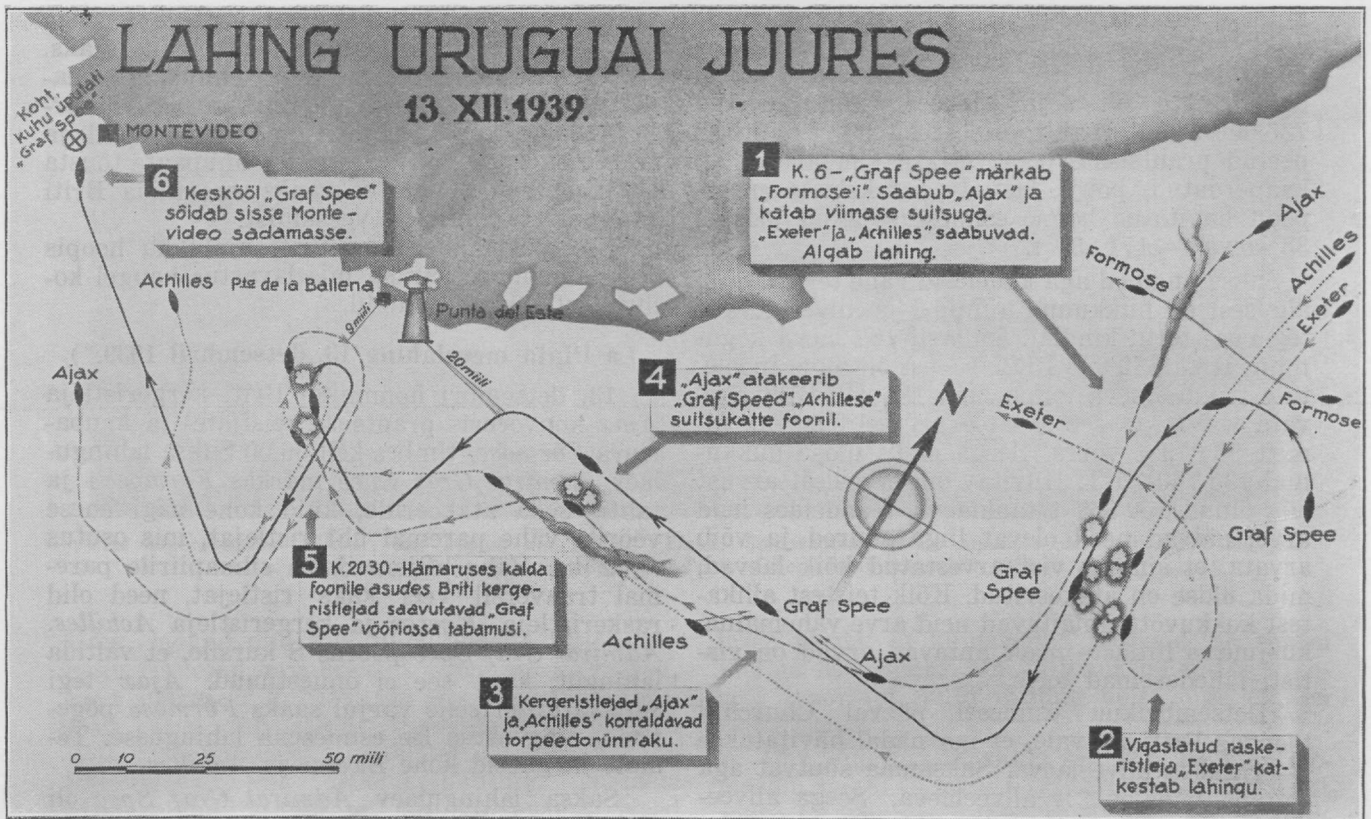
Saksa lahingulaev *Admiral Graf Spee* oli 10 000 t, astus rivvi 1936. a. ja omas kiirust 26 sõlme. Ta oli relvastatud 6 — 11" Krupi suurtükiga, mille mürsu kaal oli 670 lbs ja oli suuteline laskma 3 kogupauku minutis. Suurtükkide ulatus oli 30 000 yardi. Peale selle oli temal 8 — 15-sm., 6 — 105-mm. õhukaitsesuurtüki ja 8 — 37-mm. õk-automaatsuurtüki. Omas katapult ja mahutas 2 lennukit. Ahtris kummalgi pardal oli üks neljatoruline torpeedoaparaat. Parda kogulasku kaal oli 4708 lbs. Soomus pardal oli 5", peatekil 3" ja suurtükitoridel 7". Meeskond 926.

Briti jõude juhatas Commodore H. H. Harwood, kes Lõuna-Ameerika divisjoni ülemaks oli juba alates 1936. a. ja kandis oma lippu *Ajax*'il.

Raskeristleja *Exeter* (8390 t) astus rivvi 1931. a.; kiirus oli 33 sõlme. Relvastis koosnes 6 — 8" suurtükist, mille mürsu kaal oli 256 lbs ja kaugus — 29 000 jardi. Laskekiirus 6 lasku minutis. Õhukaitseseks oli 8 — 4" ja 8 — 40-mm. suurtüki. Omas 6 — 21" torpedotoru ja 2 lennukit. Meeskond — 600.

Kergeristleja *Ajax* (6985 t) astus rivvi 1935. a. Omas kiirust 33 sõlme. Oli relvastatud 8 — 6" suurtükiga, mille mürsu kaal oli 100 lbs ja kaugus 25 000 jardi. Laskekiirus 12 lasku

*) USA ajakirja „Time“ — 25. dets. 1939. a. andmeil.



minutis. Õhukaitse-relvastis koosnes 8 — 4” suurtükist. Omas 2 neljatorulist torpeedoaparaati ja 2 lennukit. Meeskond: 550.

Kergeristleja *Achilles* kuulus New Zeelandi divisjoni, kuid sõja puhkemisel oli ühinenud Commodore Harwood’i komando alla. Laev oli 7030 t suur ja astus rivvi 1933. a. Omas kiirust 33 sõlme. Relvastis oli temal samane kui *Ajax*’il, välja arvatud, et 4” õk-suurtükke oli temal ainult 4. Meeskond: 550.

Kolme Briti ristleja kogulasu kaal oli 3136 lbs.

Admiral Graf Spee, kohates nüüd kolme Briti ristlejat, valis vistist järgmise taktika: oma 15-sm. suurtükkidega hoida eemal kerged ristlejad ja peaartilleeriaga anda hoop kõigepealt *Exeter*’ile kui kõige tugevamale vastasele.

Inglased aga ei mõtelnud astuda lahingusse koondatud rivis, vaid kohe, kui *Achilles* ja *Exeter* nägid *Admiral Graf Spee*’d, nad pöörduisid rohkem lahtise mere poole, et nõnda suruda oma vastast kalda lähedale, kus vabu manööverdamisvõimalusi on vähem ja teiseks, et hommikune tõusupäike oleks endal seljatagant ja paistaks vastase vaatlejaile silma. *Ajax* aga samal ajal

jätkas oma endist kurssi. Nii teostus kallaletung *Graf Spee*’le laial rindel.

Graf Spee püüdis eespoolnimetatud ebasoodsat olukorda parandada pööramisega lahtise mere poole, kuid seda manöövrit takistasid mõlemad järgnevad ristlejad ja tungisid järjest lähemale. Lahing hakkas nüüd jätkuma enam-vähem üldparalleelkursidel, kusjuures mõlemad pooled sõitsid sik-sak-kurssidega. Briti kerged ristlejad püüdsid panna suitskatet, et nõnda katta vastastikku teineteist. See neil osaliselt ka õnnestus ja neil juhtumeil üks pani katte, kuna teine tungis sellest läbi nii ligidale kui sai ja laskis maksimum-kiirusega rea kogulaske ning kadus jälle suitskattesse. Kahjuks *Graf Spee* ei saanud seda kuidagi pareerida, sest juba lahingu algul oli üks mürsk tabanud katapultit ja põletanud seal asuva lennuki. Seda ei olnud enam võimalik eemaldada ja nõnda ei saanud ka teist lennukit luureks kasutada.

Juba lahingu algfaasil olla *Admiral Graf Spee* saanud kaks 8” tabet *Exeter*’ilt. Need olla läbistanud paksima soomuse üks ahtris vasakul pardal kõrgemal pool veeliini ja teine tabanud tulejuhtimise posti. Selle tagajärjel kustunud seal kõik tuled, telefonid langenud välja, kesktule juhtimine katkenud, sest osa

tulejuhte ja vaatlejaid olla saanud silmapilkselt surma. Tulejuhtimist tuli jätkata nüüd ahtri tulejuhtimise postist.

Vahepeal aga kannatas *Exeter* raskesti. Pealisehitis oli muutunud risuhunnikuks, side katkes, roolida tuli ahtri keskpõstist ja käsud anti edasi meeste ahelat pidi mööda tekki. Järkjärgult langesid suurtükid välja ja lõpuks jäi ainult üks 8" suurtükk laskevõimeliseks. Siis tulid saatuslikud tabed. Masinaruumi tungis sisse üks raske mürsk. Seetõttu langes kiirus ja *Exeter* pööras kõrvale, et lõpetada lahing. Kell oli umbes 10.00.

Lahing aga jätkus kahe kergeristleja poolt endise taktikaga. Tagajärjeks oli see, et üks *Graf Spee* 15-sm. suurtükitornidest lasti puruks.

Õhtu ligemale jõudes püüdsid mõlemad ristlejad jätta *Graf Spee* enesest W poole, et nõnda *Graf Spee* jääks valgustatud õhtutaevale hästi

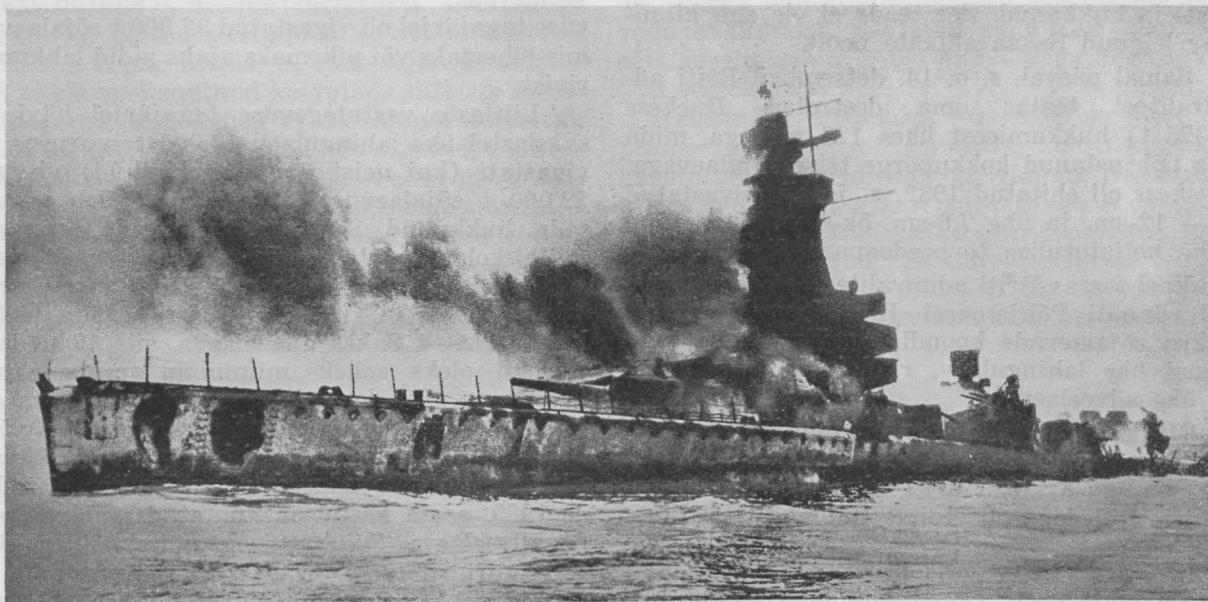
Inglased kaotasid: *Exeter*: 61 surnut ja 23 haavatut; *Ajax*: 4 surnut ja *Achilles* 7 surnut.

Lahingut võib pidada Briti võiduks. Temaga saavutati eesmärk, milleks pidevalt oli tehtud ettevalmistusi. See eesmärk oli — hävitada ookeanidelt ristlejate-sõda pidavad vaenlase laevad. Kuigi ülesanne oli raske, siis ometi täideti see vaatamata raskele kaotusile.

On väga mitmesuguseid oletusi, miks *Admiral Graf Spee* kaotas selle lahingu. Loetleme siin allpool mõningad, mis võivad ka tõepäraseid aluseid anda sündmuse hindamiseks.

1. Kuna *Admiral Graf Spee* omas 8 diiselmootorit kui peajõuallikat, siis täiel käigul olla diislitest põhjustatud laeva vibreerimine takistanud tulejuhtimist.

2. Isiklik koosseis olnud liiga noor ja kogememata, mis oli põhjustatud liiga kiirest laevastiku juurdekasvust.



Saksa lahingulaeva „Admiral Graf Spee“ hukkumine La Plata suudmes 17. detsembril 1939. a.

projekteerima. Ise aga hoidusid mõlemad kalda varju. Just enne pimedat tulekut oli kaks ägedat kokkupõrget. Nendest ühes *Graf Spee* sai raskeid tabamusi vööri veeliini, mistõttu käiguga pressiti vööri ruumidesse tugevasti vett. *Graf Spee* pööras nüüd S-kursile, et vältida ebasoodsaid olukordi ja jõuda rutem pimedasse, mis temal ka õnnestus. Alles hiljem ta keeras NW poole ja jõudis keskööl Montevideo reidile, kuhu teda jälgisid ka kõik Briti ristlejad.

Nii lõppes lahing, mida nii kaua oli oodanud Briti rahvas pärast igasuguseid ebaõnnestumisi ja raskeid materjalseid kaotusi.

Lahingus kaotas *Graf Spee* surnutena 38 ja haavatutena 60 meest.

3. Briti 6" suurtükkide suur laskekiirus põhjustanud palju vigastusi.

4. Õnnetud tabamused rikkusid tulejuhtimise süsteemi.

5. Briti ristlejad saavutanud tänu suuremale kiirusele head taktikalised positsioonid.

6. *Admiral Graf Spee*1 olnud liiga nõrk soomus, mis lubas 6" mürskudel sooritada suuri purustusi ja läbistusi.

7. Briti ristlejate taktikaline väljaõpe olnud väga hea. Vastastikune abistamine ja koostöö tugev.

8. Inglastel olla olnud tugevam moraal.

Need on kokkuvõetult need mõtted, mida on väljendatud ajakirjanduses ja ajakirjades. Mis

olid siin selle sündmuse õiged põhjused, seda selgitab objektiivselt kord ajalugu.

Sündmuse epiloo lavastus 17. detsembril La Plata jõesuudmes. Kapten Langsdorf viis oma laeva merele ja uputas just väljaspool territoriaalvesi. Meeskond aga asus kaasasõitnud laevadele ja interneeriti hiljem Argentiina võimude poolt.

Nii lõppes ühe ristlejate-sõda pidava lahingulaeva tegevus. *Admiral Graf Spee* olla ookeanidel tegutsenud 3 kuud vahetades tihti oma nime. Sellega on ka seletatav, et oletati kahe lahingulaeva viibimist Atlandil ja India ookeanil. Kolme kuu jooksul *Admiral Graf Spee* uputas üe 50 000 t kaubalaevu.

Järgmise detsembrikuu sündmusena määrgime Briti admiraliteedi teadet, et Briti allveelaeval *Ursula* (540 t) olla õnnestunud torpedeerida Elbe jõesuudmes üht *Köln* (6000 t) klassi ristlejat, mis olnud kaitstud 6 destroyeri poolt. Ristleja hukkunud. See teade ei ole aga kinnitust leidnud Saksa allikate poolt.

Samal päeval, s. o. 14. detsembril Briti admiraliteet teatas oma destroyeri *Duchess* (1375 t) hukkamisest ühes 129 mehega, mida olla põhjustanud kokkupõrge teise sõjalaevaga. *Duchess* oli ehitatud 1932. a. ja oli relvastatud 4 — 12-sm. ja ühe 7,6-sm. õk-suurtükiga ning kahe neljatorulise torpedoaparaadiga.

Veel teatas Briti admiraliteet, et samal päeval rünnati Põhjamerel Briti lennukite poolt Saksa sõjalaevade koondist, millesse olla kuulunud üks lahingulaev, ristlejaid, destroyerid ja üks allveelaev.

Millised olid selle rünnaku tagajärjed, ei ole teada.

Siis aga avaldas Briti admiraliteet rea saavutisi, milledega olla toime tulnud Briti allveelaev *Salmon* ($\frac{670}{960}$ t) vanem-leitnant L. O. Bickford'i juhtimisel. Temal olla õnnestunud torpedeerida üht Saksa allveelaeva, mis sõitis pealvee. Saksa allveelaev sai mitu torpeedot pihta ja vajus sügavusse mõne minuti jooksul. Hiljem olla *Salmon* leidnud pinnalt mõningaid esemeid, mis tõendasid hukkamist.

Paar päeva hiljem *Salmon* olla näinud koju-ruttavat *Bremen*'it, kuid pole meelega seda torpedeerinud. Järgmisel päeval, arvatavasti 18. detsembril, *Salmon* nägi kiiluveerivi, mis sõitis sik-sak-kurssidega. Rivis olla olnud lahingulaevad *Scharnhorst*, *Gneisenau* ja üks *Deutschland*-tüübiline, kaks 10 000 t raskeristlejat (vist *Admiral Hipper* ja *Blücher*) ja ristleja *Leipzig*. Ataak olla õnnestunud selletõttu, et rivi pööranud just parajal momendil allveelaeva poole. Nii olla *Salmon* lasknud välja 6 torpeedot, millest üks olla kohe tabanud rist-

lejat *Leipzig*. Minut hiljem olla järgnenud veel 2 plahvatust ja komandör arvas, et ta tabas teist rivis olevat raskeristlejat.

Seda sündmust eitavad aga Saksa allikad. Aasta lõppsündmuseks osutus ühe Saksa allveelaeva saavutus, kellel õnnestus 29. detsembril torpedeerida Šotimaast W pool üht Briti *Queen Elisabeth* klassi lahingulaeva. Lahingulaeva nime Briti admiraliteet ei avaldanud ja teatas ainult, et laev on õnnelikult jõudnud sadamasse.

Nii on lühidalt loetletud kõik meresõjalised sündmused, mis aset leidsid 1939. aasta jooksul.

Kokkuvõte.

Sakslaste meresõjalise tegevuse tagajärjel oli liitlastel hukkunud 75 347 t sõjalaevu, kusjuures sellest langes 41 650 t allveelaevade tegevuse arvele (*Courageous* ja *Royal Oak*). Allveelaevade, pealveelaevade ja lennuväe tegevuse tagajärjel oli vigastatud 92 900 t sõjalaevu, mis lähemaks või pikemaks ajaks pidid lahkuma rivist.

Liitlaste vastutegevuse tagajärjel hävines sakslastel üks lahingulaev 10 000 t suuruses ja vigastati (kui neist osa ei hukkunud) vististi 22 000 t sõjalaevu. Sellele lisaks tuleb arvestada hukkunud Saksa allveelaevade tonnaaž, mille kohta usaldatavaid andmeid pole veel avaldatud. Kui arvestada Briti admiraliteedi esimese lordi Churchill'i ütlust, et iga nädal hävitati 2—4 Saksa allveelaeva, siis 17 nädala jooksul oleks selleks miinimum arvuks olnud 34. Kuna allveelaevade uputamise küsimus on alati problemaatiline ja selle küsimuse üle võib otsust teha ainult siis, kui hukkamisest jäävad järele otsesed tõendused, siis võiksime oletada, et 1939. aasta kestel on uputatud umbkaudselt 30 allveelaeva. See arv isegi näitaks juba küllalt suurt kaotuste protsenti, kui arvestada, et sõja algul oli Saksamaal rivis 55 allveelaeva.

Täpseid andmeid esitada kaubalaevastiku kaotuste kohta on raske. Liitlased on peagu järjekindlalt andnud teateid oma kaotuste kohta, kuid ka siin on lünki sisse jäänud. Eespool oleme andnud üksikute kuude kohta kokkuvõtteid, arvatud välja detsembrikuu. Viimase kuu kohta on andmed senini puudulikud. Kui arvestada uppunud tonnaaži üksikute laevade hukkamise teadete järgi, siis saame selleks arvaks 124 000 t, mida kaotas Briti kaubalaevastik. Kokku oleks siis Briti kaotanud 1939. a. jooksul ümarguselt 450 000 t. Kui sellele lisaks arvata prantslaste kaotused ümarguselt 56 000 t ja Poola kaotus 14 294 t (*Pilsudski*), siis annaks see kokku liitlaste kaubalaevastiku kaotusi 520 294 tonni. Peale selle on loomulikult saanud vigastada terve hulk

kaubalaevu, mis on küll pääsnud hukkumisest, kuid vigastuste tõttu on muutunud lühemaks või pikemaks ajaks teenistuskõlbmatuks.

Liitlaste kaotusi on kompenseerinud teataval määral need Saksa kaubalaevad, mida liitlastel on õnnestunud kinni võtta priisidena. Nii olla liitlased sel moel saanud 119 377 t kaubalaevu.

Erapooleteid kaubalaevu on hukkunud nelja kuu jooksul ümmarguselt 250 000 t. Ka see arv ei ole täpne, kuid seda arvu võib iseloomustada kui miinimumi. Sellest on kuulunud Norrale 64 000 t, milline arv on pärit Norra allikast ja tohiks seepärast olla täiesti tõepärane.

Sõja vältel on liitlased merel ja kontrollsadamais kinni pidanud ligi 900 000 t mitmesugust kaupa, millest kahtlustati, et see võis olla määratud Saksamaale või oli otseselt määratud Saksamaale, ning seepärast konfiskeeriti.

Kui nüüd vaadelda meresõjas saavutatud tagajärgi, lähtudes sõjapidamisviiside seisukohalt, siis võime ütelda, et väikesõja operatsioonid ei ole veel suutnud kõigutada liitlaste merevalitsemist. Allveesõda ei ole annud tulemusi, miks oleksid võrreldavad Maailmasõja piiramata allveesõja tulemustega. Selle põhjenduseks võib olla asjaolu, et kuigi Saksamaal oli käesoleva sõja algul 55 allveelaeva, siis sellest ligi 50% olid 250-tonnised allveelaevad, mis pole kaugeltki kohased allveesõja pidamiseks kaugtel distantsidel ja pikaajaliseks merel vii-

bimiseks. Seepärast võivad olla täiesti tõepärased kuuldused, et Saksamaa on asunud uute allveelaevade ehitamisele, mis olla veeväljasurvel märksa suuremad.

Miinisõda algas novembrikuu keskel ja kestis täie intensiivsusega aasta lõpuni. Tulemuste kohta pole veel täit selgust, kuid üldpildis näib tagajärgi olevat küllaltki tähelepanu vääriv.

Ristlejate-sõja otsesed tagajärjed ei ole suured, kuid kaudne mõju oli kahtlemata häiriv. Sääraste *Admiral Graf Spee* taoliste lahingulaevade viibimine ookeanidel mõjutab tugevasti mereühendusi ja meie teame, et Maailmasõja ajal tuli niisugustel juhtumitel osaliselt isegi katkestada kaubalaevade liiklemine.

Õhusõda merel oli väga intensiivne ja, nagu tagajärjed näitavad, ei ole isegi laevastiku baasid selle kallaletungi vastu immuunsed. Nii võime märkida, et ankruliseivate sõjalaevade vastu on rida rünnakuid õnnestunud, kuigi ei ole sellega õnnestunud otseselt põhjustada laevade hukkumist. Seevastu rünnakud liikuvate sõjalaevade pihta ei ole annud tagajärgi, mida võis ka oletada.

Lõpetades käesoleva meresõjalise ülevaate peame märkima, et kirjutise koostamisel on kasutatud andmeid, mis on leidnud avaldamist ajakirjanduses ja ajakirjades. Seega ei ole need andmed täiesti usaldatavad ega tõepärased. Igasugused hinnangud ja järeldused on tehtud niivõrd objektiivselt, kuivõrd see on osutunud võimalikuks võttes arvesse neid andmeid.

Saksa a-laevade kasutamisest 1917. aasta esimesel poolel.

Üldine olukord.

Möödunud Maailmasõjas oli piiramatu allveesõda see, mis pidi Inglismaa põlvedele suruma. Arvestades neid tulemusi Saksamaa näib olevat asunud tegutsema ka praeguses sõjas Inglismaa vastu peamiselt a-laevadega ja õhujõududega. Nõnda peaksid küll huvitama Maailmasõja selle perioodi mõningad üksikasjad.

31. jaan. 1917. a. avaldati õieti need põhjused, mis sundisid Saksa kõrgemat juhatust välja kuulutama piiramata allveesõda ja ka lootused, mis sellele pandi. Inglise kaubalaevastiku tonnaaž ulatus tol ajal 16 miljonile tonnile, millest 7 oli vajalik sõjalisiks otstarbeiks. Kaubaveoks jäi seega 9 milj. t, millest Saksa merekindralstaap lootis hävitada 1917. a. lõpuks ⅓. Saksa ülemjuhatus oli veendunud, et neutraalriikide laevad põhja laskmise kartusest loobuvad kaubandusest Inglismaaga, mille taga-

järjel viimane oleks sunnitud tegema rahu. Väike oli ka kartus, et USA astuks sõtta, kuna USA armeede ületoomiseks ei jätkuks transpordite.

Ludendorff'i mälestusis leiame, et Saksa vägede seisukord oli kaunis raske ja et ta lootis oma a-laevadele. Märgitakse: „jaanuari lõpul meid üllatas järsku venelaste pealetung Miitavile, mille pareerimiseks olime sunnitud koguni taanduma rinde lühendamise eesmärgiga, et selliselt saavutada reserve“.

Olukorra kohta saksa a-laevastikus teame, et 01. jaan. 1917. a. oli rivis 54 *U*, 34 *UB* ja 30 *UC*-tüübilist laeva — kokku 118 a-laeva¹⁾. Neist tuleb aga välja arvata *U 1*, *U 2*, *U 3*, *U 4*, *U 9*, *U 16*, *U 17*, *U 24*, *U 30*; *UB 2*, *U 9*, *U 11*,

¹⁾ „Introduction à l'Etude de la Guerre sousmarine“ andmetel, koostatud Prantsuse merekindralstaabi ajaloo-sektsiooni juhataja Laurens'i poolt.

U 25, U 28 ja UC 28, mis kuulusid õppekoondestesse ning UB 8, mis anti üle bulgaarlastele, seega oli tegevuseks 45 U, 28 UB ja 29 UC-tüübilist laeva.

Dislokatsiooni Laurens ei too, ent selle kohta leiame andmeid Newbalt'i raamatus „A Naval History of the War 1914.—1918“, milles märgitakse, et 1. veebr. oli sakslasil Põhjamerel 57 a-laeva, Läänemerel — 8, Flandria flotillis — 38 ja Vahemeres — 31, kokku 134. Kuigi selles arvus on nii õppe- kui ka Austria a-laevad, saame neist andmeist siiski teatud ettekujutuse a-laevade asetusest või dislokatsioonist. Newbalt mainib ka, et jaanuaris oli neist tegevuses 12%, sadamas 30%, remondis 38% ja tegevusvõimetuid 20% *).

Sellekohaselt võib järeldada, et enne energilist a-laevade tegevust või piiramata allveesõjale üleminekut oli teatud puhkus meeskondadele siiski võimaldatud.

Olukord kanalis, mis osutus soodsaimaks teeks a-laevade tegevusrajooni.

Admiral Bacon Dover Patrol'i juhataja (15. 06 — 15. a. kuni 1. 01 — 1918. a.) märgib, et kõige rohkem ta kartis ristlejate ja destroyerite rünnakut Downsi reidile, kus seisis alati ankruil ca 100 kaubalaeva igasuguse varustisega. Dover Patrol pidi neid kaitsma, ent omas väga piiratud jõude seks. Sakslased omasid Flandria koondisis kuni 35 destroyerit ja 30 a-laeva, milledega oleks pimedal ööl olnud kerge purustada reidi mõningaid valvelaevu. Igatahes nad oleksid võinud teha Downsi reidil kaubalaevade uputamise sellise kahju, mis oleks ületanud tunduvalt kõigi a-laevade kuu tegevuse või tulemused. Sakslased hoidsid siiski selliseist rünnakuist esialgu, et mitte kaotada peajõududele nii vajalikke kergete jõude.

Tegevuse kohta kanalis olgu mainitud, et üle 6.000.000 sõduri toimetati Prantsusmaale ilma ühegi kaotuseta, üle miljoni haavatu ja haige saabus tagasi Inglismaale, 75.000 transporti väljus Falkstown'ist või Dover'ist Boulogne'i või Calais'sse, milledest ei saabunud vaid 12. Ca 150.000 aurikut läbis Downsi, ca 50.000 laeva läbis Prantsuse ranniku vesi d'Antifer ja Dunkerque'i neeme vahel, kusjuures a-laevade ründamise kui ka avariisid miinide tõttu ei olnud rohkem kui 60 korral. A. Thomazi toob need andmed Dover Patrol'i õigustamiseks saksa a-laevade vastu tegevusel.

*) Saksa kirjaniku kapten Persius'e andmed, kes märgib ka, et a-laevade meeskonnad ei olnud küllaldaselt välja õpetatud.

Piiramatu allveesõja alguks oli olukord Dover Patrol'i rajoonis veel muutunud järgmiselt: 1916. a. oktoobrihalbade ilmade tagajärjel kõrvaldati Belgia ranniku esine võrkudetõke, mis takistas Flandria flotilli kuuluvate saksa a-laevade tegevust. Selle asemele olid pandud võrgud Downs'—Dunkerque'i vahel 50 km pikkuselt eesmärgiga takistada a-laevu läbimast kanalit. Seda eesmärki ei saavutatud aga vahendite kui ka organisatsiooni ja valve puudulikkuse tõttu.

Sakslased avastasid varsti läbikäigud võrkudes, saades seega senisest veel rohkem orienteerumisevõimalusi kanali läbimisel. Varsti leiti ikka rohkem ka saksa miine võrkude läbikäikude läheduses.

Miinides hukkunud tonnaži kõver 1916. a. oktoobris märgib seetõttu ka järsku tõusu, tõustes sama aasta novembris oma maksimumi kogu sõja vältel. 1916. a. aug. alates omatakse miinidel hukkunud liitlaste tonnaži kohta järgmisi iga kuu andmeid: 8085 t, 24204 t, 32449 t, 62062 t ja 28238 t; 1917. a. — 41778 t, 34005 t, 46001 t ja aprillis 46462 t; 1916. a. kuu keskmine oli 27839 t. Kõvera tõus on tihedalt seoses ka saksa UC tüübi rivisse astumisega; alates 1916. a. 7 UC juurdetulekuga tõuseb see arv kuude järele: 11, 17, 25, 30 ja 1917. a. kuni aprillini (juurde arvatud): 36, 49, 54, 54 (Laurens'i järele).

A-laevade tegevuse tõkestamiseks pannakse adm. Bacon'i korraldusel uuesti võrkudetõke 25. juulil Belgia sadamate ette ning hukutatud tonnaži kõver läheb järsult alla. A. Thomazi märgib, et osaliselt põhjustas seda ka a-laevade baaside pommitamine õhujõudude poolt, kuna 1917. a. lõi läbi põhimõte, et on kasulikum hävitada a-laevu nende baasides kui merel, mille tagajärjel tihenevad ka õhujõudude rünnakud saksa a-laevade baasidele Belgia ranniku sadamais.

Nõnda peab üldiselt konstateerima fakti, et eeldused allveesõjaks kanalis olid soodsad.

Olukord Saksa a-laevastikus enne piiramata allveesõja väljakuulutamist ja juhtnöörid a-laevadele.

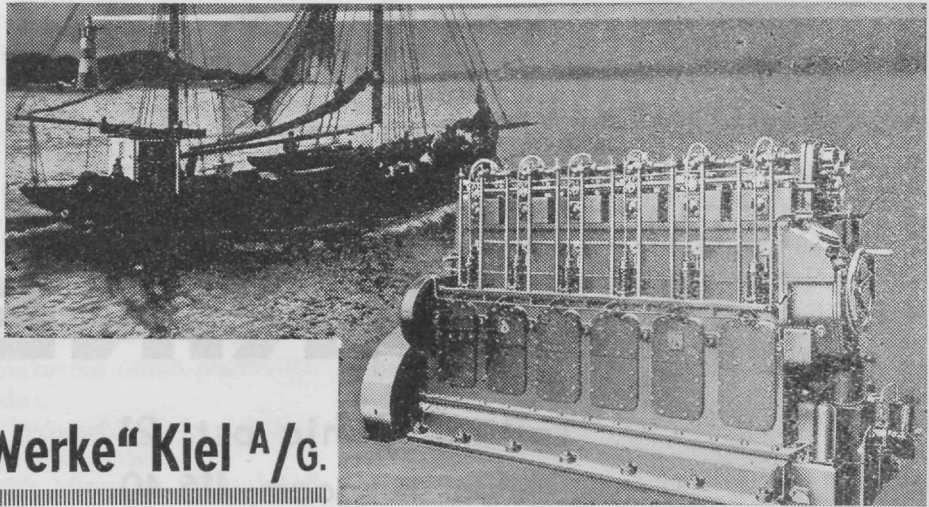
1. veebr. kuulus Saksa laevastiku koosseisu seega 46 U, 27 UB ja 35 UC-tüübilist laeva, kokku 92 a-laeva. Välja on jäetud eespool nimetatud õppe-laevad ja ka 1. dets. 1916. a. rivvi astunud 3 U ja 13 UC, millede meeskonnad ei olnud veel küllalt vilunud (ca 2 kuud õppust).

Instruktsioones a-laevade komandörelle Laurens, „Le Blocus et la Guerre sousmarine“ mainitakse:



Parimad

laevamootorid, diiselmootorid, gaasimootorid ostate üleilmselt tuntud tehastest



„Deutsche Werke“ Kiel A/G.

Ainuesindaja Eestis:

U/ü. A. I. K. Joh. Lorup & Ko. Tallinn

Uus tän. 4. Telefonid 450-33 ja 494-67.

EESTI

Suurimaid ja vanimaid

kodumaa

kindlustusseltse

LLOYD

Toimetab kõike

kindlustusoperatsioone

METALLITÖÖSTUS AKTSIASELTS „ILMARINE“

Tallinn, Põhja pst. 21
Telefoni keskjaam 416-40

A-S. VENNAD KIMBERG TRAADI- JA NAELATEHASED

Kontor: NUNNE 16
Telefon 448-17, 476-97

TALLINN

Tehased: KATUSEPAPI 35
Telefon 304-34

Meie valmistame:

naelu:

lati-, katuse-, papi-, pleki-, vormi-, side-, sadulsepa-,
saapa-, paadi-, kaare jne. ● Kabjanaelu ● Okastraadi
obadusi ● Traati — haljast, põletatud, tsingitud, lakee-
ritud, vedru, telegraafi, klaasimise jne. ● Okastraati ●
Hobuseraudu ● Neete — rauast, vasest, alumiiniumist ●

„Eesmärgiks on sundida Inglismaad tegema rahu, otsustades seega sõja. On vajalik tegutseda energiliselt ja kiiresti. Allveesõda tuleb arendada suurima energiaga: ükski laev, mis on määratud hävitamisele, ei tohi jääda ujuma pinnale... Sooritatakse lühikesi reise, mille jooksul kuulub kasutamisele iga a-laeva kogu torpeedorelvastis ja suurtüki laskemoon. Sadamas viibimine olgu miinimumini piiratud, mille jooksul kuuluvad tegemisele vaid hädavajalikud tööd ja needki võimalikult isikliku koosseisuga. Puhkusi isiklikule koosseisule võimaldada vaid sel juhul, kui tööd laevas ei vaja isikliku koosseisu juuresolekut.“

„Allveesõda ilma hoiatuseta omab paremusi, mida tuleb ära kasutada:

- 1) Atakeerida kõiki relvastatud ja kahtlasi laevu sukeldunud olukorras.
- 2) Ära kasutada kõik rünnaku võimalused öösi.
- 3) Avada kohe vahetpidamatu tuli ilma hoiatuslasuta.

Kui laev on kinni peetud ja maha jäetud meeskonnast, siis läheneda talle ahtri poolt, hoides vööri torpeedotorud laske- ja laev sukeldusvalmis. Juhul, kui viimane osutub lõksuks, siis hoitakse sellise lähenemisega rammimisest kui ka varjatud suurtükkidest, mis harilikult on asetatud mõlemale pardale. Üldiselt piirduda vaid ühe torpeedoga igale laevale.“

Instruktsiooni aluseks on võetud järgmine reegel:

„Kui on valida lahingulaeva või suure kaubalaeva vahel, siis valige viimane. Ärge võtke mingeid katseid ette vastase a-laeva vastu, hoiduge vaid enda avastamisest nende poolt. Kui omate kõik eeldused vastase a-laeva edukaks torpedeerimiseks, siis tuletage meelde, et on otstarbekohasem hoida torpeedot vastase kaubalaeva jaoks.“

Seege said a-laevad korralduse mitte siduda oma tegevust vastase sõjalaevadega, kusjuures nende tegevust kaubalaevade vastu kergendati õigusega hävitada ilma hoiatuseta ükskõik mis vahendeiga iga kohatud laev. Nende tegevust soodustas veel asjaolu, et a-laevade vastuabinõud olid vähe arenenud, konvoid rakendati alles kanalis tegevusse, kuna teistes rajoones liikusid laevad veel üksikult.

Piiramata allveesõda ja tulemused.

Alustades piiramatut allveesõda ning hävitades veebruaris 470 363 t otsese tegevusega ja 34 005 t miinidega, piirdusid sakslaste kaotused rünnakpaatide alal vaid *U 83*, mis hukkus a-laeva lõksust. Suuremaid kaotusi kandsid saksa allveeveskjad *UC* tüüpi. Nii hävitati 8. veebr. Põhjameres *UC 39* ja *UC 49* sügavus-

pommidega ja artilleeriatulega, kuna 28. veebr. Inglismaa idarannikul *UC 32*.

Neutraalriikidele avaldas piiramatu allveesõja esimese kuu tulemus väga tõsist mõju. Norra ja Taani laevad lõpetasid reisirid Inglismaale ja Prantsusmaale. Rootsi oli Saksamaa surve all ning a-laevade tegevus näis rahuldavana.

Ent kui uurida lähemalt arve, mis toob Laurens, ning teha neist järeldusi, siis saame ootamatu resultaadi. Põhjamerel väljus merele 16 *U*, 3 *UB* ja 15 *UC*-tüübilist a-laeva, üldine ristlemispäevade arv 410, mille arvele tuleb 353 000 t uputatud tonnaži. Iga ristlemispäeva peale seega 0,45 laeva või 860 t. Vahemeres — 150 ristlemispäeva, 101 000 t põhja lastud tonnažiga, mis teeb 0,33 laeva või 673 t igale a-laevale päevas.

Arvestame välja a-laevade kasutamise koefitsiendi. 1. veebruaril oli toodud kaalutluste kohaselt sakslasil rivis 92 a-laeva, kuupäevade arv — 28, mis teeb a-laeva-päevi veebruaris $92 \cdot 28 = 2576$. Merel viibiti aga kõigest $410 + 150 = 560$ päeva, mis moodustab kõigest 0,218 üldisest a-laeva-päevade arvust; selle suuruse, mis iseloomustab õieti a-laevade kasutamist, nimetamegi a-laevade kasutamise koefitsiendiks.

Kui arvestada, et kaalutluste kohaselt on välja arvatud üldisest a-laevade arvust 32 saksa a-laeva ning Austria a-laevad, ei saa imestamata jätta a-laevade kasutamiskoeffitsiendi väiksust, tolle ajajärgu kohta, mis nõudis erakordselt intensiivset tegevust.

Tekib paratamatult küsimus, kas Laurens'i statistikas ei ole viga või kas nii madal kasutamiskoeffitsient ei ole juhuslik?

Saksa kirjanikud vaikivad oma a-laevade tegevuse intensiivsusest, käsitledes vaid absoluutseid arve; ent nende andmed kinnitavad siiski a-laevade vähest merel viibimist. Ajaloo ametliku väljaande I osa põhjalik läbivaatamine ei anna midagi, mis selgitaks väikest a-laevade arvu Helgolandil lahes 28. aug. 1914. a. Vajalikul momendil nad suuremalt jaolt puudusid, ent merel neid ka ei olnud. Iseloomustav on endast 19. aug. 1916. a. fakt, millal kõik laevastiku jõud olid mobiliseeritud väljasõiduks Inglise ranniku vastu ja millal a-laevadest oli moodustatud mitu liikuvat tõket. Scheer ja saksa kirjanikud ei maini tõkete arvu, ent *U. S. Nav. Inst. Proceedings* annab selle siiski, mainides, et kahes põhjapoolses liinis oli vaid 10 *U*; lõunapoolses Flandria flotilli a-laevad (*UB* ja *UC*). *U* tüüpi a-laevade arv oli aga 1. aug. — 42; kui sellest arvust maha arvata 9 õppe-, 6 Vahemere ja 4 a-laeva, mis olid rivvi astunud pärast 1. 6. — 16. a.,

saame 23 a-laeva. Seega *U*-laevade kasutamiskoeffitsient oli $10 : 23 = 0,435$. Kui arvestada asjaolu, et väljasviibimine pidi kestma vaid 3—4 päeva, siis oli see koeffitsient ikkagi väike.

1917. a. veebruarikuu tegevust iseloomustatakse Laurens'i poolt järgmiselt: „A-laevade tegevus oli küll energiline, ent sellele vaatamata väga ettevaatlik; a-laevad kasutasid artilleriat suurelt kauguselt ja positsiooni olukorras; kergesti allaandev laev osutus kahtlaseks ning seda uuriti kaua periskoobist.“ Hoidudes valvelaevadest eemale nad uputavad nende naabruses olevaid mõningaid kaubalaevu, püüdes seejuures lahkuda enne, kui valvelaevad suudavad neid märgata ja alustada vastutegevust. Suur osa Atlandisse minevaid a-laevu eelistab kasutada Inglise kanalit teekonnale ümber Inglismaa, mille tagajärjel mehhanismide kulu ja remontide vajadus väheneb. Miinitõkked kui ka võrgud läbitakse peaaegu eranditult öösi pealvee olukorras. Eriti soodsaiks loetakse halba ilmastikku, millal valve nõrgeneb. Juhul, kui selgub, et kanali kaitses on võetud kasutamisele erilisi võtteid, siis kasutatakse tagasisõiduks põhjapoolset teed ümber Inglismaa, milleks alati hoitakse vastav küttagavara.

Märtsis töötas Atlandis 18 *U*, milledel oli 275 ristlemispäeva kaldast kaugeis rajoonides; 5 neist läbis kanali. 18 *UC* ja 2 *UB* töötas kaldarajoonis. Peategevust arendati SW suunas Iirimaast; teostati veeskmist Inglismaa lõunapoolsete ja Prantsusmaa läänepoolsete sadamate ees. A-laevad jälgisid vahetpidamatult kaubalaevade liikumist sooritades luuresõite oma rajoonidest teistesse kohtadesse, kuhu laevade liikumine võiks kalduda. Torpeedorünnakud esinevad ikka sagedamini. Suured *U* paadid on suurendanud oma torpeedo tagavara kuni 18-ni, kuna *UC* võtavad kaasa 4. Vahemeres on teostatud 13 väljasõitu, kusjuures a-laevad püüavad üllatada kaubalaevu selliseis rajoonis, kus nad ei ole varem olnud, ent rünnakud muutuvad järjest raskemaks kaubalaevade relvastuse tagajärjel.

Tagajärjed: Põhjas — 455 ristl-päeva, uputatud tonnaaziga 405 000 t, igale a-laevale seega päevas 0,55 laeva või 889 t; Vahemeres — 170 ristl-päeva, uputatud tonn. 75 500 t, mis teeb a-laevale päevas 0,21 laeva või 444 t. Statistika märgib kaubalaevade kaotuste kohta: a-laevadest 470 363 t, miinidest 34 000 t, kõigist põhjusist kokku 578 253 t.

Arvates välja õppea-laevad, 1 Bulgaaria ja need, mis astusid rivvi pärast 1. jaan. 1917. a. (7 *U* ja 22 *UC*), oli rivis 1. märtsiks 43 *U*, 27 *UB* ja 26 *UC*-tüübilist a-laeva, kokku 96

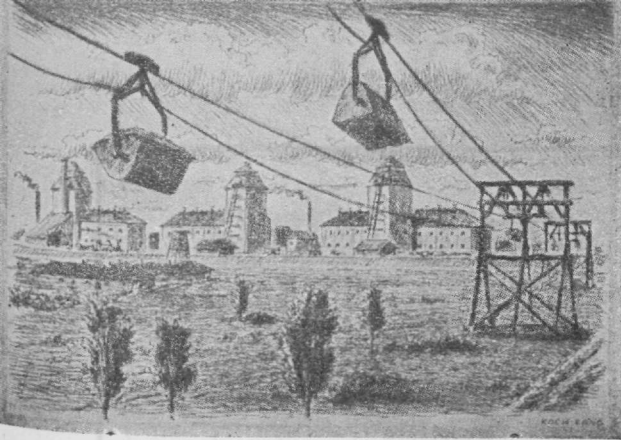
a-laeva. A-laeva päevade arv oli $96 \cdot 31 = 2976$, mis annab a-laevade kasutamise koeffitsiendi $(455 + 170) : 2976 = 0,21$.

Kaotused a-laevade alal olid järgmised: *UC 43* inglise a-laeva *G 13* torpeedost Põhjamerel ja *UC 18* Inglise kanalis. *UB* tüüp ei kannu kaotusi, välja arvatud *UB 6*, mis sattus Hollandi kalda rajoonis madalikule ja interneeriti. *U*-tüübilisist *U 85* hävitatakse a-laeva lõksu poolt oma teisel reisil (astus rivvi 1917. a. jaan.).

Nii näeme, et a-laevade kasutamise intensiivsus ei ole tõusnud. Liitlaste kaotuste suurenemine on tingitud vaid a-laevade arvu suurenemisest ja suuremast päevade arvust kuus. Saksa valitsus märgib uputatud tonnaazi kohta 781 500 t veebruaris ja 861 000 t märtsis. Rahvas oli vaimustuses, ent ülemjuhatuselaevalt meeldis muudatus neutraalriikide suhtumises allveesõjale.

Neutraalriikide laevaomanikel kadus esimene mulje allveesõjast, mis sundis paljusid loobuma kaubavahetusest Inglismaaga. Ameerikas tekkis saksavastane vaenulik liikumine, Hollandiga astus Inglismaa läbirääkimistesse relvastatud kaubalaevade liikumise kohta Hollandi vetes, ning oli vaja Saksamaa ähvardust, et sundida Hollandit loobuma sellest. Taani püüdis taas korraldada merekaubandust. Norra kaubalaevastiku sündikaat esitab valitsusele ettepaneku kaubalaevade relvastamiseks, kusjuures püütakse valitsust mõjutada, et see võtaks kaubalaevade kaitsmise endale. Saksa valitsus püüdis prahtida Norra laevu kõrgendatud hindadega, ent valitseva kokkuleppe tõttu Inglismaaga Norra ei saanud sellele vastu tulla. Lõpuks Inglismaa tegi lepingu Hispaaniaga süite vedamise ja mineraalide kui ka osa kaubalaevade saamiseks.

Kas neil põhjusil või mõningail teistel, kuid a-laevadele avaldati kõrgemalt poolt teatud survet tulemuste suurendamiseks. Kasutamiskoeffitsient suureneb ning muutub ka a-laevade taktika. 25 suurt *U* laeva väljus ookeani põhjateed mööda; nende töö toimus lahtisel merel SW pool Iirimaast ning Inglise kanali ees. Kaubalaevade hävitamine toimus vahetpidamatult ja väga energiliselt, seejuures teostati luurekäike kõrvalistesse rajoonidesse, et selgitada, kas kaubalaevad ei ole valinud teisi liikumisteid. 24 vähemat a-laeva *UB* ja *UC* tüüp tegutses liitlaste sadamate ees kanalis, Biskaia lahes, Bristolis kanalis ja Iirimaal lõunakallaste rajoonis, asendades viimases tsoonis ka suuri a-laevu. *UC* tüübi miinide oht oli mõõdukas, ent nende traalimine nõudis suurt arvu väiksemaid laevu, mida oleks võimalik olnud kasutada a-laevade vastaseks tegevuseks. Traaler *Elisabeth*'i hukk



Juhatus ja müügibüroo:

Tallinn, Valli 4—3

Telegr. aadr.:

Peapõlevkivi

Telefonid:

Juhatus 450-62

Üldine 450-85

Arveosak. 474-76

*

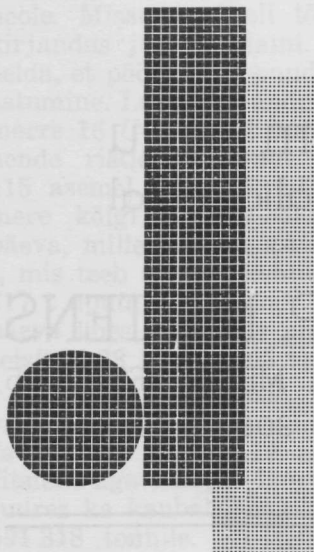
Õlivabrikud Kohtla Järvel - 1939

A/s. Esimene Eesti Põlevkivitööstus

End. Riigi Põlevkivitööstus

**Ootamatult võib variseda
terveim ja tugevaim mees!**

*Haigus ja õnnetus võib tabada sindki keset
kõige paremat iga!*



„Eeks-Maja“

elukindlustuse poliis kannab hoolt sinu enda
vanadusepäevade ja sinu pere õnneliku
tuleviku eest.



DEUTSCHE EDELSTAHLWERKE
AKTIENGESELLSCHAFT KREFELD

Marathon vääristerased:

Kiirlõiketerased

Tööriistaterased

Konstruksiooni terased

Masinaterased

Hõbeteras

Roostevabaterased

Happekindlad terased

Kivipuuterased

Elektroodid terase keevitamiseks

Terasplekid

Terastraat

Terastorud

Kõvametall TITANIT

Suurim teraseladu Eestis

Laos teraseid 35 erisuguses kvaliteedis ja ligi 1000 moodsus, koguhulgas üle 50.000 kg

Rikkalikest raualadudest pakume:

Sordirauda ● Nurkrauda ● Vitsrauda ● U-rauda ● T-rauda ● Raudtalasid ● Armatuurrauda
Rauplekki ● Võlliterast ● Vedruterast

Eveka

KAUBANDUSE
AKTSIASELTS

KONTOR: Tallinn, Tatari 28 • Telefonid: 479-76 ja 480-22

RAUALAOD: Tallinn, Sakala 22 ja Põhja pst. 17 • Tel. 475-71 ja 424-78

TERASELADU: Tallinn, Tartu m. 12 • Telefon: 306-57

A.-S. „Kaubamaja Estika“

TALLINNAS, S. KARJA 20/12

Kõnetraat 447-67. Posti jooksev arve 124

L A O S:

Kalapüügitarbed:

võrgud, võrguniidid, tamsa, tõrvanöörid, trossid, õnged, korgipuu jne.

Linatööstuse saadused:

Purjeriie, koorma presendid, vihmakuued jne.

Nööritööstuse saadused:

Laevatrossid, ohja-, köie- ja sidumissöörid jne.

O/ü. „Alko“ esindus ja ladu:

Veinid, liköörid ja napsid.

Mitmesugused kaubad:

Kookos-põrandalinikud ja jalamatid. Mererohi, vedrud, madratsikarvad jne. jne.

Täiuslikem ladu
ehitusmaterjalide alal

A. & P. MIETENS

TALLINN, MEREPUIESTEE 15

TELEFON 306-46 JA 305-00

Calais rajoonis avastas miinitõkke, mis oli veestud väikesele süvisele puht traalerite vastu; üldiselt on miinitõkete tihedus suurem. Samuti nagu eelmisel kuulgi oli a-laevade vastane tegevus tõhus vaid allveeveskjate suhtes: kõik *U* ja *UB* paadid osutusid terveks. Hukkusid *UC 30* miinil Põhjamerel ja *UC 68* inglise a-laeva *C 7* torpedost.

Vahemeres rakendati tegevusse kõik a-laevad; neist *U 35* teostas retke ookeani kasutades ootamatuse kasulikkust uutes kohtades. Kolm a-laeva sattus Otranto väina tõkkesse, ent pääsid sealt tervetena. Liitlaste admiralid kiitsid konvoisüsteemi oma 28. apr. konverentsil heaks, sest teised olemasolevad a-laevade vastased vahendid ei kindlustanud laevu a-laevade vastu.

Liitlaste kaotused hukutatud tonnaazis olid kohutavad, ca 874 546 t, millest 828 114 t oli uputatud a-laevade poolt, kuna 46 462 t hukkus miinidel.

Laurens'i statistika kohaselt: põhjateater — 660 ristlemispäeva, 550 000 t, mis teeb a-laevale päevas 0,37 laeva või 870 t. Vahemeres: 290 ristl.-päeva, 268 000 t, mis teeb a-laevale päevas 0,32 laeva või 753 t uputatud tonnaazist. 1. aprilliks oli rivis — võetud arvestuse kohaselt — 44 *U*, 26 *UB* ja 30 *UC*-tüübilist, kokku 100 a-laeva. A-laevapäevade arv seega, $100 \cdot 30 = 3000$, kust nende kasutamise koefitsient oli $(660 + 290) : 3000 = 0,317$. Siinjuures kõige iseloomustavam on see, et sel kuul ei hukkunud ühtki *U* ja *UB*-tüübilist a-laeva. Liitlased olid jõuetud. Jellicoe teatab adm. Sims'ile, et kui nii edasi läheb, siis jõuab vastupidavuse piir kätte 1. novembril.

Sõjapidamine muutus aga tõesti paremuse poole. Missugused oli tõelised põhjused, seda kirjandus just ei maini. Võib siiski kindlasti öelda, et pöört ei toonud mitte Ameerika sõtta astumine. Laurens'i andmeil väljus mais Põhjamerre 16 *U*-tüübilist aprillikuu 25 asemel ning nende ristlemispäevade arv oli 260 aprillikuu 415 asemel. Samuti märgib statistika Põhjamerre kõigi operatsioonide kohta 535 ristl.-päeva, mille jooksul a-laevad uputasid 385 000 t, mis teeb a-laeva kohta päevas 0,40 laeva või 717 t uputatud tonnaži. Vahemere kohta: 288 päeva ühes 146 000 t uputatud tonnaaziga või teisiti 0,28 laeva (505 t) a-laeva kohta päevas.

A-laevu tuli juurde. Kasutades arvestuseks varem mainitud meetodit saame 49 *U*, 26 *UB* ja 44 *UC*, kokku 119 a-laeva. Kasutamiskoeffitsient aga märgib langemist kuni 0,223, kusjuures ka kaubalaevastiku kaotused vähenevad 591 318 tonnile. A-laevade rünnakute arvele märgitakse sellest 549 216 t, miinidele 38 500 t. Tekib küsimus, millest oli see tingitud?

Esimesed USA destroyerid saabusid Inglismaale vaid mai teisel poolel, samuti väljus esimene konvoi Gibraltarist Inglismaale 21 mail, ja esimene konvoi Ameerikast Euroopasse 25. mail. Kumbki neist põhjusist ei võinud seega tunduvalt vähendada kaubalaevastiku kaotusi 1917. a. mais, veel enam mõjutada saksa a-laevade arvu merel.

Laurens seletab asjaolu seega, et Saksamaa polnud lihtsalt võimeline oma a-laevadega jätkama vahetpidamatut ja laialdast tegevust. Pingutus, mis tehti aprillis, andis end tunda mais. See arvamus on kahtlemata osaliselt õige, kuid peale puhttehniliste põhjuste oli veel kindlasti teisigi. Merejõudude ja a-laevade juhatus suhtus alguses *UC*-de tegevusse hoolimata, kuna nende tegevus annab alguses võrdlemisi tagasihoidlikke tulemusi. Seejuures unustati aga, et need a-laevad tõmbasid oma miinide traalimiseks suure arvu vähemaid laevu patrullteenistuse arvelt, mis tegelikult soodustas suuresti *U* ja *UB* paatide tegevust. 1918. a. tegevus tõendab seda selgesti, kui võrd kahjulikuks osutus *UC* paatide tegevuse piiramine või õigeminimäielik lõpetamine.

Maikuu *UC 26* hävitati destroyer *Milne*'i sügavuspommidega Thames'i suudmes. *UC 24* hukkus Vahemeres prantsuse a-laeva *Curie* torpedost (ainuke juhtum Prantsuse laevastikus), *UC 36* hukkus kanalis teadmata põhjusel ja *UC 76* vajus põhja miinide vigastamisest ning tõsteti hiljem üles. Need kaotused olid juhatare arvates harilikud. *U* paatide kaotused mõjutasid saksa juhatusi siiski palju enam. Maikuu oli viimastele kaunis õnnetu. Esimesel kuupäeval uputati *U 81* Inglise läänerannas *E 54* poolt, kuna 14. mail *U 59* hukkus Põhjamerel miinil. Mõlemad a-laevad olid rivis 1916. a. oktoobrist ning omasid seega kogemusi.

Kanalis uputati a-laeva lõksust *UB 39*, mis astus rivvi 1916. a. juunis. Kuidagi tundub, et need kaotused tõid teatud murrangu meeolus, mida lubab oletada nii merele väljuvate a-laevade kahanev arv kui ka mõningad järgnevad põhjused.

Oma tegevuses märgivad a-laevad suurt ettevaatlikkust ja kardavad a-laevade lõkse. Nad kasutavad maskeerimisvõtteid, maskeerides end kalalaevadeks, tõstes üles avarii signaale või kasutades rakette teiste laevade juurdemeelitamiseks. A-laevade tegevusrajooni on suurendatud, sest neid märgatakse ka Hispaania kallaste rajoonis Bilbao ja Vigo vahel.

Saksa ajakirjandus peaks küll märkima suurt rahuolu, saades valitsuselt andmeid 1 091 000 t uputamise aprillis ning kuuldes Inglise kuninga üleskutsest elanikkonnale piirata toiduainete tarvidust 25%.

Eesmärk näis tõesti olevat saavutatud, kuid pärast hiilgavaid tulemusi järgnes kriis meeskondade täiendamises ning ajakirjandus alustab rahva ettevalmistamist sõja jätkamiseks. „Berliner Tageblatt“ kirjutab, et tuleb tunduvalt vähendada allveesõja lootusi, kuna teised märgivad koguni, et allveesõda, hirmutades neutraalriike, raskendab samal ajal Saksamaa toiduainetega varustamist.

USA alustades nüüd sõda on ka huvitatud sisseveo lõpetamisest Saksamaale. 8. mail annab senat presidendile arestiõiguse nendele kaupadele, mis olid ette nähtud neutraalriikidesse, kuna väljavedu neist Saksamaale oli niivõrd suur, et viimased ise tundsid väljaveoartikleist suurt puudust. Rootsi oli toiduainete puudusel ise kriitilises olukorras.

Nii et piiramata allveesõja tulemuste asemel Inglismaa mitte ainult ei esinenud rahuettepanekuiga, vaid Saksamaa hakkas tundma nälga senisest suuremal määral.

Ent laevastiku juhatus teeb uusi pingutusi, kuna juunis oodatakse Ameerika sõjavägede esimesi eselone. A-laevade kasutamise koefitsient tõuseb uuesti kuni 0,28, olles siiski vähem aprillikuu omast. Kuna aga a-laevade arv on suurenenud (1. juunil 49 U, 25 UB ja 48 UC, kokku 122), siis ristlemispäevade arv ületab Põhjamerel siiski aprillikuu oma, tõustes 745; Vahemeres näitab arv siiski teatud langust — 281 päeva.

Juunikuu kohta esitab Laurens kolm uut asjaolu: liikumise suurenemine Ameerikast Euroopasse, mis oli tingitud USA sõtta astumisest, Prantsusmaa ja Inglismaa rannakaitse organisatsiooni tegevdamine ja hea ilmastik. Need asjaolud koosvõetuna mõjutasid a-laevade operatsioonide üleviimist enam lahtisele merele, Prantsuse ranniku rajooni. Selliseks osutus uus a-laevade taktika, mis põhjustas ka suurte a-laevade ehitamist, mis oleksid suutelised sooritama ookeanireise üle Atlandi.

4. ja 5. juunil teostus võimas õhurünnak Ostende'le ja Seebrüggele, kusjuures uputati otsese tabega UC 70, mis hiljem üles tõsteti. Kanalis muutus suhteliselt vaiksemaks, ent peab siiski märkima, et UC-de tegevus pommitamise tagajärjel suurt ei vähenenud, kui arvestada nende poolt veestud miinidel hukkunud tonnaaži. A-laevad varustati betoonvarjendeiga Belgia sadamais. Olukord Ostende's muutus alaliste õhurünnakute tagajärjel siiski niivõrd raskeks — väsitades meeskondi ja segades remonttöid — et sakslased algasid sadama vahendite evakueerimist Brüggesse.

Atlandi ookeani väljus esimene allveeristleja U 155, endine *Deutschland*, Assoori saarte suunas.

Äge võitlus Inglismaa ja Saksamaa vahel toiduainete ekspordi alal Skandinaavia riikidest tõi kaasa rea Norra, Taani ja Rootsi laevade uputamise, teravdades Norras selliselt pinevust, et seal ähvardas esineda üldine seisak toiduainete puuduse tõttu.

Saksa kasuks töötavate salakuulajate avastamine Norras kutsus esile üldise pahameele Saksamaa vastu. Salakuulajajaks olid suuremalt jaolt norralased, kes said sakslasilt võrdlemisi vähest tasu, ent sakslased olid lubanud neile mitte uputada nende laevu. Nii likvideeriti 28. juuni paiku suur salakuulamise organisatsioon, mis oli siiani tunduvalt kergendanud saksa a-laevade tegevust.

Laurens märgib, juunis mainitakse uuesti saksa suuris ajalehis, et piiramata allveesõda olles arendatud äärmuseni ei suuda siiski otsustada sõda. Mõned ajakirjade numbrid kõrvaldatakse ning „Berliner Tageblatt“ kiidab uuesti a-laevade meeskondi nende vastupidavuse ja tagajärgede eest.

A-laevad teevad uusi pingutusi ning kauba-laevade kaotuste kõver läheb jälle üles. Üldine kaotuste arv on 695 444 t; a-laevadest — 608 564 t, miinidest — 45 152 t. Arvestuse kohaselt tuli Põhjameres igale a-laevale päevas 669 t uputatud tonnaazist, kuna Vahemeres — 475 t.

1917. a. juunikuus oli kahtlemata tähtsaks asjaoluks a-laevadele esimese nelja konvoi saabumine USA-st Prantsuse sadamaisse. Konvoid väljusid sõjavägedega Ameerikast 14. juunil ning saabusid Prantsuse sadamaisse 26., 27., 28. juunil ja 2. juulil.

Admiral Sims märgib küll, et saksa a-laevad olid eksiteele viidud ameeriklaste ettevaatusabinõudega ja et nad magasid maha kahemiljonilise armee üleviimise, kuid seda tuleb kahtlemata lugeda liiga ameerikalikuks.

22. juunil laiusel 48° N ja pikkusel 20° 50' Ost, avastasid esimese grupi ristlejad *Seattle*, *De Kalb* ja transport *Havanna* torpeedode jälgi. Teostus kohe manööver, kus paremad transpordid teostasid pöörde paremale, kuna vasakpoolsed pöörde vasakule. Ükski laev ei saanud kannatada ning destroyer *Wilkes* otsis asjata a-laeva hüdروفoonidega. Juhtum esines kell 22 15 ning konvoi ühines alles teisel päeval.

Teist gruppi 26. juunil kell 13 10 q 47° 10' N, l 6° Ost ca 100 miili Prantsuse rannast atakeris U 69. Eskordis oli 6 ameerika ja 2 prantsuse destroyerit. Tabesid ei olnud. Destroyer *Cushing* külvas a-laeva üle sügavuspommidega ning resti tükid keset suurt naftalaiku pinnal lubasid oletada selle hukku.

Nõnda avastasid a-laevad neljast grupist vähemalt kaks. A-laevade tegevus ei olnud aga edukas, mis ei võinud jätta mõjutamata mees-

kondade meeleolu kui ka armee ning koguni saksa rahva meeleolu. Hakati kahtlema senisest rohkem allveerelva praktilisuses kui ka võimalusis suruda Inglismaad põlvedele.

Maikuu meeleolule ja usu kaotusele lisanduvad juunis salaluure organisatsiooni likvideerimine Norras ja ebaedu Ameerika konvoide suhtes. Kaotusi juunis kannavad nagu harilikult UC-paadid: 7-ndal hukub lõksust UC 29 Iiri ranna vetes, 12-ndal inglise kalatraaler ründab sügavuspommidega UC 66 kanalis. Hukub peale selle kanalis ka UB 36, mille kohta märgitakse — arvatavasti lõksust. Juulis avastatakse U 69 mittesaabumine merelt, mille kohta hukumise ajad lähevad lahku. Laurens märgib 1917. a. sept. — põhjus pommid, kuna teised 26. juunit. Sakslased ise märgivad, et U 69 raskesti vigastatuna võis hukkuda juulis tagasisõidul.

Sellest peale läheb allveesõda allapoole. Juulikuu andis vaid 550 674 t hukutatud tonnaži, kusjuures suuresti mõjutas seda arvu konvoiteenistuse sisseseadmine. A-laevade artilleeriatulega uputatud laevade arv langeb suurelt. Laurens'i andmetel on artilleeriatulega uputatud laevade arvud, alates 1917. a. jaanuariga, järgmised: 151, 190, 238, 243, 200, 174, 116 ja augustis 74*). Soodus aeg a-laevadele on kahtlemata möödunud ning usk võiduse murtud. A-laevade edu suurendamiseks võetakse veel kasutamisele vahendeid; ristlemispäevade maksimum põhjas oli septembris, milal 53 a-laeva viibis merel 850 päeva, kuid nende tulemus oli vaid 0,14 uputatud laeva või 274 t päevas igale a-laevale.

Allveesõda jätkub siitpeale vaid inertsiiga, kusjuures 1918. a. juulis teeb mereregiment

*) Nendes arvudes on ka märgata lahkuminekut üldise statistika andmetega.

keisri nimel kindralstaabile märkuse, käskides tegutseda endisest aktiivsemalt. Laurens'i andmeil tuli siis kõigest 0,08 laeva või 191 t a-laeva peale päevas.

Ludendorff oma mälestusis märgib 1917. a. suve kohta: „suured ja ebaõiged lootused, mis pandi allveesõjale, raskendasid meie vaimse energia tõstmist“.

Tekib küsimus, millistel tingimustel saksa a-laevastik võis kindlustada oma riigile võidu?

Kui tunnistada Laurens'i andmeid lähedaks õigeile, siis oleks võit saavutatud, ent tingimusil, kui a-laevad oleksid leidnud enam kasutamist.

Selles sõjas omas peatähtsust merelviibivate a-laevade arv, kuna hukkunud kaubalaevastiku tonnaž on peaaegu otseselt proportsionaalne sellele. Kui võtta hukkumist proportsionaalsena ristlemispäevade arvule ning arvestada a-laevade kasutamiskoeffitsienti 0,5, siis saaksime hoopis teised andmed a-laevade tegevuse kohta, nimelt

veebruaris	470 000 t	asemel	—	1 078 000 t
märtsis	501 000 t	„	—	1 193 000 t
aprillis	828 000 t	„	—	1 306 000 t
mais	549 000 t	„	—	1 178 000 t

Kokku 2 348 000 t asemel 4 755 000 t. Sellele arvule tuleks juurde arvata veel miinidel hukkunud tonnaž. Kui nüüd Jellicoe aprillikuu 874 000 t kaotuste puhul määras vastupidavuse piiriks 1. novembri, siis arvestas ta nähtavasti järgneva 6 kuu kaotusi (mai — oktoober) ca 875 000 · 6 = 5 250 000 t otsustavaks. Arvestades seda, oleks a-laevade põhjaliku kasutamise puhul pidanud sõda lõppema juunis või augustis sakslaste kasuks.

Praeguses Saksa-Inglise-Prantsuse sõjas on Saksamaa uuesti rakendanud oma a-laevad Ing-

Tänapäeva sõjaperioodil sept. 1939. a. kuni 21. jaan. 1940. a. sakslaste poolt põhja lastud kaubalaevastiku tonnaži tabel.

Riigid	1939. a.								1940. a.		Laevade arv kokku	Kokku tonni	Hukkunud 0/0				Märkusi
	September		Oktoober		November		Detsember		Jaanuar				A-laevadest	Miinidest	Teadm. põhj.	Lennuk. plahvat pealvee laevad.	
	Laevade arv	Tonni	Laevade arv	Tonni	Laevade arv	Tonni	Laevade arv	Tonni	Laevade arv	Tonni							
Inglismaa	23	145.087	15	76.085	20	85.125	30	123.645	14	70.090	102	500.034*)	45,1	36,2	8,8	9,9	
Teised riigid	12	24.166	16	82.312	10	73.692	14	26.691	21	67.578	73	274.439	32,9	45,2	11,0	10,9	

Märkus: Andmed hukutatud tonnaži kohta on võetud ajakirjadest ning ei osutu seepärast väga täp- saiks, ent iseloomustavad küsimust siiski. Tonnaž on toodud bruto registertonnidest.

*) Inglise kaubalaevastiku tonnaž enne sõda ca 21 miljonit tonni.

Mereväe-kapten Karl Aleksander Freimann 25 aastat ohvitserikutses.

1. veebruaril s. a. täitus mereväe-kapten K. A. Freimannil 25 aastat ohvitseripõlve.

Mer.-kapten K. A. Freimann on sündinud 13. septembril 1896. a. Laatre vallas, Valgemaal. Lõpetanud Tallinna Reaalkooli kaubandusjaoskonna 1914. a., astus vabatahtlikuna Viiburi 85. jalaväe-rügemendi teenistusse sama aasta juulis, kust komandeeriti 1914. a. septembris Vilno sõjakooli. Lõpetas Vilno sõjakooli ja ülendati lipnikuks 1. veebruaril 1915. a.

Maailmasõjast on mer.-kapten K. A. Freimann noorema ohvitserina, kompanii- ja pataljoniülemana osa võtnud mitmetest lahingutest, saades põrutada lahingus Oginski kanali juures.

Vabadussõjas teenis vanema ohvitserina tagavarapatareis ja 1. raskesuurtükiväe divisjonis. 1920. a. jaanuaris määrati rannapatarei nr. 6 ülemaks. Hiljem teeninud Suurupi ja Aegna saare komandandina, 2. diviisi aj. staabi ülemana, Merekindluste aj. ülemana ja alates 1937. a. aprillist Merekindluste ülemana.

Lõpetanud 1924. a. ohvitseride täienduskursuse ja 1927. a. Kõrgema Sõjakooli.

Kõrgendatud koloneliks 1937. a. veebruaris ja nimetatud ümber mereväe-kapteniks 1939. a. juunis.

Mereväe-kapten K. A. Freimann on tuntud kui kõikidest lugupeetud ja suurte teenistusalaste kogemustega ohvitser.



Mereväe-kapten K. A. Freimann.

Soovime talle tema veerandsajase kutsejuubeli puhul parimat õnne ja edu.

lismaa ja Prantsusmaa vastu ning taotleb ühes oma õhujõududega umbes samu eesmärke. Kui nüüd võrrelda allpool toodud uputatud tonnaži praeguses sõjas, siis näeme, et kuigi a-laevade arv sakslasil oli umbes sama mis möödunud sõjas, siis pole tollaegsed tulemused kaugeltki veel saavutatud. Kuivõrd asjaolu muutub edaspidi, seda näitab tulevik.

Kokkuvõtteid:

1) Veebruari- ja märtsikuu koefitsient 1917. a. piiramata allveesõjas oli madalaim. Aprillikuu koefitsient ületati 1918. a. septembris, siis kui laevastikes esinesid vastuhakud ja kui üldine väsimus ning lootusetus andsid end kõvasti tunda.

2) Kuue kuu piiramata allveesõja tulemused olid väga suured, isegi suuremad, kui seda esialgu loodeti, ent lõpptulemusena nad ei andnud seda, mis oodati.

Ludendorff, kes viimaks tehti vastutavaks allveesõja eest, et suutnud ka asja parandada,

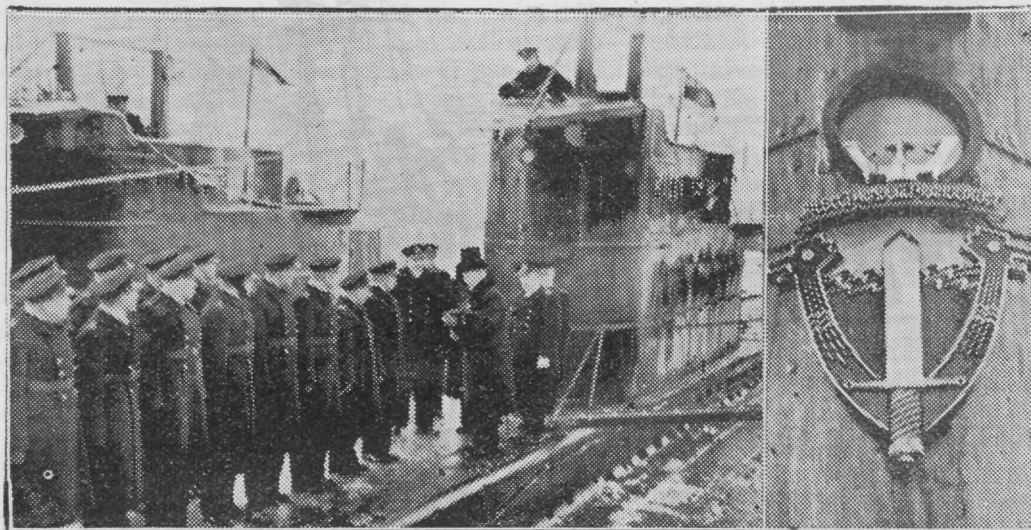
kuigi temale omase energia juures saavutati see, et a-laevade kasutamiskoefitsient hiljem kunagi ei langenud 1917. a. veebruari ja märtsi nn. löögikuude tasemele.

3) Kahtlemata segasid edukat a-laevade kasutamist suured defektid materjalosas ja meeskondade närvid, millest sakslased harilikult vaikivad, eelistades vaid hiigla tagajärgede märkimist. On siiski teada, et meeskond tuli tihti pärast merelt saabumist lihtsalt saata sanatooriumi.

Oletades, et tänapäeva tehnika on teinud a-laevade alal suuri edusamme ja ka seda, et vastaspool on kohe kasutamisele võtnud konvoiteenistuse ja teisi vastuabinõusid, mis möödunud sõjas tunduvalt piirasid allveelaevade tegevust, tekib kahtlus nende edu suhtes praeguses sõjas. Tulemused võivad küll osutada hiilgavaiks, ent kas nendega suudetakse Inglismaa välja lülitada, seda peab näitama tulevik.

Iv.

Vapi annetamine allveelaev „Kalev’ile“.



Vasakul: A/S „Aivaz’i“ juhatuse liige ins. O. Tannberg pidamas kõnet vapi üleandmisel. Paremal: vapp.

20. jaanuaril 1940. a. toimus meie mereväes sündmus, mis kui esmakordne sellelaadiline väärib täiel määral tunnustust.

Mitmele meie väeosale on seltskonna poolt annetatud lippe. See on sündinud lähenemissihiga sõjaväele ja sidemete süvendamise mõttes rahva ja sõjaväe vahel. Sellesuunalise esimese algatuse mereväe suhtes tegi metallitööstus A/S „Aivaz“, annetades allveelaev „Kalevile“ vapi.

Vapp on valatud ja viimistletud A/S „Aivaz’i“ tehastes ja vapi andis 20. jaanuaril k. a. allveelaev „Kalev’ile“ üle tehase juhatuse esindus, eesotsas juhatuse liikme ins. O. Tannbergiga, kes isiklikult kinnitas vapi ettenähtud kohale allveelaeva torni esiküljele.

Oma sõnavõtus vapi üleandmisel allveelaev „Kalevi“ rivistatud meeskonna ees rõhutas ins. O. Tannberg, et A/S „Aivaz’i“ tehased on 16 aasta jooksul seisnud pidevais sidemais mereväega. Ta soovis, et annetatav vapp oleks õnnetäheks allveelaev „Kalev’ile“.

Mereväe nimel tänas Merejõudude Juhataja kapten-major J. Santpänk, lastes hüüda vapi annetajaile kolmekordse elagu. Allveelaev „Kalevi“ nimel tänas laeva komandör vanemleitnant V. Puurand.

Vapi põhimotiiv on allveelaev „Kalevi“ ohvitseride poolt hangitud meie eeposest „Kalevi-poeg“:

*„Kuldamõök on Kalevite,
Hõbeoda Olevite,
Vaskiambu Sulevite...“*

ja joonised on välja töötanud leitnant M. Sõster.

Vapi väliskülgi moodustab kaks muistse viikingilaeva vööritäävi, millede vahele kujutatud laineharjade alt kerkib üles Kalevi särav mõök, nii kui allveelaevgi oma „möökadega“ võitleb laineharjade alt. Väliskülgi ühendaval lindil seisab: „Julgelt, kindlalt, rahulikult“. Selle tähenduse on märkinud allveelaev „Kalevi“ külalisraamatusse Sõjavägede Ülem-



Merejõudude juhataja ühes a-laev „Kalevi“ ohvitserkonnaga ja A/S „Aivaz“ esindajaga pärast vapi kinnitamist.

juhataja kindral J. Laidoner oma külaskäigul allveelaevale ja „Kalev“ on võtnud need sõnad nüüd oma vapist. Vööritääve siduvale lindile toetub merejumal Neptuni kolmeharuline hark.

Vapi üleandmise juures viibisid veel Vee- ja Talituse direktor ins. E. Aavik, Merelaevastiku Divisjoni ülem kapten-major A. Pontak ja allveelaev „Lembitu“ komandör vanemleitnant R. Kokk.



Märkmeid Eesti purjespordist 1939. a.

Möödunud aastat võib lugeda purjespordis aastaks, millal Eesti astus rahvusvahelisele astmele. Kui senini purjesporti võidi meil lugeda kohaliku tähtsusega spordialaks, mis ulatus ainult Soome ja Riia lahte, võistluste mõttes, siis möödunud aastaga ületati see piir.

Viimane asjaolu on tingitud sellest, et möödunud kevadel astusid rahvusvaheliste võistlejate purjejahtide ritta Eesti rahvusvahelise „R“ klassi jahid, üks „6 R“ klassis, teine „5 R“ klassis. Ei saa märkimata jätta seejuures ka veel seda, et need sõidukid on Eestis ehitatud. Esimese omanik ja juht on T. Y. K. kommodoor hra F. T o f e r ja teise omanik T. Y. K. juhatusel liige dir. F r e i w a l d. Samuti märkimisväärne on asjaolu, et need sõidukid kui ka nende juhid ja meeskond suutsid vastu panna esimesele katsele rahvusvahelistel võistlustel, tulles isegi auhinnatud kohtadele seal, kus konkurentideks olid välisriikide paremad võistlejad. Nii tuli esimene neist kaks korda teisele kohale (esimesele kohale tuli Soome olümpia kandidaat), teine tuli kord esimesele, kord teisele kohale.

Ka võimaldas eelmainitud asjaolu Eesti purjespordi lippu viia sellistele võistlusväljadele, kui näiteks Rootsi rahvusvahelised purjejahtide võistlused Sandhamnis, mis on suuremaid selle ala üritusi Balti merel, ning arvestades ainult „R“ klassi jahte, on need võistlused suuremaid terves maailmas. Seega ei saa tulemusi neilt võistlustelt nimetada juhuslikeks. Peale selle, kas on paremat kooli sportlasele, kui sellised võistlused, kus pealegi saame Eesti lippu ja nime tutvustada paremini kui kusagil mujal. Peale nende kahe rahvusvahelise võistlus-jahi astus tegevusse möödunud aastal ka uus tuurisõidu jaht, mis ehitati Soomes

(omanik hr. dir. G. S c h e e l). Jaht on ehitatud viimase tehnika nõuete kohaselt.

Ka see sõiduk näitas oma häid võimeid Rootsi poolt korraldatud Balti mere võistlustel 350 meremiili nn. „ümber Gotlandi sõidul“, kus võistlesid peamiselt „tuuri-ristlejad“ kõigist Balti mere riikidest. Eesti jaht tuli seal esimeseks omas klassis ja teiseks üldpunktide järgi.

Ei oleks õige, kui meie piirduksime Eesti purjespordi tegevuse ülevaates ülemaalmisematega. See oleks ühekülgne. Need sõidukid ei ole oma hinnalt kättesaadavad igale kodanikule ja seepärast rajada ainult sellistele sõidukitele purjespordi tegevust, sunniksime suure osa spordihuvilisi sellest eemale jääma. Seepärast on püütud arendada purjesporti igakülgset, muretsedes kollektiivi alusel ka vähemaid sõidukeid, mis oleksid kasutada neil, kellel puudub võimalus muretseda endale purjejahti. Nii on merevägi muretsenud nn. „Star“ klassis 2 purjejahti ja nendel, rahvusvaheliste Euroopa-meistri nimelisest võistlusest, mis korraldati Saksamaal, väärilt osa võtnud, võistlustel püüdes keskmiste hulgas, s. t. on jäetud selja taha selliseid riike, kus seda liiki purjejahtid juba pikemat aega kasutamisel olnud. Teiseks, on klubid muretsenud nn. „olümpia jolle“, õigem „monotüüp 1936“ ja nendel harrastanud purjesporti. Tulemustest võiks mainida, et möödunud suvel Poolas peetud Euroopa meistri võistlustel Eesti võistleja — T a m m i k — Haapsalu Jahtklubist, tuli kolmandale kohale.

Ära märkides Eesti purjespordi tegevust ainult rahvusvaheliste võistluste seisukohast meie ei saaks täit ülevaadet. Purjespordi harrastatakse meil puhtspordina palju suuremal määral kui võistlusspordina. Nende sõidukite

arv ja nende isikute arv, kes harrastavad purjesporti, ilma et oleksid vaimustatud võistlustest, on suurem kui puht võistlussportlaste ja -sõidukite arv. Et need sportlased nn. „tuurisõitjad“ vähem vaimustatud oleksid sellest spordist kui võistlussportlased, seda ei saa ütelda. Siin on purjesportlane võib-olla eri olukorras teistest. Kui meie näeme teistel spordialadel suuri hulki, kes pealt vaatavad, sellele spordialale seega kaasa tunnevad, on purjespordis pealtvaatajaid vähem; kes on nakatatud sellest, see ka sõidab. Nii näeme, et Eesti purjejahtidest on väljaspool oma sadama piirkonda sõite sooritanud ligi poolsada purjejahti, sealjuures on läbi sõidetud ümarguselt 40 000 mere miili. Kui arvesse võtta, et need kümned tuhandad miilid ei ole läbitud lihtsalt lõbusõiduna — kus päike soojalt paistab ja paras tuul tagant tõukab — vaid on tulnud võidelda nii vastastuulega, tugeva kui ka raske merega, kus tuleb panna välja osavus, kiirus, jõud ja koostöö terve meeskonna vahel, siis saame sellise mitmekülgse tegevuse, millist ei paku iga spordiala.

Peale selle, et ise välismaal käia ja merd künda, on purjespordi harrastajad ka välisportlasi Eestisse kutsunud, korraldades siin võistlusi ja kokkusaamisi. Nii on Eestis korraldatud rahvusvahelisi lahtisi võistlusi Tallinnas — 5, Haapsalus — 3, Pärnus — 2 ja Kuressaares — 1. Suurem arv osavõtjaid oli

Tallinnas — 31 jahti seitsmest klubist, nendest üle poole välismaalt. Pärnus — 22 jahti kaheksast klubist, teistes vähem.

See oleks kokkuvõtlik märge purjespordi suvisest osast. Selle spordiala hulka kuulub aga ka talvehooaeg, mil toimub tegevus jääpurjekail. Ka siin on asi selliselt arenenud, et Tallinna jahtklubi võis korraldada möödunud talvel Eesti meistrivõistlused jääpurjekail, kus osavõtjaid oli neljast riigist — 29 jääpurjekaga. Võisteldi kolmes klassis, kusjuures kaks meistritiitlit omandas Eesti meeskond (V a l t e r 15 m² klassis, H o l s t 12 m² klassis) ja ühe Saksa (10 m² klassis).

Selline oleks üldpilt meie purjespordist. Võidakse ehk küsida, kas Eesti purjespordile mõjus ja kuidas siinelavate sakslaste ümberasustamine? Sellele võiks üldiselt vastata, et on ära läinud nii mõnigi tuntud sportlane, nagu E. H o l s t ja E. G a h l n b ä c k — mõlemad mitmekordsed meistersõitjad jääpurjekail ja purjejahtidel jne. Kuressaare Jahtklubi on ärasõitnute tõttu likvideerimisel, sest järele jäid ainult mõned üksikud liikmed. Ka on ärälainute poolt kaasa viidud kümnekond jahti ja jääpurjekat. Kõik see aga ei avalda Eesti purjespordile halvavat ega tagasimineku mõju. Küll on oluline edaspidisele tegevusele üldine olukord — peamiselt merede vabadus. Kui seda ei ole, siis on ka purjespordil arenemiseks vähem võimalusi.

M. P.

„Sukeldume koidikul“.

Möödunud aastal ilmus Londonis inglise allveelaevade tegevust ja seiku Maailmasõjas käsitlev raamat — „We dive at dawn“. („Sukeldume koidikul“). Raamatu autoriks on maailmasõjaaegne ohvitser inglise a-laevastikust vanem-leitnant K e n n e t h E d w a r d s R. N. R. ja teosele on eessõna kirjutanud tuntud inglise poliitikamees ja laevastiku-admiral Sir R o g e r K e y e s.

Väljaanne tahab arvatavasti olla rööbiktooseks ameeriklase Lowell Thomas'e tööle „Võitlused meresügavustes“, mis ilmunud ka eestikeelses tõlkes ja mis käsitleb saksa a-laevade tegevust Maailmasõjas. Seetõttu pakub „We dive at dawn“ rohkem huvi allveesõja seikluslikust küljest, a-laevade julgeist ettevõttest, edust ja äpardusist, katsetamisist ja raskusist, samuti allveesõja-teatri geograafilise ulatuse suhtes, jättes enam tagaplaanile puhterialalist peensuslikku ja taktikalist külge puudutava osa. Leidub siiski ka mitmeid kirjeldusi, mis suudavad olla ühtlasi erialalisest kül-

jest huvitavad ja lugejale mõndagi selles mõttes pakkuda

Autor on teinud suure töö mälestuste kokkumonteerimisega hulgalt üksikisikuilt ja Admiraliteedi arhiivi vastava osa põhjaliku läbisirvimisega.

Raamat on saanud Inglismaal väga häid arvustusi.

Toome käesolevas ja järgnevais numbres üksikuid väljavõtteid sellest teosest.

*

Worcestershire's elab mees, kes võib uhkustada kõige imepärasema pääsmislooga uppunud allveelaevast. See juhtus Maailmasõja ajal ja William Brown oli siis a-laeva „E-41“ mootoriala allohvitseriks.

1916. a. augustis tegutses „E-41“ märklaevana Harwichi all pinnal, võimaldades sukeldunud „E-4“-jale harjutusataake. „E-4“ arvestas valesi kaugust. Tema periskoop ilmus veepinnale ainult 50 m eemal „E-41“ vöörist ja lähenes kiiresti. Mõlemad a-laevad pörkasid kokku — üks pinnalliikuv ja teine sukeldunud. Sukeldunud a-laeva „E-4“ torn sai raskesti vigastada ja kan-

natada sai tugevasti ka tema survekere. Ta vajus kiirelt kui kivi ühes kõigi seesolijaiga. Veepinnal märklaevana liikunud „E-41“ sai samuti augu survekeresse ja hakkas uppuma.

„E-41“ vanemohvitser leitnant Voysey, kes viibis all juhtruumis, kuhu hiigeljoana paiskus vesi läbi paari-meetrilise vigastusava, andis kiiresti allviibijaile korralduse: „Kõik üles torni luugi kaudu.“

Mehed täitsid saadud käsu ja kui enamik oli juba üles jõudnud ja leitnant Voysey veel viie-kuue viimase ülesruttajaga tornis asus, vajus laev järsku vööriga ees. Läbi avatud torniluugi tungis vesi sisse ja seda suurema hooaga, mida sügavamale a-laev vajus. Laeva järjest vajudes sulges aga õnneks veesurve ülalt torniluugi. Kogu valgustus oli kustunud. Voysey andis meestele käsu — jääda igaüks rahulikult paigale ja oodata edasist arengut.

Voysey ütleb oma ettekandes:

„Kõik mehed püsisid paigal külma rahulikkusega, mida ma pean veel praegu imetlema, kui seda mainin.

Uppuva a-laeva sügavamale laskudes tundsi järjest tugevamaks muutuvat survet kõrvadele. Seda võis veel kannatada, sest meie kõik teadsime, kuidas säärestel juhtudel „klaarida kõrvad“ — kuid ruumis levis kloorgaasi hõngu. Oli võimatu otsustada, kui palju aega just möödus, kuid siis tundsi, et vajumine lakkas. Arvatavasti oli „E-41“ ühes meiega jõudnud põhja. Tundus, et nüüd on lõpp. Mäletan, kuis mind haaras mingi imelik eralduvuse tunne, justkui oleksin ma seisnud väljaspool iseenast, vaadelnud midagi õige kohutavat ning imestunud ühtlasi — et kaua see võiks küll kesta. Mürgise kloorgaasi teravat lõhna oli tunda üha enam.

See, mis aga nüüd järgnes — jääb mulle paratamatult seletamatuks. Tundsin, kuidas mind äkki tõmbas võimas survehoog ja mind sõna otsesemas mõttes justkui puhuti läbi järsku avanenud torniluugi üles pinnale. Muidugi minu suurimaks ootamatuseks ja üllatuseks. Juhtus seal all kergekujuline akupatarei plahvatus, mis lõi juhtruumi hetkelise ülesurve, mis omakorda sundis lahti paiskama torniluugi, või avanes viimane lihtsalt ruumi veega täitumisest tekkinud ülesurve — ei tea mina tänapäevalgi. Ma võin ainult veel kord rõhutada, et leidsin end äkki veepinnal keset keevat õhulaiku ja minu ümber kolm-neli siplevat meest, kes olid olnud ühes minuga tornis.“

Pääsenud mehed korjati veepinnalt H. M. S. „Firedrake“ poolt. Alla oli jäänud aga veel kolm meest. Kaks neist juhtruumi, mis oli juba peagu täitunud veega, ja allohvitser Brown mootoriteruumi, kuhu ta oli tõtanud veel enne vajumise algust, et veenduda, kas on ehk veel keegi meeskonnast laeva ahtriosas.

Kaks meest juhtruumis ootas mõni sekund — peadega õhusulus, mis oli kujunenud torni alumise luugi lähedusse. Siis nad sukeldusid veega täitunud juhtruumis ja ujudes vee all leidsid torniluugi ning ujusid läbi selle ja läbi 20-m veekihi, mis kattis uppunud a-laeva, üles pinnale. Kergeid kopsudefekte saanud mehed võttis samuti oma hoolde H. M. S. „Firedrake“.

Allohvitser Brown oli parajasti mootoriteruumis, kui ta tajus laeva äkilist vajumahakkamist ja märkas ränka veevoolu läbi torniluugi juhtruumi. Ta sulges kohe veekindla ukse juhtruumi ja mootoriteruumi vahel. Siis ta asus tööle, et püüda avada mootoriteruumi luuki ja pääseda selle kaudu pinnale. Luuk oli suur ja raske ehitusega, kuna see teenis ka torpeedode sissevõtmise luugina ahtritorude jaoks. Tavaliselt avati seda erilise avamisseadisega. Ta oli kinnitushaarakute ja tiibmutritega kinnitatud tihedalt oma randile. Lisaks kõigele asus ta just mootorite kohal ja need olid veel kuumad äsjalõpetatud töötamisest enne õnnetust. Terve ruum iseandast oli peagu kottpime — ainult üksik lamp põles hämaralt kereühenduse kaudu. Luugi avamisseadis oli tarvis välja lülitada, kuna Brown oli küllalt teadlik sellest, et tema pääsemine ei õnnestuks läbi pikkamööda avaneva luugi. Luugi peab avama järsku, et Brown ka ise pääseks välja ühes õhuvalanguga, mis paiskub pinnale, kui luuk on kiirelt lahti tõugatud.

Brown ütleb oma seletuses:

„Siis ma asusin luugi avamisseade väljalülitamisele. See tähendas eemaldada ühendusliigendist — kaks plintpolti ja kaks kruvipolti.“

See kõlab väga lihtsalt — kuid arvustagem olukorda, milles see üksik mees asus meetoodiliselt töötama enda päästmiseks uppunud a-laevast, pimedas — elektrilaengulise veega ja mürgise kloorgaasiga järjest täitavas laevaruumis. Vett ja kloori imbus mootoriteruumi juhtruumist läbi Browni poolt lahti jäetud kõnetoru avade. Kõnetorude lahtijätmine oli vajalik ja oluline, et kergendada survet mootorite ruumi veekindlale vaheseinale ja uksele.

„Kuumus oli pöörane,“ jätkab Brown oma seletust, „seepärast ma puhkasin veidi ja arutasin, kuidas oleks kõige otstarbekohasem uputada ruumi.“

Mootoriteruumi pidi uputama kuni teatud kõrguseni sellepärast, et luua seesmine surve ruumis suurem kui välisurve, s. t. veesamba surve, mis rõhub laevakeret väljastpoolt. Teisiti oleks võimatu olnud avada luuki vastu meresurvet. Kujutlege vaid selle mehe külma verd, kes „puhkab“ säärases olukorras ja rahulikult mõtiskleb oma järgmisi samme!

Brown jätkab:

„Jõudsin otsusele, et ruumiuputust võiks teostada kas ahtri torpeedotoru või mootorite jahutusvee süsteemi kaudu või avades äratõotanud gaaside väljalasketorude klapid. Katsetasin torpeedotoruga esijärjekorras. Kuid ma ei suutnud seda avada. Siis siirdusin uuesti ruumi etteotsa. Mõödudes liilituslauast sain tugevaid elektrilööke. Laskusin mootorite taha, et vabastada jahutusvee sisselasketoru, kuid see asus liiga kitsas vahelkohas ja mootorid olid veelgi küllalt kuumad. Loobusin ka sellest katsest. Asusin väljalasketoru klapi avamisele ja sealt õnnestus mul lõpuks ammutada igatsetud vett ruumi uputamiseks. Merevett tuli ruumi paraja joana. Seejärele ronisin mootorite peale ruumi luugi kohal ja hakkasin luuki vabastama tiibmutritega kinnitushaaraunist.“

Oma erialalise piirkonna hea tundmine ja küllaldane kodusolek mitmeski tehnilises küsimuses olid

Brownile suureks abiks. Kuid kõike kaaluda ja õigele otsusele jõuda tema masendavas olukorras nõuab esijoones raudset meelekindlust.

Vabastanud luugi kinnitushaarakuist, oli Browni järgmiseks sammuks kiirendada ruumi uputamist, et saavutada võimalikult kiirelt nõutavat ülesurvet ja nii avada luuk.

„Avasin vaheseina ukse, et uputada ruum täielikult. Ühes veega tuli sisse ka enam ja enam kloorgaasi. Kolm korda õnnestus mul avada ruumi luuk, kuid kahjuks ainult poolest saadik — ja iga korraga paiskus üles hea hulk õhku, kuna luuk vajus uuesti tagasi kinni.“

Niiviisi läks asjatult kaduma õhku ja surve ruumi lae ja veepinna vahelises õhupadjas langes. Siin võis aidata ainult asjaolu, et uuesti sulgeda luuk tihedalt kinnitushaarakutega. Oodata, kuni uputusvee tõusuga on ka surve jällegi tõusnud, siis vabastada haarak ja loota, et luuk kargab siis iseendast täielikult lahti. Kuid alul, kui Brown vabastas haarakuid esmakordselt, ta oli lasknud need kukkuda ruumi põrandale ja nüüd asusid need seal kuskil põrandaplaatidel mootorite vahel — mõne jala sügavuses õlises ja elektrilaengutega laetud vees. Brown sukeldus ja tõi sellest veest välja talle vajalikud kinnituseesemed. Ta kinnitas nii luugi uuesti ja asus kloorimürgises õhupadjas kannatlikult ootama surve uut tõusu. Lõppeks ta uskus, et on saanud paras hetk ja vabastas haaraku. Luuk kargas lahti ja järjekordne valang õhku paiskus välja. Brown pingutas õlaga vastu luuki — püüdes suruda seda kõrgemale... ja see õnnestus tal. Veel enam õhku pääses välja ja jällegi ülevõimu saanud välissurve surus raske terasest luugi tagasi alla randile — kuhu oli jäänud toetuma Browni käsi. Suutes veel turjaga paari-kolme sentimeetri võrra kergitada luuki, õnnestus tal vabastada oma raskesti vigastatud kätt.

„Uskusin, et nüüd on lõpp. Käsi valutab tugevasti. Vesi oli kerkinud juba peagu luugi randini. Tegin ülima — viimase — lõpliku pingutuse ja siis läks mul korda avada luuk küllaldaselt ja tõusta pinnale.“

Nende lihtsate sõnadega Brown lõpetab oma seletuse. Oli möödunud poolteist tundi „E-41“ kadumisest, kui hukkimiskohal seisev destroyer korjas veest äsja ülesjunud Browni. Tema käsi oli tugevasti muljutud ja mees ise viimseini rammestunud. Pole ime.

Siinjuures peab tähendama, et juhtumit „E-41“-ga tuleb lugeda ainulaadseks selles mõttes, et kõigil

a-laevaga põhjaläinud meeskonnaliikmeil õnnestus pääsemine. Ja seda ilma päästemaskideta, millega on varustatud kõik praegusaja allveelaevad. Muidugi oleks eriti Browni seisukorda, tema endapäästmistoomingu juures, märksa kergendanud päästemaski omamine.

Brownilt saadi tõhusaid näpunäiteid uppunud a-laeva seisundist, mida tagajärjekalt kasutati tõstetöödel. „E-41“ tõsteti üles merepõhjust ja rakendati uuesti teenistusse, küll aga teise numbril all.

✦

„E-9“ (vanemleitnant Horton) oli rünnakul Põhjameres ja siirdus allveeolekus informatsiooni- ja ka võimaliku saagisaamise otstarbel otse Helgolandil sadamasse. Kuid kahjuks polnud seal „kedagi kodus“. Saksa Ulgumere laevastik oli tõmbunud madalikerikka mere ja miiniväljade varju, mis kaitsesid Emsi ja Jade suuet ning Helgolandil sadamat kasutati vaid patrull-laevade baasina. „E-9“ laskus põhjale lühikeseks puhkeajaks ja ohvitserid oma ruumis asusid mängima bridži. Mängu ajal läbisid parajasti veepinnal nende asukohta Saksa miinitraalerid.

Näis, et vanemohvitseril kadus igasugune huvi mängu vastu, kuuldes, kuidas traal oma kettide ja vaieritega kraapis „E-9“ keret — ja arutledes endamisi, on see nüüd harilik traal või varustatud lõhkepadrunitega? Teiseks võib traal kinni jääda a-laeva kere külge ja niiviisi otseselt äratada sakslaste tähelepanu.

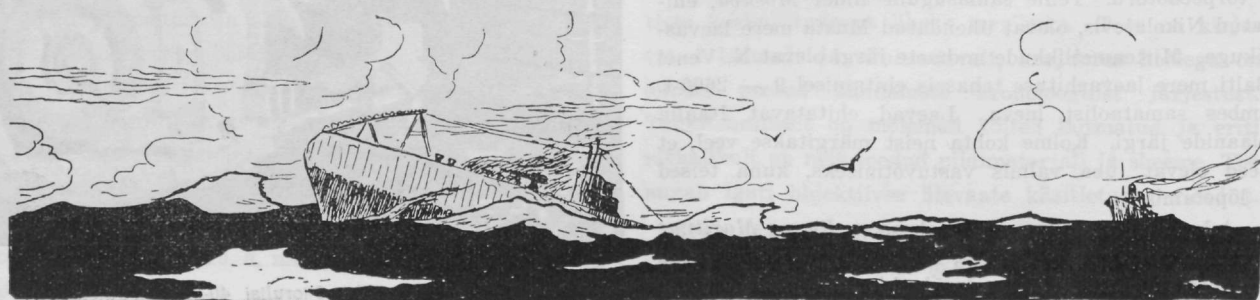
Kuid teda katkestas Hortoni käskiv: „Teie kord, Chapman!“

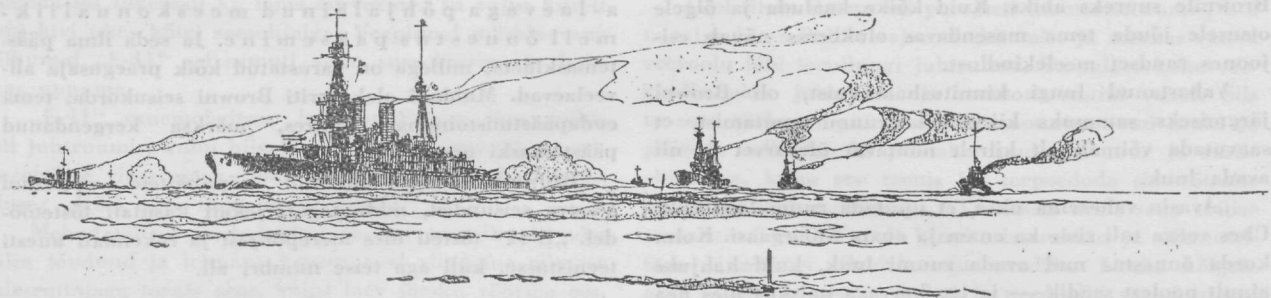
Traali krabin lõppes klaariksminevalt just järjekordse kaartidejagamise ajaks. Vanemohvitser konstateris äsja lõpetatud läbimängus oma kapteni allaminekut — ilma üheta kontreeritult.

Horton naeratas: „Ei sinna poolegi. Teie tegite revooki, kui traal meist üle kraapis. Kaks tihhi mulle. Kuid — bridž — mu härrad, on ikkagi mäng, mille juures tuleb viibida kõigi mõtetega — kui loota vähegi heale mängule!“

Ei saa olla tabavamalt illustratsiooni a-laeva komandöri ühest kaaluvamast, kuid raskemast ülesandest — säilitada kõigis oma alluva is rahulikust ja sisendada neisse külma verd, mis ka ei juhtuks sinu ümber...

—LDR.





Lühiteateid sõjalaevastikest.

N. Vene.

U. S. Naval Institute Proceedings 1939. a. novembri number märgib N. Vene laevastiku kohta, et selle ülesehitamise alal valitseb ikka veel teatud saladuskate. Olevat aga kindel, et möödunud aastal on pandud alus ühele 35 000-t. lahingulaevale *Kolmas Internatsionaal*, arvatavasti Ameerika plaanide järele. Selle peaartilleeriaks tulevat 9 — 16". Teise samasuguse laeva kohta märgitakse, et see olevat alustamisel või on juba alustatud.

Prantsuse ajakirja *Le Yacht* andmeil märgib Proceedings samuti, et laevachitustehaste laiendamine näib olevat teostunud Itaalia inseneride kavade kohaselt. Sama ajakiri märkis möödunud aastal 7800-t. ristleja *Kirov*'i rivvi astumist, 9 — 180-mm peaartilleeriaga, 4 — 102-mm õk-suurtükiga ja 2 kolmetorulise 533-mm torpedoaparaadiga. Laev olevat varustatud 100 000 HP masinaiga, mis võimaldavad 38 s. kiirust. Ristlemiskiiruseks — 17 s. Peale selle olevat laev varustatud katapultdiga ja 4 hüdroplaaniga.

Teine samasugune ristleja *Gorki* olevat katsestatamisel, kuna kaks järgnevat *Kribišev* ja *Oržonikitse* — ehitamisel.

Kirov'i-tüübilised ristlejad on seega tugevama relvastisega kui saksa 6" artilleeriaga kergeristlejad. Proceedings märgib, et viimane asjaolu annab Saksamaale põhjust suurendada oma 8" peaartilleeriaga esimese klassi ristlejate arvu.

Kooskõlas Itaalia pressis andmetega olevat N. Vene flotilli liider *Taškent*, mis ehitati Itaalias Odero tehastes Livornos, katsetel ja vastuvõtmisel arendanud kiirust 44 s. See 2800-t. laev omab 6 — 5,1" suurtükki, 9 torpedotoru. Teine samasugune liider *Moskva*, ehitatud Nikolajevis, olevat ühendatud Musta mere laevastikuga. Mitteametlikkude andmete järgi olevat N. Venel Balti mere laevachituse tehaseis ehitamisel 9 — 2600-t. umbes samataolist laeva. Laevad ehitatavat Itaalia plaanide järgi. Kolme kohta neist märgitakse veel, et need olevat juba valmis vastuvõtmiseks, kuna teised 6 lõpetamisel.

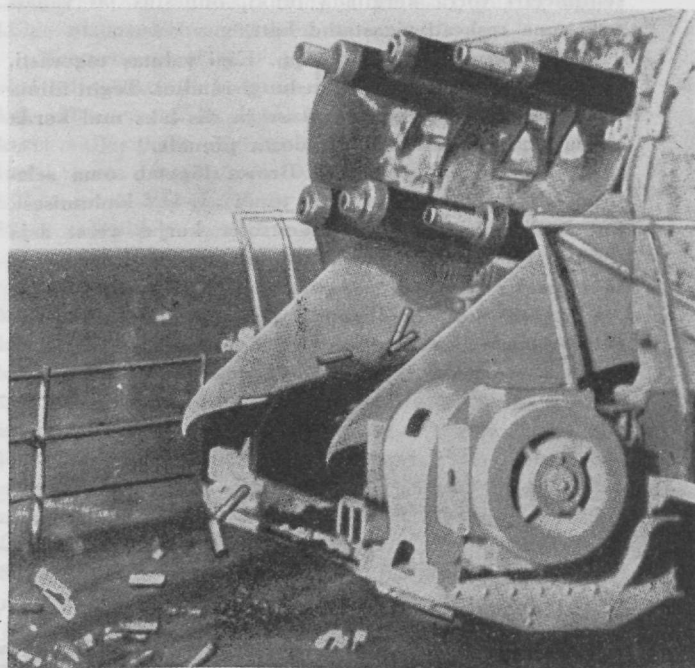
A-laevastiku kohta märgitakse, et *Revue Maritime* arvestas nende arvu 1938. a. lõpul 150, juurde arvatud ka need, mis 1939. a. kuulusid ehitamisele. Kooskõlas

Saksa *Taschenbuch der Kriegsmarine* 1939. a. tõuseb N. Vene a-laevade arv 160, millest 72 opereerivad Lääne- ja Põhja-Jäämerel, 30 Mustal merel ja 58 Kaug-Idas. Hiljuti märkis Jaapani mereminister, et neid olevat seal üle 100, kuna N. Liidu enda juhid on tihti märkinud, et nende a-laevastik olevat tugevaim maailmas.

Proceedings märgib, et suurem osa a-laevadest olevat väikesed, rannavete tegevuseks, ent on ka suuri 1000—1100-t. suure tegevusraadiusega.

N. Vene merevägi näitab ka suurt huvi arktika vete vastu, mida tõendab rida uusi jäälõhkujaid ja nende tegevus Murmanski ja Vladivostoki vahel.

Ohhoota mere põhjakaldal olevat ehitamisel uus sadam. —



Inglise laevastiku 6-torulisi 40-mm õk-automaate.

Tidskrift Sjöväsendet, augustikuu number märgib, et Vladivostokki on koondatud 30 MTP ja 60 modern-a-laeva, milledest pooled on ookeani tüüpi, kuna ülejäänud väiksemad.

U. S. Naval Institute Proceedings 1939. a. nov. andmeil.

Iv. It.

Itaalia.

Almanacco Navale järele omab Itaalia merevägi rivis 72 MTP, neist 6 — 26 s kiirusega à 12 t, 6 — 45 s kiirusega à 12,5 t, 1 — 45 s kiirusega à 15 t, 2 — 45 s kiirusega à 16 t, 4 — 36 s kiirusega à 35,5 t ja 53 — 47 s kiirusega à 20 t. Kõik on relvastatud 1 või 2 õk-automadiga, 2—18" torpeedotoruga ja sügavuspommidega.

Admiral Cavagnari teateist on teada, et 1939. a. programm nägi ette peale selle veel mõned flotillid moodsaid MTP-sid.

Itaalia *Saint Bon* klassi a-laevad on varustatud 14—18" torpeedoga, mis laseb oletada, et need on ette nähtud puhtalt kaubalaevade vastu tegutsemiseks.

Sama kinnitab ka nende suur pealvee kiirus 18 s. ja artilleeria 2—4" suurt. ühes 4 õk-kuulip. või automadiga.

Saksamaa.

10 000-t. ristleja *Lützow* lasti vette 1. juulil Bremen'is. Ristleja on varustatud 8 — 8" suurtükiga 12 — 4,1" ja 12 — 1,5" õk-suurt. Peale selle ristleja on varustatud veel 4 kolmetorulise torpeedoaparaadiga, ühe katapuldiga ja 3 lennukiga. Laev arendab kiirust 32 s. *Le Yacht*, august 12.

Holland.

Hollandi merevägi on tellinud Briti Power Boat Company'lt ühe MTP, et selle kohaselt ehitada 19 MTP, neist 8 on ette nähtud koduvete jaoks ja 11 Ida-Indiale. Kooskõlas *Engineer* andmete järele olevat MTP 32 t suured, varustatud 3 Rolls-Royce mootoriga à 1000 HP. Relvastis 4 — 18" torpeedotoru, 2 õk-automaati, sügavuspommid ja suitsu- või uduseadeldis. MTP pikkus 67,5 jalga. *Marine-Rundschau*, august.

Toimetusele saadetud kirjandus.

„Eesti Vabadussõda 1918—1920 I“, Vabadussõja Ajaloo Komitee väljaanne, Tallinn 1937, 557 lehekülge. Kaanehind brošeeritult Kr. 6.

„Eesti Vabadussõda 1918—1920 II“, Vabadussõja Ajaloo Komitee väljaanne, Tallinn, 1939, 568 lehekülge + 6-värviline Vabadussõja sõjateatri kaart, mõõdus 1:1 000 000. Kaanehind brošeeritult Kr. 6.

Meie ajalookirjandus on rikastunud väärika teosega Eesti uuema ajaloo uurimise alal, mis valgustab meie ajaloo kangelaslikumat ajajärku — Eesti Vabadussõda ja Eesti riikliku iseseisvuse taassündi.

Tänu Vabadussõja Ajaloo Komitee enam kui tosinaaastasele pidevale tööle omame nüüd tervikulist ja küllalt põhjalikku populaarteaduslikku teost, mis oma I köite sissejuhatavas osas esitab ülevaate muistsest iseseisvusest, ärkamisajast ja ajajärgust kuni Vene veebruarikuu revolutsioonini ja köite peaosas käsitleb poliitilisi ja sõjalisi sündmusi kuni meie pealetungioperatsioonideni 1919. a. mais, millal sõda kandus välja poole Eesti piire.

II köide valgustab perioodi 1919. a. maist kuni rahu- lepingu sõlmimiseni veebruaris 1920. a., käsitledes lisaks veel sõjaväe demobilisatsiooni läbiviimist ja Sõjavägede Ülemjuhataja instituudi likvideerimist ning tuues lõpul üksikasjalisi andmeid rahva ohvritest ja majanduslikest pingutustest ja kulutustest Vabadussõjas. Lisade osas on toodud mitmeid tähtsamaid dokumente perioodist 1919—1920, nagu *Asutava Kogu deklaratsioon Eesti riiklikust iseseisvusest, Eesti Vabariigi ajutine põhiseadus, Leping sõjategevuse lõpetamiseks Eesti vägede ja landesveeri ning Saksa vägede vahel, Eesti ja Läti vahelise sõjalise koostöö leping, Eesti maa-reformi seadus, Rahuleping Eesti ja Venemaa vahel* jt.

Vabadussõja Ajaloo Komitee ja käsikirja koostaja on teinud tohutu töö arhiivide materjalide uurimisega ja üksiksündmuste ning mälestiste kokkuliitmisega üheks tervikuks. Teos on kirjutatud ladusalt ja arusaadavalt, kusjuures hoolega on silmas peetud sündmuste kronoloogilist järjestust. Trükitehniliselt on mõlemad köited laitmatud ja eriti rikkalikult on neis toodud pildimaterjali ja skeeme. Töö annab igati objektiivse ülevaate käsitletud perioodist.

See täiel määral tunnustust vääri suurteos ei tohiks puududa ühegi tõsise eestlase, eriti sõjaväelase kodus.

Uusi tehnilisi raamatuid.

Tehnilisel alal ilmuvate raamatute arv on meil väikene, seepärast on heameel leida lugemislaualt iga uut üritust sel alal.

Laevades, kalameestel, paatides, merekindlustes jne. leidub suurel arvul igasuguseid mootoreid. Nende kirjelduste, õpiste jne. alal on eesti keeles ilmunud väga vähe raamatuid. Mootorite ala põhjalikemaist tööd on *ins. I v a n d i* poolt 1926—1930. a., s. o. ligi 10 aastat tagasi, ilmunud *autoasjanduse raamatud*, kus on hästi kirjeldatud ka mootoreid ja nende elektrilist osa, kuid nende raamatute saamine, trüki läbimüügi tõttu, on raskestatud.

Nüüd on *ins. Arvo Talviste* poolt koostatud ning Tallinna *NMKÜ Autokooli* kirjastusel ilmunud 3 raamatut, millega tutvunemist ja millede soetamist võib soovitada igale mootorige tegelevale isikule. Need raamatud on alljärgnevad:

1) „*Automootorid*“. Raamat sisaldab 125 lk. ja 299 mitmesugust pilti ja joonist.

2) „*Autode õlitamine ja määrimine*“. Raamat sisaldab 77 lk. ja 185 joonist ja pilti.

3) „*Auto-diiselmootorid ja Hesselmanni mootorid*“. Raamat sisaldab 44 lk. ja 82 joonist ning pilti.

Raamatute hind pole küll peale trükitud, kuid nende ridade kirjutaja maksis nende eest vastavalt Kr. 4.50, 3.00 ja 1.65.

Üldiselt on raamatud kirjutatud ladasus stiilis ja selgelt ning väga illustreeritud ja seepärast võivad hea eduga olla kasutatavad mootoriala õppimiseks (esimene raamat). Teine raamat on rohkem autoasjanduslik, kuid sisaldab ka mootorite õlide omadusi ja määrimisviise ning rikkeid ja õpiseid. Kolmas raamat on huvitav nendele, kellele tuleb tegemist teha moodsate diiselmootoritega ja nende üksikosadega.

Raamatu formaat 197×264 ei ole kahjuks sobiv taskus kandmiseks. Oleks võinud olla kaks korda väiksem.

Loodame, et esimene trükk kiiresti läbi müüakse ja teine trükk ilmub väiksemas formaadis.

ins. R. Prückel.

Härrade moeäri „HILVU“

Soovitab rikkalikus valikus kübaraid, kaelasidemeid, kindaid jm. riietusesemeid.

PÄRNU MNT. 8.

PÄRNU MNT. 8.



Nööri, topsu ja narmaste tööstus

V. KUUTTANEN

Rataskaevu 9-5

Telefon 471-48

Valmistab:

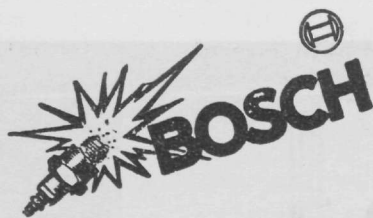
Puuvillast
villast

siidist

ja metallist

ilustusnööre ja
narmaid.

Töö korralik ja maitsekas.



Auto- mootorratta- diiselmootorite varustus ja tagavaraosad. Külmutuskapid. Jalgrattavalgustus. Bosch remonttöökoda ja akkujaam.

Bosch Eesti-esindus

K/k Arnold Ungerson

Tallinn, Vene 6. Telef. 448-90

NEUMANN & Co

Pärnu 10-13, Tallinn.

Tel. 412-48

Elamute Kodanliku Õhukaitse varustist

G-torbikud	Kühvellabidad
Puldaniist ülikonnad	Tulekaitse kirved
Tööülikonnad	Kangid
Puldaniist kindad	Ämbrid
KÕ metallist kiivrid	Veenõud
Vildist peakatted	Kanderaamid
Pootshaagid	Tasku- ja käsilaternad jne.
Kustutusluuad	

Kaup laos.

**PARIMAD KVALITEEDILT!
MÕÕDUKAD HINNALT!**

on

**„SALAMANDER'i“
jalanõud**

Kauplused:

VABADUSVÄLJAK 10

Tel.: 467-84

VENE 1

Tel.: 418-25

MOOK ÜLE EESTI



V. Lugupeetud
tellija!

Paljude klientide soovil olen oma töökoja juurde avanud osakonna, mis täidab kõiksugu tellimisi vormiriietuse alal oma ja tellija materjalist.

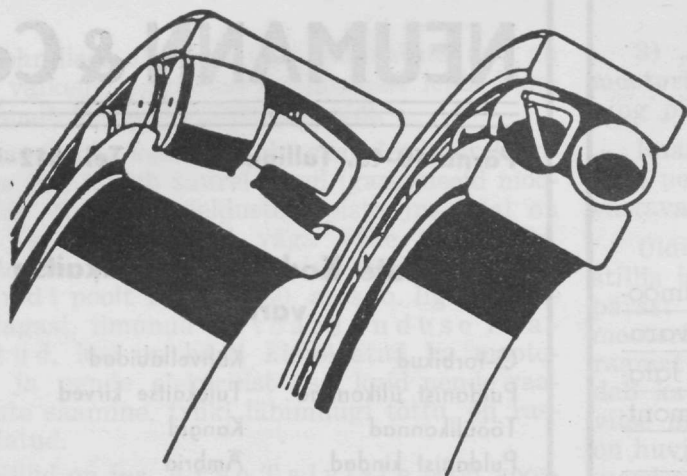
Omades head nime era-riietuse alal, loodan ka oma uute klientide soove täpselt rahuldada.

P. S.

Suur valik inglise- ja kodumaa kuponge.

F-a SCHWARZ

KULLASEPA 9
TEL. 443-03



SKF

Rootsi kuullaagrid

igas suuruses —
— igaks otstarbeks

Peaesindus ja ladu:

Linke & Martinson

Tallinn, Vene tän. 11, telef. 432-86 ja 432-58

E. LERENMANN

Tallinn, S. Karja 10. Kõnetraat 446-43

soovitab
kleidiriiete alal
hooaja — uudiseid
ja rikkalikus värvi-
valikus voodivaiba
atlast.

Müük väikesel ja suurel arvul.

KELLADE

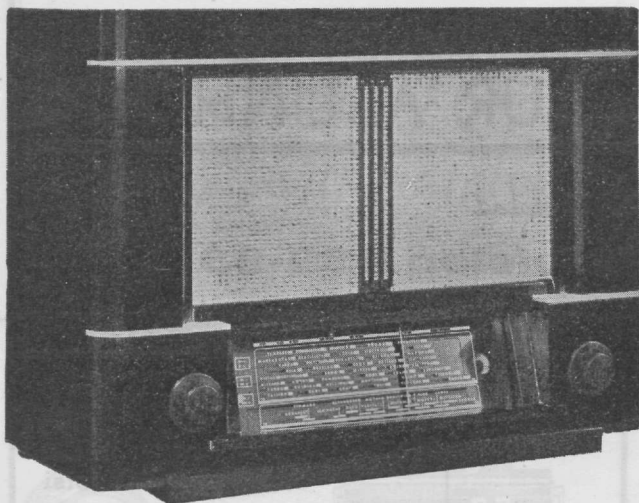
Kuld-, hõbe-, kristall-
ja bijouterie-kaupade
äri.

Müük suurel ja
väikesel arvul.

H.WASSERMANN

TALLINN, VIRU 23.
KÕNETRAAT 447-26

Tänavused raadiotippsaavutused asuvad



Soliidne konstruktsioon ja silmapaistvalt nägus välimus teevad Olümpia II tõeliseks ehteks igale kodule.

Hind ainult Kr. 245.— Universal Kr. 255.—

PHILIPS

Olümpia sarjas

PHILIPS OLÜMPIA II

Täheleponuvääriv raadioaparaat maailmaturul kõigi viimistlustega, mis soodustavad laitmatut raadiovastuvõttu.

Loomulik, puhas ja kristallselge ülekanne — garanteeritud maailmakuulsate PHILIPS „Miniwatt“ raadiolampide ja erakordselt väljaarendatud valjuhääldaja tõttu.

Tunnustatud erakordne selektiivsus, mis omane juba aastaid PHILIPS raadioaparaatidel ja lubab nõelateravat saatejaamade eraldamist, on veelgi viimistletud.

Ulatuslikum lühilainete vastuvõtt. Juba 13 meetrist alates lühilained pakuvad tervelt 24 tundi järjest lühilainesaatjate eeskavasid aasta ümberringi.

Reumahaiguste

puhul tarvitage

„Urolith'i“

„Urolith“ — on saadav kõigist apteekidest

Valmistaja:

G. Gnadebergi ja E. Leydeni apteek

Tallinn, Suur Karja 4

Kala-konservitööstus

FEODOR MALAHOV

Tallinn, Võrgu tän. 1.
Telef. 441-18. Asut. 1890. a.

Valmistab **Tallinna kilu** plekk-karpides, plekk-ämbrates (1—10 kg), puust tünnides (8—125 kg). Sprotid õlis ja tomatis. Marineeritud angerjad. Silmud žeeles. Skumbriad tomatis. Marineeritud heeringad. Marineeritud kurgid. Heeringad rollmops. Tomatid. Suitsetab kilu, silku, angerjaid.

Kilud „Extra“ 3-me ja 1 kg ämbrates on headuselt samad mis karpideski, kuid hinnalt on nad 40% odavamad.

Plekitööstus ja litograafia
G. LINHOLM

Tuubitööstus
ARTUR A. LINHOLM

Töö headus kindlustatud

Vana Kalamaja 32, telefon 439-93

A.-S. H^y MOSER & Ko

TALLINN, PIKK 19.

TELEFON 437-47

ASUTATUD
1826. A.



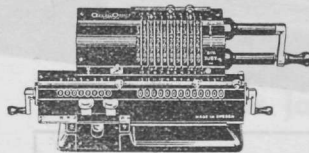
LF LOCLE
SCHVEITZ

SOOVITAB RIKKALIKUMAS VALIKUS:

tosku- ja käekelli maailmakuulsa
H-y MOSER & Co vabrikust
Le Locle Schveitz. Seina-, laua- ja
äratuskelli. Kette ja käevõrusid.
Kuld- ja hõbeasju.

PARIMAT ROOTSI KRISTALLI.

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



Tuntud Rootsi
arvutusmasin

ORIGINAL ODHNER

kergendab Teie arvestusi ja
kalkulatsioone ning hoiab
kokku aega ja raha.
Soodsad maksutingimused,
täieline vastutus!
Nõudke ostukohustusest de-
monstratsioone ja prospekte!

K.-M. LIER & ROSSBAUM

TALLINN, VIRU 7.



CHR. JÜRGENSON

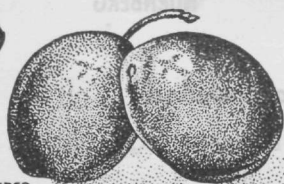
ASUTATUD 1887. A.

TALLINN, RAEKOJA PLATS 15

TELEFON 431-66

Pudukaupu, pesu- ja rätsepatarbeid

*Suupäikeses valminud vitamiinirikas
puuvili on talvise külmaga alati käepärast*



SUURED
SINISED PLOOMID

ESTO

konservidena!

MÜÜGIL:

Lihatsentraalides

N. SCHILLING & Ko

TALLINN, PÄRNU MAANTEE 20

Telefon 437-29

Dreyer, Rosenkranz & Droop A/g. Hannover

Gustav F. Gerdt, Bremen

Dr. Kroeber & Sohn G. m. b. H., Treuenbrietzen

Radikal Werk G. m. b. H., Stuttgart

Emil G. v. Höveling, Hamburg

Bonner Fahnenfabrik, Bonn am Rhein

Frankfurter Asbestwerke, Frankfurt am

Main-Niederrad

Paul Jordan, Berlin-Steglitz

Buttermann & Schmidt, Berlin-Neukölln



N. S. U.

mootorrattad

Husquarna

jalgrattad

Foto-

tarbed

A.-S. TORMOLEN & Ko

Tallinn, Raekoja plats 17. Telefon 428-06

Suurim karusnahkade ladu

A. Ratner

Rikkalikus valikus
igasuguseid kvaliteetnahku
Narva mnt. 71. Telefon 307-46

P. KULLAM

(Eihelmann)

Kella- ja kullasepaäri

Tallinn, V. Karja 2, telef. 442-23

Soovitab odavate hindadega: kuld-, kristall- ja hõbeasju, — käe-, tasku- ja seinakelli.

Parandustööd. Ostan kulda ja hõbedat.

Aktsiaselts

Tallinna Kõievabrik

Tallinn, Kopli tän. 23. Tel. 439-79

*Kõisi, kanepist tõrvatud, manil-
last ja sisalist.*

*Nööre, loe, logi, lipu ja kala-
võrgu hüüsingut, schiemans-
garni jne.*

*Trosse, parvetamis-, veo-
ankru- ja liiktrasse ning jahti-
dele trosse kõrgemast manilla
kiudainest.*

AMAG - HILPERT - PEGNITZHÜTTE A.G.

NÜRNBERG

Tsentrifugaalpumbad :

- kanalrattaga paksu vedeliku jaoks,
- kõrgsurvega roiskvee jaoks,
- keskmise survega kaheastmelised,
- kõrgsurvega,
- tulekustutamiseks,
- iseseisvad pumbad ja teisi.

AINUESINDAJA: Agentuur - ja kaubanduskontor

„IVAG“ I. Agntsev

Tallinn, Roosikrantsi 8 b, telef. 444-98.

Soodsaim valmisriiete ja
kalevikaupade ostukoht on

Julius Aberg'i

riideäri

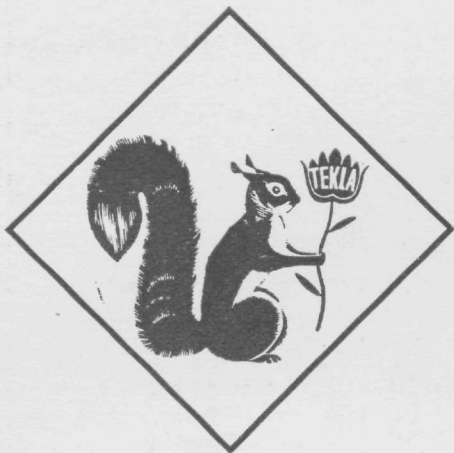
Tallinnas, Suur Karja tänav 5.

L. GRUBE

Tallinn, Pikk tän. 12

Suurim valik pörandavaipu ja linikuid (linoleum, manilla, kookus ja lina džaudiga), kodu- ja välismaa mööbliriidet, pesuriidet, vahariidet igas laiuses, kunstnahka, jalamate, voodivaipu (vateeritud, villased ja baika), laualinu, serviette jne.

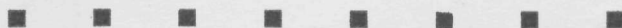
HINNAD MÕÕDUKAD



AS TEKLA

RIIDEKAUPLUSED

■	TALLINN, SUUR KARJA	15
	TALLINN, PÄRNU	6
■	TALLINN, ESTONIA PST.	11
	HAAPSALU, EHTE	2
	KÜRESSAARE KAUBA	2
■	MUSTVEE, TARTU	15
	NARVA, PEETRI PL.	4
■	PAIDE, TURUPLATS	10
	PETSERI, KAUBARIDA	6/7
	PÄRNU, LAIDONERI	6
■	RAKVERE, TURUPLATS	
	VALGA, KESK	13
■	VILJANDI, TARTU	6-a
	VÖRU, TARTU	11



Eesti Vabariigi 10. klassiloterii plaan

I klass Loosimine 28. ja 29. märtsil 1940. a.	II klass Loosimine 30. aprillil ja 3. mail 1940. a. Eelmise klassi piletite vahetamine lõpetatakse 24. aprillil 1940. a.	III klass Loosimine 29. ja 30. mail 1940. a. Eelmise klassi piletite vahetamine lõpetatakse 23. mail 1940. a.	IV klass Loosimine 1., 2., 3., 5., 6., 7., 8., 9., 10., 12., 13., 14., 15., 16., 17., ja 19. augustil 1940. a. Eelmise klassi piletite vahetamine lõpetatakse 25. juulil 1940. a.																																																																																																																																																																		
Suurim võit Kr. 25.000 (õnnelikul juhusel)	Suurim võit Kr. 25.000 (õnnelikul juhusel)	Suurim võit Kr. 25.000 (õnnelikul juhusel)	Suurim võit Kr. 80.000 (õnnelikul juhusel)																																																																																																																																																																		
<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Kr.</th> <th>Kr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 preemia</td><td>10.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>1 võit</td><td>15.000</td><td>— 15.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>7.000</td><td>— 7.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>5.000</td><td>— 5.000</td></tr> <tr><td>2 võitu ä</td><td>3.000</td><td>— 6.000</td></tr> <tr><td>10 „ „</td><td>1.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>10 „ „</td><td>500</td><td>— 5.000</td></tr> <tr><td>10 „ „</td><td>200</td><td>— 2.000</td></tr> <tr><td>25 „ „</td><td>100</td><td>— 2.500</td></tr> <tr><td>120 „ „</td><td>20</td><td>— 2.400</td></tr> <tr><td>1000 „ „</td><td>10</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>3820 „ „</td><td>5</td><td>— 19.100</td></tr> </tbody> </table>		Kr.	Kr.	1 preemia	10.000	— 10.000	1 võit	15.000	— 15.000	1 „	7.000	— 7.000	1 „	5.000	— 5.000	2 võitu ä	3.000	— 6.000	10 „ „	1.000	— 10.000	10 „ „	500	— 5.000	10 „ „	200	— 2.000	25 „ „	100	— 2.500	120 „ „	20	— 2.400	1000 „ „	10	— 10.000	3820 „ „	5	— 19.100	<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Kr.</th> <th>Kr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 preemia</td><td>10.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>1 võit</td><td>15.000</td><td>— 15.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>7.000</td><td>— 7.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>5.000</td><td>— 5.000</td></tr> <tr><td>2 võitu ä</td><td>3.000</td><td>— 6.000</td></tr> <tr><td>10 „ „</td><td>1.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>12 „ „</td><td>500</td><td>— 6.000</td></tr> <tr><td>15 „ „</td><td>200</td><td>— 3.000</td></tr> <tr><td>30 „ „</td><td>100</td><td>— 3.000</td></tr> <tr><td>150 „ „</td><td>20</td><td>— 3.000</td></tr> <tr><td>1200 „ „</td><td>10</td><td>— 12.000</td></tr> <tr><td>4578 „ „</td><td>7</td><td>— 32.046</td></tr> </tbody> </table>		Kr.	Kr.	1 preemia	10.000	— 10.000	1 võit	15.000	— 15.000	1 „	7.000	— 7.000	1 „	5.000	— 5.000	2 võitu ä	3.000	— 6.000	10 „ „	1.000	— 10.000	12 „ „	500	— 6.000	15 „ „	200	— 3.000	30 „ „	100	— 3.000	150 „ „	20	— 3.000	1200 „ „	10	— 12.000	4578 „ „	7	— 32.046	<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Kr.</th> <th>Kr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 preemia</td><td>10.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>1 võit</td><td>15.000</td><td>— 15.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>7.000</td><td>— 7.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>5.000</td><td>— 5.000</td></tr> <tr><td>2 võitu ä</td><td>3.000</td><td>— 6.000</td></tr> <tr><td>10 „ „</td><td>1.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>12 „ „</td><td>500</td><td>— 6.000</td></tr> <tr><td>15 „ „</td><td>200</td><td>— 3.000</td></tr> <tr><td>30 „ „</td><td>100</td><td>— 3.000</td></tr> <tr><td>120 „ „</td><td>30</td><td>— 3.600</td></tr> <tr><td>1000 „ „</td><td>12</td><td>— 12.000</td></tr> <tr><td>4608 „ „</td><td>9</td><td>— 41.472</td></tr> </tbody> </table>		Kr.	Kr.	1 preemia	10.000	— 10.000	1 võit	15.000	— 15.000	1 „	7.000	— 7.000	1 „	5.000	— 5.000	2 võitu ä	3.000	— 6.000	10 „ „	1.000	— 10.000	12 „ „	500	— 6.000	15 „ „	200	— 3.000	30 „ „	100	— 3.000	120 „ „	30	— 3.600	1000 „ „	12	— 12.000	4608 „ „	9	— 41.472	<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Kr.</th> <th>Kr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 preemia</td><td>30.000</td><td>— 30.000</td></tr> <tr><td>1 võit</td><td>50.000</td><td>— 50.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>25.000</td><td>— 25.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>15.000</td><td>— 15.000</td></tr> <tr><td>2 võitu ä</td><td>10.000</td><td>— 20.000</td></tr> <tr><td>3 „ „</td><td>7.000</td><td>— 21.000</td></tr> <tr><td>5 „ „</td><td>5.000</td><td>— 25.000</td></tr> <tr><td>12 „ „</td><td>3.000</td><td>— 36.000</td></tr> <tr><td>18 „ „</td><td>2.000</td><td>— 36.000</td></tr> <tr><td>60 „ „</td><td>1.000</td><td>— 60.000</td></tr> <tr><td>64 „ „</td><td>500</td><td>— 32.000</td></tr> <tr><td>300 „ „</td><td>100</td><td>— 30.000</td></tr> <tr><td>1200 „ „</td><td>30</td><td>— 36.000</td></tr> <tr><td>49133 „ „</td><td>9</td><td>— 442.197</td></tr> </tbody> </table>		Kr.	Kr.	1 preemia	30.000	— 30.000	1 võit	50.000	— 50.000	1 „	25.000	— 25.000	1 „	15.000	— 15.000	2 võitu ä	10.000	— 20.000	3 „ „	7.000	— 21.000	5 „ „	5.000	— 25.000	12 „ „	3.000	— 36.000	18 „ „	2.000	— 36.000	60 „ „	1.000	— 60.000	64 „ „	500	— 32.000	300 „ „	100	— 30.000	1200 „ „	30	— 36.000	49133 „ „	9	— 442.197
	Kr.	Kr.																																																																																																																																																																			
1 preemia	10.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
1 võit	15.000	— 15.000																																																																																																																																																																			
1 „	7.000	— 7.000																																																																																																																																																																			
1 „	5.000	— 5.000																																																																																																																																																																			
2 võitu ä	3.000	— 6.000																																																																																																																																																																			
10 „ „	1.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
10 „ „	500	— 5.000																																																																																																																																																																			
10 „ „	200	— 2.000																																																																																																																																																																			
25 „ „	100	— 2.500																																																																																																																																																																			
120 „ „	20	— 2.400																																																																																																																																																																			
1000 „ „	10	— 10.000																																																																																																																																																																			
3820 „ „	5	— 19.100																																																																																																																																																																			
	Kr.	Kr.																																																																																																																																																																			
1 preemia	10.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
1 võit	15.000	— 15.000																																																																																																																																																																			
1 „	7.000	— 7.000																																																																																																																																																																			
1 „	5.000	— 5.000																																																																																																																																																																			
2 võitu ä	3.000	— 6.000																																																																																																																																																																			
10 „ „	1.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
12 „ „	500	— 6.000																																																																																																																																																																			
15 „ „	200	— 3.000																																																																																																																																																																			
30 „ „	100	— 3.000																																																																																																																																																																			
150 „ „	20	— 3.000																																																																																																																																																																			
1200 „ „	10	— 12.000																																																																																																																																																																			
4578 „ „	7	— 32.046																																																																																																																																																																			
	Kr.	Kr.																																																																																																																																																																			
1 preemia	10.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
1 võit	15.000	— 15.000																																																																																																																																																																			
1 „	7.000	— 7.000																																																																																																																																																																			
1 „	5.000	— 5.000																																																																																																																																																																			
2 võitu ä	3.000	— 6.000																																																																																																																																																																			
10 „ „	1.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
12 „ „	500	— 6.000																																																																																																																																																																			
15 „ „	200	— 3.000																																																																																																																																																																			
30 „ „	100	— 3.000																																																																																																																																																																			
120 „ „	30	— 3.600																																																																																																																																																																			
1000 „ „	12	— 12.000																																																																																																																																																																			
4608 „ „	9	— 41.472																																																																																																																																																																			
	Kr.	Kr.																																																																																																																																																																			
1 preemia	30.000	— 30.000																																																																																																																																																																			
1 võit	50.000	— 50.000																																																																																																																																																																			
1 „	25.000	— 25.000																																																																																																																																																																			
1 „	15.000	— 15.000																																																																																																																																																																			
2 võitu ä	10.000	— 20.000																																																																																																																																																																			
3 „ „	7.000	— 21.000																																																																																																																																																																			
5 „ „	5.000	— 25.000																																																																																																																																																																			
12 „ „	3.000	— 36.000																																																																																																																																																																			
18 „ „	2.000	— 36.000																																																																																																																																																																			
60 „ „	1.000	— 60.000																																																																																																																																																																			
64 „ „	500	— 32.000																																																																																																																																																																			
300 „ „	100	— 30.000																																																																																																																																																																			
1200 „ „	30	— 36.000																																																																																																																																																																			
49133 „ „	9	— 442.197																																																																																																																																																																			
5000 võitu + 1 pr. = 94.000	6000 võitu + 1 pr. = 112.046	5800 võitu + 1 pr. = 122.072																																																																																																																																																																			
<p>Pileti hind klassiviisi ostes iga klass 2 krooni; kõik 4 klassi korraga ostes 8 krooni.</p> <table border="0"> <tr> <td>Poolpileti</td> <td>„</td> <td>„</td> <td>„</td> <td>1</td> <td>„</td> <td>„</td> <td>4</td> <td>„</td> <td>„</td> <td>4</td> <td>„</td> </tr> <tr> <td>Piletiraamatu (4 piletit) hind klassiviisi ostes iga</td> <td>„</td> <td>„</td> <td>„</td> <td>8</td> <td>„</td> <td>„</td> <td>4</td> <td>„</td> <td>„</td> <td>32</td> <td>„</td> </tr> <tr> <td>Poolpiletiraamatu (4 poolpiletit) hind klassiviisi ostes iga klass</td> <td>4</td> <td>„</td> <td>„</td> <td>4</td> <td>„</td> <td>„</td> <td>4</td> <td>„</td> <td>„</td> <td>16</td> <td>„</td> </tr> </table>				Poolpileti	„	„	„	1	„	„	4	„	„	4	„	Piletiraamatu (4 piletit) hind klassiviisi ostes iga	„	„	„	8	„	„	4	„	„	32	„	Poolpiletiraamatu (4 poolpiletit) hind klassiviisi ostes iga klass	4	„	„	4	„	„	4	„	„	16	„																																																																																																																														
Poolpileti	„	„	„	1	„	„	4	„	„	4	„																																																																																																																																																										
Piletiraamatu (4 piletit) hind klassiviisi ostes iga	„	„	„	8	„	„	4	„	„	32	„																																																																																																																																																										
Poolpiletiraamatu (4 poolpiletit) hind klassiviisi ostes iga klass	4	„	„	4	„	„	4	„	„	16	„																																																																																																																																																										
<p>Kes soovib osta teise, kolmanda või neljanda klassi pileti, ilma et tal oleks eelmise klassi piletit, peab maksma ka kõigi eelmiste klasside hinna.</p>																																																																																																																																																																					
<p>Klassiviisi müüakse pileteid Riigi Klassiloterii piletite müügikohtades, pankades, postiasutistes jne. Iga klassi piletite müük algab eelmise klassi võitude nimekirja avaldamisest ja kestab loosimiseni. Piletid kõigi nelja klassi jaoks korraga müüakse ainult piletite keskmüügikohas Riigi Trükikojas, Tallinnas, Niine tän. 11. Posti teel saadetakse pileteid välja piletite keskmüügikohast Riigi Trükikojast Tallinnas, kui tellija on saatnud ette pileti hinna ja saatekulu 10 senti iga saadetise kohta. Lunasaadetisena posti teel saadetakse pileteid välja ainult klassiviisi keskmüügikohast, kui tellija on saatnud ette lunasaatekulu 25 senti hiljemalt 10 päeva enne loosimist.</p>																																																																																																																																																																					
<p>Võidu korral I, II või III kl. võidavad piletiraamatus kõik 4 piletit, sest iga võitnud raamatu numbri kohta loositakse selle raamatu 4 pileti vahel välja 4 võitu.</p> <p>IV kl. langeb igale raamatule kindlasti üks võit, mis loositakse kohe selle raamatu 4-ja pileti vahel.</p>			50.800 võitu + 1 pr. = 858.197																																																																																																																																																																		