

Ilmub korra nädalas.

TOIMETUS JA TALITUS:	TELLIMISE HIND:	KUULUTUSTE HIND:
Tallinn, Pagari tänn. Nõ 1, tuba 50. (Sõjaministeeriumi majas). Awatud kella 8—15. Telefon 1-63 (Sõjawäe keskjaamast).	Aastas Mk. 300 Poolesaastas " 150 Weerandaastas " 75 Üksiknummer 15 marka.	1/1 lehekülge Mk 3600 1/2 " " 1800 1/4 " " 900 1/8 " " 450 1/16 " " 250

№ 31.

Laupäewal, 2. augustil 1924.

VI aastakäik.

S I S U : Lgs.: Merijõudude tähtsus meie riigikaitstes. — Lgs.: Meie merijõud V nawigatsioonil.
— J. S.: Torpeedolaew „Sulewi“ saabumine. — Lnb I.: Meriwäe kadettide kooli ajalugu.
— Wabadusristi kawalerid. — Meie sõjalaewastiku suurpäew. — Unr.: Päew Naissaarel.
— Miiniristleja „Wambola“ terwisliste olude kirjeldus. — S. A—n.: Sõjawäelised teated
wälisriikidest. — Küsimused ja kostused. — Ametlikud teated.

Torpeedolaewa „Sulewi“ päästmise tööd.



T.I. „Sulew“ — end. Saksa „A 32“ — on meie päästelaewastiku poolt Kassari lahes merepõhjust wälja tõstetud ja madalikule pukseeritud.

(Vaata „T.I. „Sulewi“ saabumine“.)

Merijõudude tähtsus meie riigikaitstes.

Heites pilku meie kodumaa kaardile, leiame, et suurema osa meie piirest moodustawad wetekogud — meri ja järwed.

Meie kodumaa geograafiline asend strateegilisest seisukohast on üks ebasoodsamaist ja rippuw waenlase merijõust.

Kui weel arwese wõtta, et meie riigi tuiksoon, pealinn Tallinn, Soome lahe tugewama meririigi sõjalaewastiku lähtekohast ja baasist ainult 170 miili kaugusel asub, missuguse maa nüüdisaja laewastik 7—8 tunniga ära sõidab, see näitab juba, et meie riik kaitse suhtes peab kindlustatud olema mitte ainult maa, waid ka mere poolt hästi organiseeritud sõjalise jõuga, kes wääriliselt oma ülesannet täidaks.

Seda teostab meil, nagu teisteski meririikides, sõjalaewastik ühes merikindlustega ja meri-lennuwäega.

Strateegilise jõu arenemine on seotud riigi majandulise jõuga. Nii on meil merijõudude laiendamine ja tehniliselt täiendamine laiaulatusliselt wõimatu, ning peame selle läbi wiima kokkuhoidlikumalt.

Meie sõjalaewastik, mille oleme loonud wabadussõja päiwil ja mille täielisemale kujundamisele ja korraldamisele peale sõda on asutud, nõuab weel palju, et joonduda nüüdisaja merisõja tehnikaga.

Sõjalaewastiku tähtsusest on meie naabrid juba täiesti aru saand ja asund tema korraldamisele, et kujundada kaitset mere poolt.

Ka meil on ülem aeg asuda selle juurde kindlajoonelisemalt. Tuleb wõtta rewideerimisele meie praegune organisatsioon ja kawatsused. Tuleb kujundada meie praegusele olukorrale wastaw sõjalaewastiku taktiline üksus. Meie ei wõi jääda lootma abi peale wiimasel momendil. Meil puudub suurtööstus, mis lühikese aja jooksul mobiliseerudes suudaks meid tarwiliselt toetada. Ainult sarnases suurtööstusriigis, nagu Saksamaal, wõimaldus soetada sõja-aastail hulgalise ja tugewa weeluse ja weepealse sõjalaewastiku, kes suutis wääriliselt wõistelda tugewama waenlasega.

Ekh meil Balti riikide hulgas küll kõige tugewam sõjalaewastik, ei tohi meie siiski unustada, et meie laewastik peab alati lahingwalmis olema, et ähwardawat lööki tagasi suruda.

Seega wäärilist hindamist merijõudude tähtsusele! Inertne seisukoht, mis teiste kaitsewäe liikide ja seltskonna poolt maad püüab wõtta, on ekslik wäärsamm. Sõjalaewastik on aegloos oma tähtsust meririikide kohta wäljendand punasejooneliselt. Seda on tunnud ka meie esiwanemad omis wabaduswõitlustes. Weel tänini püsib sõjalaewastik *kõigis meririikes omal endisel kohal asendumatult, tegutsedes ühenduses teiste tehniliste wäelikega.* Sellega tuleb arwestada.

Seepärast rohkem poolehoidu ja huwil

Soela reidil, 30. VI. 24.

Lgs.

Meie merijõud V navigatsioonil.

Meie kliimalisele olukorrale wastawalt on sõjalaewastikul wõimalik üldõppusi ja lahingharjutusi korraldada ainult suwe kuudel. Talwekuud, selle wastu, kasutakse ära laewade remonttõiks, tehnilise külje tõstmiseks, meeskonna ettevalmistamiseks ja tema teadmiste täiendamiseks.

Sel aastal algas navigatsioon wähe- maile lahing- ja abilaewule osaliselt juba 1. maist, kuna suuremale see algas alles mai keskel.

Weel warem algas navigatsiooni Peipsi laewastiku diwisjon, kus laewadel Peipsi weetõusu tõttu tuli alati abiande walmis olla, mis otstarbel ka laewad sagedasti wäljas järwel käisid.

Navigatsiooni algul sooritati Tallinna reidil jookswad laewa tööd ja algati noor-

meeskonna erialalist ettevalmistust, kuna suuremad õppused ja harjutused sel alal olid ette nähtud Kassari lahes.

Enne kui laewastik sai wälja sõita, tuli Tallinnas wastu wõtta hulk külastawaid wälisriikide laewastikke. Nii külastasid meid Prantsuse laewastik ja peale seda Inglise laewastik — kahel korral.

Õppused. Reidil kestsid intensiivsed õppused. Oli waja alles hiljuti wõetud noori, kes $\frac{1}{8}$ meeskonnast moodustawad, täiendawalt ette walmistada.

Laewad muutuwad wäliselt suwe tulekuga, omawad uue kaitsewäerwi halli wäerwi ja paistawad kaugelt meelitawalt silma weetlewater kontuuridena, ilustades meie reidi oma kogudega.

Komplekteerimine. Ühtlasi on esimest korda oma ülesande juures ka Meriwäe jungide kooli esimene lend — need on erialadel tegutsemiseks määratud tulewased allohwitserid. Et meil lühikese teenistusaja tõttu on wõimata ajateenijaist ette walmistada allohwitseri, kes tarwiliste teadmiste ja kogemustega oleksid, siis kujundati eri õpeasutus, kus sellekohase praegu igas meriirigis tarwitatawa wabatahtlikkude-jungide komplekteerimise süsteemi järgi — sellest küsimusest üle saadi.

Ühes sellega pandi kewadel Wabariigi walitsuse otsusega maksma uus instruktorite instituut, mis wõrdub end. Wene sõjalaewastiku konduktoritele. Instruktorite instituut, s. o. wanemad üleajateenijad, wõimaldab komplekteerimise küsimuse lõpulikult lahendada, asetades üleajateenijale taotlemiseks suurema sihi, mis neid ühtlasi wirgutab progressiivsel tegelusele.

Mis puutub üldiselt käesolewa aasta noortesse, siis peab siin konstateerima rõõmustawat nähtust, et iga aastaga tõuseb hariduslise pinna kõrgus, mis omakorda wõimaldab wastawat erialalist ettevalmistust kergemalt läbi wiia.

Lõpulikult on kadunud üleajateenijate küsimuse terawus. Pakkumine tagawarawäest on suurem, kui nõudmine. Hiljuti algas 3 aastase kiiduwäert teenistuse eest autasu maksmine, kusjuures selle osaliseks said ligi 20% kogu üleajateenijaskonnast. Wiimased kõik on teenistuses juba laewastiku kujundamise algusest, on kaasa teinud wabadussõja raskused ja ellund sõjalaewastikuga, moodustades tema meeskonna tuuma.

Läänemere laewastiku diwisjoni väljasõit. 22. juunil lahkus Tallinnast Läänemere laewastiku diwisjon, et omas suwises õpekawas ette nähtud õppuseid ja harjutusi sooritada enam soodsamas kohas, kui seda paljukäidaw Tallinna reid on. Selleks sai eelmiste aastate eeskujul walitud Kassari laht. Ilusa päiksepaistelise ilmaga sõidawad laewad kiilwees liikudes reidilt välja, kujutades enesest weetlewat pilti.

Soojalt terwitawad, ranna lähedusest mööda sõites, meie laewa merel wiibiwad kalurid. Tundub uhkusega, et need on meie omad laewad. Ka sama wastutundlikud on sõjalaewastik ja tema juhid ja, silmates ranna läheduses laewateel kalurite wõrke, sõidetakse terve salkkonnaga ringi ümber.

Laewastiku ankru kohal algab intensiivne tegewus. Waikse lahe wetepinnal

kajastuwad hommikust õhtuni kahurpaugud ja kiirelt liuglewad allwee torpeedod, rühkides kaugel olewa märgi poole. Elu on igal pool ja kõik sünnib kiires tempos ja sütitawalt.

Meelelahutus. Et meeskonnale ülejäänd lühikest waba aega wõimaldada kasulikult mööda saata, on pearõhku pandud spordile.

Rannas, karjamaal, on korraldatud suurem spordi plats, kus olemas kõik sportimise wahendid. Õhtuti ja pühapäiwiti kihab kallas sportlastest, kus tihti laewadewahelelist wõistlust korraldatakse, kus ka tagajärjed arutihti üllatawalt head.

Rõõmsa nähtusena tulab rõhutada, et peaaegu kõik diwisjoni ohwitserid sporti harrastawad, eesotsas diwisjoni ülemaga, mis kaasakiskuwalt ka meeskonnasse mõjub.

Peale selle korraldati lähemates alewikkudes weel spordi pidusid, mis ümbruskonna rahwa poolt leidsid suurt osawõttu.

Sügisel pannakse meriwäe osade wahel toime hulk wõistlusi, ja elaw osawõtt spordist praegu lubab oletada, et sport ja kultuur-selgitustöö on leidnud meriwäes kindla pinna.

Abijõudude tegewus. Peale oma otsekoheste ülesannete täitmise on suurenenud ka weel tegewus traalimistöödega, missugused Merijõudude staabi ülesandeks tehtud.

Nimelt leidis weel Lääne meres sügawaid tõkkemiiniwälju, mille traalimist praegu teostatakse. Et siin eriti sügawalt töötada tuleb, siis on see ühenduses suuremate raskustega.

Peale selle on hulgalised weod ja muud ülesanded, mis annawad abijõududele rohket tegewust.

Peipsi laewastiku laewad on peale selle Peipsi weeteil toimetatawatel hüdrograafilistel töödel.

Meriwäe kadetid praktilistel tööil. Peale selle Sw. Ühendud Õpeasutuste meriwäe kadetid wiibiwad praegu Läänemere laewastikus praktilistel tööil. Teiselennu väljalask on selle aasta lõpul, nii et kadettidel tuleb õpeajana kasutada praegu weel wiimast nawikatsiooni. Muu seas wiibisid kadetid ka hüdrograafilistel tööil Peipsi järwel.

Lõpuks peab rõhutama weel huwi, mis laewastik tunneb oma uue kasulapse „Sulewi“ wastu, mis lähemal ajal riwwi astub, suurendades meie laewastikku weel ühe wimpli wõrra!

Lgs.

Torpedolaew „Sulewi“ saabumine.

Lähematel päewadel astub meie sõjalaewastiku riwisse tema uuem liige — t./l. „Sulew“ — endine Saksa „A 32“. Alljärgnewad read tahawad olla illustratsiooniks meriwäelaste tähtsast wõitlusest meie laewastiku rikastamisel, peajasjalikult ainult enda jõul, tahtmisel ning oskusel.

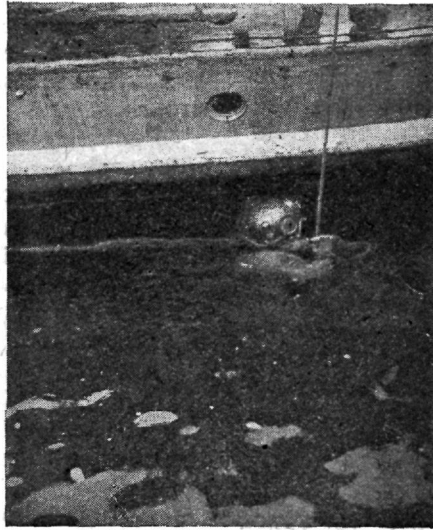
1922 a. suwel korraldati Merejõudude Staabi poolt wäartuslisema sõjalise warustuse wäljatoomise tööd ilmasõja ajal Kasari lahes hukkunud Wene miiniristlejalt „Grom'ilt“. Nende töödega ühenduses wõeti ette ka selgitustööd weel terve rea teiste läheduses hukkunud laewade juures, milliste hulka kuulus ka endine Saksa miinipaat „A 32“, missugune omas suuruses ja sisseseadete ning ülestõstmise wõimaluste poolest meie oludele iseäranis kohane leiti olewat. Peale tööde lõpetamist m./r. „Grom'it“ otsustati nimetatud laewa weel selsamal suwel oma abinõudega ühes tõsta katkuda. Sai ka töödega alatud, missugused aga halbade ilmade, hilise aja ning osalt ka abinõude puudusel tagajärgi ei suutnud anda. Nimelt selgus, et laew mitmeaastase (1917—

1922) mere põhjas wiibimise tõttu 7—8 jala wõrra krundi sisse oli suutnud wajuda ning tuukritel ei olnud wõimalik tõste stroppe laewa kiilu alt läbi wiia.

Järgmisel (1922—1923) talwel, arwesse wõttes läinud suwe kogemusi, töötati wälja üksikasjaline tööde läbiwiimise kawa. Kulude kokkuhoidmise otstarbel otsustati ülesanne lahendada staabi enese käsutuses olewate ujuwate abinõudega. Muuseas selgus ka, et sel ajal on Riia bõrse komiteel päästetööd Eesti wetes, Rohuküla ümbruses käimas ning et neil on kasutada erilisel tõstetöödeks sisseseatud pontoonid — 2 tk., kumbgi tõstejõuga ligikaudselt à 600 tn. Pontoonid tunnistati meie tarwis iseäranis kohasteks, kuna nende abil õnnelikul juhusel laewa kiire weepinnani tõstmine ning tarwiliste tagajärgede saawutamise kergesti teostawana

paistsid. Ei ole siis ka ime, kui nende kättesaamiseks sel ajal ning ka edaspidi kõik rattad, isiklikud sidemed ning tutwused kaasa arwatud, käima pandi, mis aga lõppude lõpuks siiski tagajärgi ei suutnud anda, — pontoonid minna Riia bõrse komiteel enesel tarwis, wõi kui lubatigi, siis nõuti nende eest wõimatumat tasu.

Lõpulikult selgunud olukorra juures kawatseti tõstetööd läbi wiia järgmise skeemi järele: mudaimeja abil auk, millesse laew wajunud, ümber laewa sedawõrd laiendada, et tuukritel laewa kiilu alt tõstestroppe allatõmbamise tarwidusel awaste läbipuhumist tugewa wee jao abil wõimaldada; stroppe arw sai kindlaks määratud — neli kahekordset, vähemalt 5 tolli ümbermõõduga teras waielit — katkekoormatawusega ligikaudselt 80×16 = 1280 tonni, mis, arwesse wõttes praktilist wõimatust stroppe ühe taoliselt pinguli tõmmata, oleks garanteerinud vähemalt neljakordse tugewuse tagawara, laewa raskuse juures, seesolew muda kaasaarwatud, mis pidi olema umbkaudu 300 tonni. Nagu edaspidi



Tuukri wette laskmine.

selgus, oli see tagawara äärmiselt kokkuhoidlikult määratud, kuna stropidel lainelisel merel wastu laewa külgesid õõrumisel tublisti kannatada tuli ning hulk traate katkesid.

Tõstmiseks leiti kohaseks kaks naftapraami, üks Merejõudude, teine Sadama Tehaste käsutuses olew, mille Tehased kasulikkudel tingimistel meile lahkesti tarwitada andsid. Kumbagi praami tõstejõud oli kõikuw 500 tonni ümber, seega kahe praami kohta 1000 tonni. Need laewad olid tõste töödeks osalt hästi otstarbekohased, sest kumbgi neist oli warustatud kahe piki minewa waheseina juures tosina eraldi tankiga, mis wõimaldas praamide küllalt otstarbekohast weest tühjaks pumpamist ning küllaldast püsivust tõstmisel. Suurte puudustena praamide juures esinesid: 1) äärmine kasinus

tõstekõrguses (4–5 jalga), 2) mitte küllalt iseseisvalt töötaw wee väljapumpe süsteem, ning 3) igasuguste wee wastuwõtmise (uputuse) kingsoonide puudus, nõnda et igasugused praamide uputamise ning tühjaspumpamise tööd tulid toimetada pärastpoole peajasjalikult laewa pumpadega, mis iseenesest kulukas ning aegawiitew, kuna päästetöödel ainult p/l. „Tallinn“ enam-wähem wõimsa pumbaga warustud oli. Iga seesugune operatsioon nõudis keskmiselt 16 tundi, oleks wõinud praamide wastawate sisseseedete juures sündida aga 4 tunni jooksul ja wäikemate kuludega. Kuna teha tuli tosin sisse- ning väljapumpamisi, oleks seega wõinud wõita $12 \times (16-4) = 144$ töö tundi, mis

saata ning järgnewaid töid enam-wähem edukalt korraldama hakata.

Esimesena pidi järgnema aukude läbi-puhumine wee joaga laewa kiilu alt, milles küllalt edukalt w./l. „Laene“ esines. Puhumiseks tarwitati tulikahju shlangi wee surwega, keskmiselt 3 atm. Kestwate kenade ilmade ning tuukrite wäärilise oskuse ning püüdmise tõttu sai see töö wõrdlemisi kiiresti, nädala päewade jooksul, läbiwiidud ning stropptide allatõmbamisele asunud. Laewa kere läbilõikamise hädahoju kõrwaldamiseks tõstestropptide libisemise juhtumisel tuli ette ära näha tarwidus stroppe laewa alt läbi wiia, wastawa (0,5 x 6,0 mtr x 12 m/m.) plaatide peal, millised klambrite abil stropptidega kinni-



T./l. „Sulewi“ merepõhjust ülestõstmise ilma wahepraamita. Pildil on näha osa hawaristi dekki ja torpedo aparati.

päästetöödel, kus iga — ilma ning mere seisukorra suhtes — harwa ettetulew silmapilk äärmiselt tähtis ning kiiret ärakasutamist nõudew.

Peale eeltööde korraldamist sai Tallinnast tõstetöödele välja sõidetud maameja hiljaks jäämise tõttu, mida Mereasjanduse Peawalitsus warem ei saanud anda, alles 11. juuli õhtul. Väljasõitwate laewade nimekirja kuulusid peale maameja weel w./l. „Laene“ ning kaks naftapraami. Järgmisel päewal jõuti aegsalt kohale. Kuid ilmastiku seisukorra tõttu polnud wõimalik otsekohe töödele asuda. Neid ei olnud wõimalik enam-wähem edukalt toimetada ka lähema kolme nädala jooksul, kuna maamejal, et tarwilikke imemise töid läbi wiia, milleks temal üldse, nagu see pärastpoole selgus, 80 töötunni ümber tarwis läks, see aeg (3 nädalat) hawaristi (hawarist — uppunud ehk wigastud laew) läheduses seista tuli. Alles augusti algul awanes wõimalus teda Tallinna tagasi

tud. Iga nisugune plaat (kõiki neli) tuli ühes juurekuuluwate stropptidega kaaluma tonni ümber. Selleks ning eelseiswateks töödeks said tööde juurde määratud weel p./l. „Tallinn“ ning k./l. „Mardus“, pärastpoole ka k./l. „Meeme“, millistest esimesel tuli täita suurem jagu pumpamise ning pukseerimise töid, teisel warustada kogu ettewõtet tarwilisel määral toidumoonaga, mageda wee, kiwisöe ning mitme wahetusega töötamisel meeste tagawaraga.

Stropitud plaatide läbitõmbamine sündis ettekatsetatud wiisil hästi libedalt ning kiirelt: plaadi ning stropptide raskus jäeti lasuma „Laene“ tõstepoomile, stropptide otsad tõmmati kiilu alt läbi ning pukseeriti ettewaatlikult „Tallinna“ poolt edasi — wastawa raskuse „Laene“ tõstepoomilt wiiramisega. Pärast stropptide läbitõmbamist awanes wõimalus weega täidetud praame tõstmise otstarbel kohale kinnitama hakata. Kuna hawaristi dekil oli wett olemas 17–19 jalga, oli praame wõimalik paigu-

tada põigi üle tema ankrutega kõige hädaohtlikumate W. tuulte sihis ning stropptide kinnitamisele asuda, milline töö täie jõu ning aja ärakasutamisel nõudis keskmiselt igakord ühe öö-päewa.

Kahjuks hakkas meri just sel lootusrikamal töö ajal töid jällegi tublisti segama. Juba esimesel sidumisel kiskus tormine meri ühe praami, mis veel lõpulikult kinnitamata oli, lahti, uputas stropid ning mattis nad põhjas liikuisse liiwa ning sawi segusse. Terwe päew kulus pärastpoole ära nende ülesleidmiseks ning pingeli wäljatõmbamiseks. Kui stropid pärastpoole wastawa suurusega talide ning wintside abil üle praami dekkide kõwasti pingeli tõmmatud ning otsad wastawate sheeklite, kinnitus-penslite ning muu abil kinnitunud olid, asuti jalamaid praamide wäljapumpamisele, millele huwitaw hawaristi külge imenud krundist lahtitõmbamine ning kerkimine järgnesid, nagu seda pinnale kerkiwatest õhu mullidest, konnakarpidest ning wee loodimisest hawaristi peal kergesti järeldada wõis. Kahjuks ei jätkunud tõste kõrgust ($4\frac{1}{2}$ jalga) selleks, et laewa august mere põhjas wälja saada ning edasi pukseerimist madalikule alustada, kus operatsioon korduma oleks pidanud. Tuli katsuda laew põigi anku pöörata. Mõne tunnilise propellerite töötamise järgi selgus tuukri seletusest, et augu kaldad tarwilisel määral maha uhutud, mille järele ka ettewõte täiel määral korda läks, kuna hawarist peale stroppidelt wabanemist praamide uputamisel ainult $1\frac{1}{2}$ jala wõrra sügawamale wajus.

Peale kirjeldud wiisil toimetud praamide järgmist järjekorralist uputamist kuni dekkideni, stropptide pingelitõmbamist, sidumist ning tühjaspumpamist kerkis laew sedawõrd, et tema wabalt august wälja saadi ning ühes praamidega mõnikümmeend silda eemale, kuni madalikuni edasi pukseeriti. Wõis järgneda olulisem päästetööde osa, s. o. järgmine tõstmine ning ärakupseerimine suurest merest seks otstarbeks leitud kõwa põhjaga ning wõrdlemisi hästi kaitstud lahte (Taaliku laht Pulli panga juures (w. Saaremaa kaart), milleks ka kohane muutmatu sügawusega ja tasase põhjaga sõidutee leiti.

Praame uuesti põigi hawaristi paigutada oli nüüd juba wõimatu, kuna hawaristi dekil leiduwate sisseseadete ning ehituste tõttu neile sügawust (12 jalga) seal kaugeltki enam ei jätkunud. Praamid tulid asetada seekord ning ka edaspidi piki hawaristi wiimase külgedele, mis

stropptide ümbersidumise ning uute kogemuste tarwidust, mida sel momendil weel ei olnud, arwesse wõttes arusaadawalt rohkem aega nõudis. Tuli iseäranis tähelepanelikult hoolitseda wastawa mõõtudega palktitsidest moodustud tugede süsteemi eest praamide wahelises ruumis hawaristi peal, mis oli tingitud praamide ühetaolise kerkimise, püsiwuse ning tõstekõrguse tarwidusest. Kahjuks ei õnnestanud ettewõtte esimesel katsel, kuna titsid, stropptide üks-teisele mitte täiesti wõrdse pinguli oleku ning wäikese lainetuse tõttu libisema satutsid ning wälja kargasid. Et soliidsema tugede süsteemi loomise peale mitte aega raisata, toimetati olemasolewatele titsidele abiks tõste tööde sõeladuks määratud wäikene praam. Peale stropptide kinnitamist pidi algama wee wäljapumpamine praamidest ning järgnew hawaristi kerkimine, missugune toiming tohtis sündida ainult wõrdlemisi waikse merega. Kahjuks kaswas aga tuul ning meri, alates meie walmisolekust, lainetas alatasa seewõrd, et hawaristi peal tõstewalmis olewad praamid lainel liikwele sattusid ning üks-teise wastu sedawõrd suure jõuga taguma hakkasid, et nende saatuse eest tõsiselt mures tuli olla: wõis ju ühe tõstepraami raskemale wigastusele järgneda, arwesse wõttes nende dekinu upatud seisukorda, ka mõne teise ehk isegi kõigi praamide hukkumine ning päästetööde täieline fiasko. Kuna ilmas ainult halwenemist märgata, tuli tööjuhatusel raskel meel juba hommiku poole ööd asuda praamide wabastamisele stroppidest, mis sugugi mitte kerge ei olnud, kuid mis laewa meeskondade ennastsalgawa töö tõttu wõrdlemiste kiirelt (umbes $1\frac{1}{2}$ tunni jooksul) sündis. Stropid tulid merre jätta ning edaspidi kätteleidmise otstarbel asetata hawaristile tooder.

Kahjuks ei paranenud ilmad pikemat aega ning esimest korda kogu tööde jooksul hakkas osawõtjatele tööde õnnelik lõpulewiimise wõimalus kahtlasena paistma. Merejõudude juhataja julgustusel ning korraldusel sai ilmu oodatud terwelt kaks nädalat, enne kui wõimalus awanes uuesti töödele asuda. Suure üllatusena tuli ilmsiks, et hawarist suure lainetuse ning merepõhja iseäralduste tõttu jällegi 4-5 jala wõrra auku oli wajunud, rääkimata stropptide segamini paiskamisest ning nende liiwasse ning sawisse kadumisest. Laewa wintsidel tuli töötada stropptide wäljarebimisel ning pinguli tõmbamisel äärmise jõupingutusega, kuid nagu see

järgmisel tõstmisel selgus, olid nad suutnud seda teha ainult osaliselt, kuna terve praamide kerkimine väljapumpamisel ainult stroppe lõpulik väljatõmbamise peale treppõhjust ära kulus, hawarist ise aga karwa väärtki ei tõusnud. Alles järgmisel tõstmisel kerkis tema sedawõrd, et võimalus awanes teda põiki augu peale pöörata. Üldiseks rahulduseks olid aga ilmad, arwesse wõtmata paarikordset tööde katkestamist, mõneks päewaks, mille jooksul hawarist jälle oma 2—3 jalga wajuda suutis, siiski sedawõrd paranenud, et järgmise kahe tõstmise kestwusel kõige koosseisuga lõpuks ometi töötud maale — madalikule, kaitstud puhti jõuti. Paarikordse tõstmise järgi puhis (wahetewahel segas jällegi ilm, mille tõttu laew jällegi osalt wajus) saadi hawaristi dekk lõpuks weepinnani ning awanes võimalus temale ujuwust anda, milleks :

1) oli tarwis takuga kinni toppida ning purjeriided plaastriga katta keres olewad augud, ning

2) weest tühjaks pumbata ning porist tühjendada kõik üksikud laewa ruumid.

Aukude kinnitegemine ning wee väljapumpamine sündisid wõrdlemisi kiirelt 2—3 päewa jooksul, kuna pori kõrwaldamist raske ligipääsu ning asjaarmastajate puudusel ainult osaliselt wõis täita, nii et seda tööd edaspidi ikka ja ikka jälle jatkata tuli. Peale väljapumpamise awanes võimalus laewa stroppidelt wabastada, kuna laewa ujuwuse alalhoidmiseks ühekordselt

öö-päewa jooksul ettewõetawast lekkwee väljapumpamisest laewa katla ning turbiini ruumidest jatkus.

Peale osalist korraldamist otsustati laew enam usalduswäärilise plaastri pealepanemiseks esimesel võimalusel kuhugile lähemasse kaitstud sadamasse sõidutada. Seesuguse sadamana esines Rohuküla, kuhu peale nädalaajalist waritsemist jõuti alles 13. okt.

Rohukülas tehti wiimased ettewalmistused väljasõiduks Tallinna. Päästetule tõmmati alla selleks Tallinnast kohale toimetud suurem (12×12 jalga) mattidega kaetud purjeriided plaaster, see kaeti omakorda laudadega ning pressiti waierite ja kruwi talrepite abil kere wigastud kohtade wastu. Samuti pandi kohale Tallinnast muretsetud rooli ratas ning laew wabastati võimalikul määral porist, mille tõttu tema märksa kõrgemale tõusis. Seega wähenes tuntawalt lainete ülewoogamise hädaoht. Väljasõit ise järgnes esimesel kohasel võimalusel kui tuul wõrdlemisi waikinud (0.50), ning maa poolt oli, mis meres suuri laineid ei wõinud tekitada. See oli kell 8 hom. 20. okt. 1923, kusjuures pukseeri asusid „Tallinn“ ning „Laene“. Õnnelikult Tallinnasse saabumine oli sama päewa õhtupoolikul.

Nagu kirjeldusest näha, tehti kõik töö peale tuukri tööde meriwäelaste poolt ja omal jõul — mis sündis rasketel looduslistel tingimistel ja on meriwäele auks ning osawõtjatele enestele rahulduseks. J S.

Lehekülg Meriwäe Kadettide Kooli ajaloost.

1919 a. kewadeks oli meriwäkke kogunud hulk eriteadlasi, üli- ja keskkooli õpilasi, kes sinna astunud osalt wabahtlikkudena, osalt teistest wäeosadest üle toodud, lootes siin oma kalduwustele, kogemustele ja teadmistele wastawamaid ülesandeid leida ja seega isamaale tema wabaduse wõitluses parimalt kaasa aidata. Et aga laewad juba sõja algusest saadik komplekteeritud ja wabu kohti wähe leida oli, siis paigutati sarnased mehed kõik meriwäe ekipaashi, kus nad wahiteenistuses kodustel ja wälistel töödel ja ka mitmesuguste wäeosade, nagu meridessant pataljoni, soomusrongide, Saaremaa ekspeditsiooni ja laewade meeskondade täiendamiseks ära kasutati. Ka peeti õppusi

mitmesugustel erialadel, nagu komendooridele, raadiotelegrafistidele, signalistidele ja roolimeestele. Kuid need olid enam juhuslised.

Samal ajal oldi Sõjakoolis juba maawäe ohwitseride ettewalmistamisega kibedasti ametis. Tekkis tarwidus sarnast kooli ka meriwäe ohwitseride ettewalmistuseks luua. Selleks otstarbeks asutas Merejõudude juhataja aseadmiral Pitka pwk. 8. VI. 19 a. № 735 kergeristleja „Lembitul“ n. n. meriõpilaste kompanii, mille koosseis 50 õpilase peale kindlaks määrati. Sinna wiidi kõige pealt üle likwideerimisele määratud meridessant pataljoni kaks ja kooli õpilaste kompaniist kõik endised keskkooli kaswandikud ja täiendati siis soowijatega

Wabadusristi kawalerid.



Meriwäe-kapten Johannes Herm,
Wabaduse Risti I liigi 2. järgu ja II liigi
3. järgu kawaler.

Johannes Herm sündis 15. jaanuaril 1893 a Päril Harju maakonnast Kolga wallast. Hariduse omandanud Käsmu ja Narwa merikoolides. Ilmasõja ajal teenistuses Wene meriwäes 1. maist 1915, kus samal aastal 2. novembril omandas esimese ohwitseri aukraadi. Selle järele teenis Meribrigaadis, kus ta nooremamana ohwitserina alates tõusis teenistuses kuni pataljoni ülema kohani.

Wene väest lahkus ta 1918 aastal ja astus Eesti kaitseväkke 21. dets. 1918, kus k/l. „Lembitu“ kompanii ülemaks määrati. Wõttis osa meridessantest ja Narwa wallutamisest; oli Narwa-Jõesuu komandandiks.

30. jaanuarist 1919 a. oli Rannawalwe, Side ja Päästejaamade walitsuse ülemaks, kust kohalt peale aseadmiral J. Pitka Merejõudude juhataja kohalt lahkumist 28. nov. samal aastal Merejõudude juhataja kohuste täitjaks määrati, missugusel kohal meriwäe kapten J. Herm asub ka praegugi weel.

Tema tegewust wabadussõjas on Wabariigi Walitsus hinnanud I liigi 2. järgu ja II liigi 3. järgu Wabaduse Ristide annetamisega. Peale selle on meriwäe kapten J. Herm Wene ajal omanud weel Püha Georgi IV järgu ja Püha Anna IV järgu ordenid.



Meriwäe-kapten Hermann Salza,
Wabaduse Risti I liigi 3. järgu kawaler.

Hermann Salza sündis 16. aprillil 1885 a Päril Haapsalust. Hariduse omandanud Tallinna Aleksandri gümnaasiumis, kus lõpetas 6 kl., ja pärast Keiserlikus lütseumis, kus lõpetas 5 kl. Erihariduse omandas Meriwäe Korpuses. Peale selle lõpetas Meriwäe Akadeemia meriwäe osakonna I kursuse ja sooritas eksternina nawigatsiooni ohwitseride klasside lõpukatsed.

Teenistuses Wene meriwäe korpuses 5. maist 1903 a. Esimeses ohwitseri auastmes 16. aprillist 1907 aastal. Peale selle teenis Wene sõjalaewastikus ristlejail, pärast ka end. „Bobri“ ja meie praegusel „Lembitul“. Wiidi üle liinilaewade brigaadi 1911 aastal, kus teenis suurimail liinilaewul „Slawal“, „Poltawal“ ja „Petropawlowskil“, olles wahepeal ajutiselt komandeerimisel õpelaeawal „Okeanil“, nawigatsiooni klassi lektoriks ja pärast Nikolai Meriwäe Akadeemias kuulajaks.

24. jaan. 1917 a. määratud liinilaewa „Petropawlowski“ wanemaks ohwitseriks ja detsembril kuus 1917 a. sama laewa komanderiks, kus oli kuni Wene laewastiku lagunemiseni, olles lõpuks Baltimere sõjalaewastiku operatiiv osakonna ülemaks, kust 1918 a. oktoobri kuus üle tuli Eesti kaitseväkke.

Eesti sõjawäes algas meriwäe-kapten Salza teenistust kaitse liidus 18 dets. 1918 a. 3. jaan. 1919 a. määratakse tema m/r. „Lembitu“ nooremaks nawigatsiooni ohwitseriks. 29. jaan. kutsutakse admiral J. Pitka poolt Merijõudude staabi ülemaks, missugusel kohal ta asub ka weel praegu.

Peale Wabadusristi omab kapten Salza Soome Walge Roosi ordu I klassi risti. Wene meriwäest: Preisi Punase kotka IV j., Montenegro Püha Danieli IV järgu, Wene Püha Anna III järgu mõõkadega ja Püha Stanislause III järgu ning auraha Messina maawärisemise ajal elanikkudele abiandmise eest.

laewadelt ja meriwäe ekipaashist, kus admiral Pitka mai kuu lõpul isikliselt mehi üle vaatamas ja nende hariduslise seisuga ja soowide kohta teateid pärimas käis.

Juuni kuu esimeste nädalate jooksul oli „Lembitule“ kogunud juba 52 meriõpilast, mille peale Merejõudude juhataja poolt uute õpilast määramine seisma pandi.

„Lembitul“ jagati meriõpilased, nagu laewa oma meeskondki, nelja wahti, pandi laewa wiiendasse ja kuuendasse ruumi elama ja anti „Lembitu“ bootsmani wahe- tumasse käsutusse, kes nende tööle ja toimkonda määramist ning kaldale laskmist korraldas. Ühtlasi juhatas bootsmann ka kõiki muid töid ning tuiwustas meriõpilasi igasuguste töö juures tarwismine- wate riistade, laewa- ja paadi osade ning purjete nimetuste ja otstarbega, sõlmede sõlmimisega — ühe sõnaga kõigega, mis tarwilik, et õpilastest täielikke merimehi teha. Meriõpilastel jääb alati mee- le tema wäsimata energiline kuju, kes iga wääratust tähele pani ja läbi ei lasknud, sealjuures aga kannatlikult ja heatahtlikult kõike seletades ja, mis weel parem, täpselt ära näidates.

Üldine õppuste ja tööde juhatus pandi laewa wanema nawigatsiooni ohwitseri, mitshman Miido, peale.

Nagu harilikult, oli seotud ka siin algus mitmesuguste raskuste ja puudustega. Kõige pealt oli meriõpilaste äramahutamine „Lembitule“, mille meeskonnas tol ajal 15 ohwitseri ja 120 madrust, kaunis keeruline. Kuid noortele omase hea tuju ja leppiwuse tõttu mahutasid „koolipoisid“, nagu meriõpilasi „Lembitul“ hüüdma hakati, endid üksteise peale ja kõrwale nende määratud wiiendasse ja kuuendasse ruumi sobiwalt ära; mõni üksik sai armulikult ka wanemate meeste hulka elama wõetud. Teiseks oli järjekindel õppuste pidamine täiesti wõimatu. Puudusid aeg, ruumid ja ka õpetajad, sest oli ju sõja aeg ja „Lembit“ pealegi dokis parandusel, kus tööd iseäranis ohwitseridel-õpetajatel küllalt.

Arwati siis ka paremaks meriõpilastele kõige pealt head „meripraktikat“ õpetada ja neid lihtsalt laewa töödele määrata. Ja nii algas meriõpilastel õpepäew ruumide koristamisega, millele järgnesid deki pesemine, waskede puhastamine, pigi kraapimine, pilside puhastamine ja wärwimine, laewa wärwimine ja muud tööd laewas, masinas ja kateldes ning, lõpuks, õhtul järgmiseks päewaks kartula koorimine. Wahepeal peeti wõimalust mööda ka

ettelugemisi kahurasjanduse, nawigatsiooni ja mehaanika alal.

■ Sarnane tulewaste ohwitseride ette- walmistuse wiis pani nii mõnegi meriõpilase alguses kokkuma, sest kooli pingilt tulles ei wõinud ju enesele ette kujutada, mida laewas õieti teha tuleb ja mõni üksik teadis juba end oma lootuses petetud olewat. Kuid aega mõtlemiseks ja targutamiseks oli wähe, sest juba juuni kuu lõpul käsutati kogu meie laewastik, muidugi ühes arwatud „Lembitul“ ka meriõpilased, Riia lahte, toetuseks meie wägedele Landes- wehri wastu wõitluses.

Nüüd algas meriõpilaste elus uus aja- järk. Nii mõnelegi, kel see wast esimene sõit merel, tuli äge wõitlus merehaigusega, aga sellega harjuti pea. Suure agarusega olid aga meriõpilased alati eesotsas, kui wajati wabatahtlikke mingisuguseks ope- ratsiooniks maal. Põhjuseks oli kõige pealt muidugi noortele omane ette- wõtlikkus ja julgus, isegi hulljulgus, nagu näiteks 2. juulil 1919 a., millist päewa wõiks nimetada õigusega „Lembitu“ suurpäewaks, kus wiis meriõpilast ühe ohwitseriga Düüna jõesuu wasakul kaldal olewat muuli mööda sakslaste kuulipildujate tule all kaldale jooksid ja seal 3 tollilise patarei ära wõtsid ning 250 sakslast „Lembitu“ ja teiste laewade suurtüki tule toetusel kabuhirmus põgenema sundisid. Sakslaste põgenemine oli nii kiire, et nende eluruumidest laualt pooleli joodud tass kohwi ja wõileib ning habemeajamise riistad ja seebiwaht leiti, ning hulk seljakotte, riideid ja muud „soomust“ meie meeste kätte langes.

Teiseks maaleminemise põhjuseks oli asjaolu, et komanderi korraldusel waba- tahtlikult maalemineja kohe wahist wabas- tati ja tema asemele teine määrati, millist õigust kasutasid iseäranis katlaruumi mää- ratud „koolipoisid“, kes seal sõidu ajal juba „puukriposte“ kohuseid täitsid, nimelt süsa ette andsid ja ahju puhastamise juures abiks olid, sest iseseiswalt kütta nad weel ei osanud. Muidugi meelitas maalemine- miseks ka see, et harilikku „maalelask- mist“ jalutamiseks üldse waenlase lähe- duses ei olnud ja maal wõi õigemini kal- dal ikkagi kõiksugu wõimalused awane- sid isiklist ette- wõtlikust ja julgust üles näi- data. Nii käisid neil päiwil meriõpilaste salgad mitmel korral kaldal meie selle- aegse 9. rügemendiga sidet loomas, ning 2. juulil, „Lembitu“ suurpäewal, ei olnud wist ühtki meriõpilast, kes maal poleks käinud, kas „Lembitu“ aurukaatriga wõi mõne teise paadiga wõi jälle sakslastelt samal

päeval ära wõetud suurtükkidega warustatud aurikutel „Rudolf Kerkowius“, „Secunda“, „Paawel“ ja „O“ (meie praegune s/l. „Meeme“), mis Läti lootside juhatusel mitu korda Düüna jõe le tungisid, et kaugemal olewaid patareisid ja põgenewaid sakslasi pommitada, kuni sellele järsk waherahu järgmisel päewal kell 12 lõpu peale tegi.

Nende ridade kirjutaja ei unusta kunagi, kuidas „Lembit“ sel päewal Düüna jõkke sisse sõitis, selle peale waatamata, et jõgi sakslaste oma teate järele mineeritud ja Dünamünde kõwasti kindlustatud pidi olema, ja kõigist suurtükkidest ja dekil olewatest kuulipildujatest ja automaatpüssidest lastes pikkamööda edasi tungis. Korraga walgub kaldal tuli ja 150 sülla pealt lendab samast patareist, mis mõni minut hiljem meie meriõpilaste salgakese poolt ära wõeti, granaat wihisedes üle „Lembitu“ ahtrisilla. Õnelikult möodus üks hädaoht, kuid juba tiirlewad „Lembitu“ kohal mitu Saksa hüdroplaani ja „Lembitu“ ümber kerkiwad mitme sülla kõrgused weesambad nendelt wisatud pommide lõhkemisest, kuna „Lembitu“ dekilt ja lähedal olewast kaatrist iga mees, kel püss käes, hüdroplaane tabada püüab. Ohku täidab mürskude lõhkemine, suurtükkide paugud, aeroplaanide põrin ja püssipaukude ragin põrgu müraga. „Katsuge tagasi tulla“ signaalib admiral „Lennukilt“, kes kaldaid pommitab kaugemalt merelt. „Meil on siin hea olla“, wastab „Lembit“ ja hakkab pikkamööda tagurpidi, sest et kitsal jõel ümberpöörmine wõimata ja ruulis wäike rikke juhtus, tagasi merele minema. Meie mehed on maal, sakslased põgenewad, pikkamööda rauged laskmine. Dünamünde on meie käes, samuti neli aurikut ja üks praam, mille dekil ka üks suurtükk ja hulk sõjamoona ning palju muud kraami.

Admiral Pitka ise nimetab omas „Mälestuses“ seda operatsiooni oma „kõige õnnelikumaks kogu wabadussõja kestwusel“ ja kirjutab 2. juuli kohta muu seas:

„Lembit“ liigub tasa ja targu, kui elutark wanamees kunagi, Düüna jõe woogudes Bolderaa poole, tema kohal keerleb wiis waenlase kulli ja nende küljest langewad „Lembitu“ ümbrusse wette üks pomm teise järele, weesambaid sünnitades.

Äkki sähwatab jõe kaldal „Lembitu“ lähedal mitu tulejuga ja tema ümber tõusewad kõrged weesambad, nii et „Lembitu“ hall kere nende waele silmapilguks ära kaob. Järgnewatel silmapilkudel muutub „Lembit“ tulepurskawaks olewu-

seks. Tema suurtükkide, kuulipildujate, automaatide ja püsside sähwatused sulawad ühiseks lõomawaks leegiks. Suurtükkide raksatused ja pommide lõhkemise mürtsud sulawad ühiseks mürinaks. See kestab ainult mõni minut, tulepurskamine muutub üksikutes sähwatusteks, mi ülespoole juhitud, kus ikka kullid keerlewad ja „Lembitu“ hall kere paistab suitsupilwe all omas täies kogus. Pikksilmaga uurides näib ta terve ja korras olewat. Nii häwitas „Lembit“ Bolteraa hästi peidetud waenlase raske patarei, millele ta teadmata umbes 150 sülla peale oli liginenud. See oli kahewõitlus sõna tõsisemõttes“.

Nüüd pöörame tagasi meriõpilaste juure. Peale waherahu läks „Lembit“ Tallinna tagasi ja siin jagati meriõpilased wiieks grupiks. Iga grupp pidi töötama kahe nädala jooksul järgmistel aladel: 1) signaali, 2) rooli, 3) suurtüki, 4) masina ja 5) katla alal. Sellest tööajutusest sai aga kinni pida ainult Tallinnas wiibides ja siin ei wiibitud kaua, sest tuli minna ida poole. Juuli kuu lõpul saatsid „Lennuk“, „Lembit“ ja „Meeme“ karawaani, mis koosnes 6 aurikust ja 6 praamist, 9 rügemendi mehi Narwa-Jõe suhu. Sealt läks „Lembit“ edasi Kaporje lahte, et raadio abil sidet pidada Tallinna ja frondi wahel, mis tol ajal Peipja liinil äsus. Õppused meriõpilastega jäid seal jälle soiku, kolm meriõpilast läksid üle sõjakooli, mõned komandeeriti Peipsi laewastiku diwisjoni, ja operatsioonide kestwusel anti üksikutele õpilastele õige mitmesuguseid ülesandeid, mis neid wahete wahel nädalate kaupa „Lembitust“ eemal hoidsid. Nii oli meriõpilaste arv juba umbes 35 peale kokku kuiwanud. Mitme nädalised seismised Kaporje ja Luuga lahes, kus muud waheldust ei olnud, kui igapäised punaste lennumasinat kallale tungimised ja wahetewahel mõni mürsk Punase Mäe ja Halli Hobuse patareidest, mis aga õnneks ainult nende olemasolu meelde tuletasid, hakkasid meriõpilaste head tuju ja elurõõmu kõigutama. Wahelduseks olid ka inglase sõjalaewad, mis ööd kui päewad merel liikumas olid. Kõik see ei suutnud aga meriõpilaste meeli küllaldaselt kõita. Hakati arutama ja wiimaks kahtlema, kas sarnastel tingimistel üldse wõimalik edasi õppida ja edasi jõuda. Ka lühikesed Tallinnas wiibimised, kuhu „Lembit“ oma kütte- ja toidu tagawarade täiendamiseks saadeti, ei toonud mingit muudatust. Kuulda oli, et sügisel Meriwäe Kadetide Kool asutakse, kuhu

siis meriõpilased üle wiiakse. Kuid päewad ja nädalad möödusid ning meriõpilaste meeleolu muutus ikka kriitilisemaks.

Seal saadeti „Lembit“ 10. oktoobril Tallinnast jällegi Kaporje lahte. Paari päewa pärast järgnesid ühes admiral Pitkaga ka teised laewad ja algas keeruline ja waewaline Krasnaja Gorka operatsioon, mis ühenduses oli Põhja-Lääne armee kawatsusega Petrogradi wallata.

Nüüd olid kõik isiklised huwid ja mured unustud, elati jällegi ainult momendile. Kuid siin, kus tegutsemas terwed laewastikud, rügemendid ning armeed, ei olnud üksikutele sarnaseid wõimalusi wägitegudeks, nagu seda pakkus suwine operatsioon Riia lahes. Pealegi mõjusid siin kaasa ka pime, niiske ja külm sügisene aeg, umbusk, mis warsti Põhja-Lääne armee wastu tekkis ja aeglane sündmuste arenemine. Jällegi arutasid meriõpilased õhtuti omas ruumis aega wiites tulewiku küsimusi, kuid wäljawaated olid väga tumedad. Oli kuulda juba õige pessimistlikke arwamisi, et sellest õppimisest ja koolist midagi wälja ei tule. Ühel sarnasel õhtul palusid meriõpilased oma kompanii ülema ja õppuste juhataja endi ruumi ja väga tabawalt wäljendus nende meeleolu üldises ohkes: „Mitshman Miido, mis meist saab?“

Midagi kindlat ei teadnud ka mitshman Miido öelda, käskis aga kõige pealt oodata, kuni operatsioon möödab. Ja nii ootasid nemad jälle, kuni teatawaks sai, et operatsioon Põhja-Lääne armee kokkulangemise tõttu lõpetakse ja meie jõud tagasi tõmmatakse.

4. nowembri õhtul saadi korruga teade, et admiral Pitka, kes sel ajal „Lembitul“ wiibis, järgmisel päewal wara hommikul m/r. „Wambolaga“ Tallinna sõidab, kuna „Lembit“ edasi sidelaewaks Kaporje lahte jääb. „Nüüd ehk ei kunagi“, arwasid meriõpilased ja pöörasid otsekohe adjutandi kaudu admiralile poole, et ometi kord oma seisukorda muudatust tuua. Ja tõesti, weel samal ööl paigutati kõik meriõpilased „Wambolale“, järgmisel päewal olid nad Tallinnas ning peale kahenädalast puhkust olid nad Wabariigi Sõjakooli merewäe kadeti klassi kaswandikud.

Kahjuks tuli nüüd wäike lahkuminek, sest kõigil meriõpilastel ei olnud täielikku keskkooli haridust, mida Meriwäe kadetelt nõuti. 52 meriõpilasest olid wiimaks „kadettideni“ jõudnud ainult kuusteist. Kaks kadetti tulid wäljaspoolt weel juure ja nii püsis arw 18 peal, kuni üks kadett omal soowil koolist lahkus, et eraelus edasi õppida. Tema asemele tuli warsti uus ja need 18 said 1921 a. detsembri kuus kõik noorem-leitnantideks ülendud.

Mõeldes tagasi kõigi raskuste ja puuduste peale, mis neil läbi elatud, kostsid kadettide kõrwus alati sõnad, mis admiral Pitka nende kohta öelnud: „Need poisid on mul tulest ja weest läbi käinud ja sarnast praktikat ei saa nii kergelt ükski ohwitser“. Ja seda nad tõesti said, millest räägiwad mitte ainult 18 wabadusõja mälestusmärki, waid ka 8 wahwuse eest saadud Wabaduse Risti.

Lnb. I.

Meie sõjalaewastiku suurpäev.

Põlewkiwi õli sõjalaewade kütteks.

Praegu oleme jõudnud niikaugemale, et meil sõjalaewade täielikku üleminekut nafta kütte pealt põlewkiwi õli kütte peale ainult wäike põlewkiwi õli-wabriku toodang weel takistab. Üleminekut wõib teostada täiel määral alles siis, kui ehitataw põlewkiwi õli-wabrik tegutsema hakkab.

Hiljuti möödusid katsed põlewkiwi õliga kütmisses, mis rahuloldawaid tagajärgi andsid. Need katsed aga said tegelikult läbi wiidud juba palju ennem, nimelt sõjaajal, kus inglasele saadud kütte-õli muud midagi ei olnud, kui põlewkiwiõli, mis ka

analüüside ühtlus tõendab. Nii et faktiliselt ei olnud siin iseäraliku uudisega tegemist. Wälja minnes nendest katsetest, mis on tehtud põlewkiwi-õliga statsionaar katelde ja ka sisemise põlemisega mootorite juures, wõib ütelda, et põlewkiwiõli põlemisel on meil tegemist ühe pahega, nimelt: õlist wõiwad kergemad süsiwesinikud wälja põleda, kuna raske- ja järele wõiwad jääda, mis, kokseerudes, katla torude pinda kõwa korruga katawad, mille tõttu torude metalli ülikuumendus tekkida wõib ja ka soojuse

edasiandmine väheneb. Mootorite juures wõivad kolbe rõngad ja ka kolbe kinni põleda, klapid mustaks minna, mille tõttu nad tihenduse kaotawad j.n.e. Selle pahe kõrvaldamiseks on tarwitatud kahte abinõu, mis väga häid tagajärgi on annud. Esiteks, on hakatud katelde ja mootorite juures, enne ahju ehk mootori silindrisse sissewiimist õli soendama, wõimalikult kõrge temperatuurini, wõttes eelsoenduse piiriks õli isesüttimise temperatuuri. See asjaolu aitab ära hoida õli destilleerumist põlemis-ruumis ja ühes sellega wõimaldab ka õlis olewate raskemate süsiwesinikkude täielikumat põlemist.

Teine abinõu, mis on tarwitusele wõetud eriti just katelde juures, on alalise soojuse hulga, n. n. soojus-akkumulaatori loomine põlemisruumis.

Niisugust soojus-akkumulaatorit wõiks kujutada shamotkiwidest ehitatud kilp, wahesein ehk wõrk, mille wastu saaks juhitud põlew õli.

Seesama sein, kuumaks minnes, sisaldab endas alalist soojuse hulka, mis ei lase destilleerumist sündida ja wõimaldab täielikku õli põlemist. Kui wõtta meie sõjalaewade katelde sisseseadeid niisugusel kujul, nagu nad praegu on, siis tuleb mõnesuguseid raskusi ette juba auru tõstmise ajal katlas. Külma õli tema tiheduse tõttu on käsipumba abil väga raske põlemisruumi juhtida. Põlemisruumi sattedes hakkab õli aga destilleeruma ja raskemad jaod laskuwad ahju põhja ja soenduspinna.

Ahju põhja pealt, kui wiimane kuumaks läheb, põlewad destillaadid pärastpoole ära, kuna aga soendus-pinnal, selle madalama temperatuuri tõttu, nad alles jääwad. Nagu siit näha wõib, puutume juba algusest peale kokku õli korraliku eelsoenduse küsimusega, mille teostamiseks aga praegune sisseseade nõuetawal määral ei wasta ja mida tuleb täiendada.

Teine täiendus oleks siis soojus-akkumulaatori teostamine põlemisruumis, mis iseäranis tähtis on põlemisruumi saadetawa õli hulga muutmise ajal, kus õli ja selle täielikuks põlemiseks tarwiliku õhu nõuetawasse proportsiooni wiimine teatawat aega wõtab, mis aja jooksul aga destillatsioon wõib sündida. Iseäranis tähtis on see just sõjalaewas, kus kiiruse ja käikude muutmine väga sagedane.

Wõttes põlewkiwi-õli teiste põletisõlide kõrwal, peab ütlema, et soojusande wõime on tal madalam, kui naftal.

Praegu on põlewkiwi-õli hind nafta hinnaga üldiselt ühesugune. Wiimase hind on aga väga kõikuw (kuni 30%).

Nagu põlewkiwi tööstusest saadud andmetest näha, wõib meil destilleerimiswabriku käimahakkamisega põlewkiwi-õli hind langeda kuni 30% wõrra. Ka hinna poolt kannataks siis meil põlewkiwi-õli konkurentsi wäljamaa naftaga wälja.

Kui oletada, et õli hind praegusest ei alanekski, ehk isegi tõuseks weel vähe, oleks tema, kui omamaa saaduse tarvitamine riigile siiski kasulik, kui waluuta eest ostetud nafta.

Tänawuaastane põlewkiwi õli proowimine sõjalaewade kateldes juhtus ühe päewa peale Prantsuse meriwäelaste wastuwõtmisega, mil puhul Läti sõjawäeline esitaja tähendas, et Eestile olla see päew kahekordne püha: wõõraste wastuwõtmine ja laewastiku esimene ujumiskatse oma maa kütteainega. Selle proowiga on ka tõesti astunud tegelik samm sõjalaewastiku üleminekuks naftaküttele pealt põlewkiwi-õli küttele peale, sest ei ole weel küllalt, kui teatakse, et põlewkiwi-õli tarwitada wõib, kuna tegelikult ei tarwitata. Nii wõib katsete päewa, 30. mail 1924 a., lugeda tõesti meie laewastiku suurpäewaks.

Päew Naissaarel.

Ilusal kewade päewal, kui taewas ühte pilwe udetki ei olnud ja päike kõrgest, sinisest kuplist silmi pimestawalt mere lainsesse alla sätendas — juhtus sõit Naissaarele.

Tuli ootamata.

Olin ammu ihanud pääseda oma jalaga Naissaare pinnale, mida kujutasin ette

kõrwena, nagu seda meie meriranniku teised leeted. Naissaart end aga maalapina, kust awaneb lai silma-piir meie ranniku ja pealinna mere poolt walwamiseks. Mõtlesin, et see wõiks olla meie Suomen-linn. Kuid nüüd on ju rannakindlused palju omast endisest tähtsusest miini tõketele ja weealustele paatidele

kaotanud! Ja meie kitsaste majandusliste võimaluste juures on suurejoonelisemad ranna-kindlused teostamatud! Loobusin siis kujutamast teda Suomen-linnana, ihates näha temas ainult paljast maad, mis oleks kohane meie pealinna walwekorralduse jalge aluseks. Sellena tahtsin teda siis ka waadelda.

Paat, kus sõidan, põriseb ühetooniliselt, rahulikult, ruttamata. Päike säteb pilwitust taewast. Meripind on selge, kord aga roheline, kord läbipaistew, kui berill.

Saar, mis wilkus rannast lähedana, ei olegi nii lähedal. Terwelt 1½ tundi kulus ära, enne kui maale jõudsim.

Naissaar. Nüüd olen su pinnal! Juba rannast lööb näkku maa, liiwase kalda ja kewadise männimetsa lõhn.

Sadam Siin on kord hoowanud nähtawasti suurem ja kiirem elu. Praegu awaldab ta kerget mahajäetawuse muljet

Sadamas lamab wirn waate. Mis need on? „Naissaare piirituse Wabariigi sõjasaak“, — on wastus. „Waadid kuiwawad kewadise päikese ajal lõhki ja neist niriseb sagedasti kallist märjukest maha, mida ka meie wahel kasutame“, — muigab meid saatew kapten.

Saar on kaetud üleni männimetsaga. Kalda läheduses liikudes, wilgub alati läbi puide tüwede sinine meri. Õhk on täis männi aroomi ja tuulest kaitstud kohtades kewadise päikese soojust. On weel warane ja kewadine tuule lehk merelt heidutab sagedasti äkiliste külmade puhangutega.

„Meie toredam aeg algab augustis, kui meri tüündub, tuul waikib ja õhk paitawalt soojaks muutub. Siis tuleb ka meile põhja-maa merirannikutele omane waikus. Siis armastawad meie üksildast, praegu peaaegu unustatud saart ka pealinnalased“ — sõnab ligidal olew saare päriselanik.

Oli midagi imelikku selles üteldes ja tundmuses, mis mind waldas. Nii lähedal — kuid nii mahajäetud ja üksildane, nagu mõni Lapi taga-maal unustusse jäetud järw-saar! Miski pühadus lehwis selles waikus, mis siin waldas metsa, liiwa ja merekallast.

Meile pidi wastu tulema wedur (ah, siis raudteegi on siin!), kes meid teispool ranna ääres asuwa tuletorni juurde pidi wiima. Kuid just meie silmade all juhtus weduriga õnnetus: jooksis tee-ristmel roobastest välja. Meie aga läksime edasi jala.

Nüüd awanes võimalus pilku ümber heita. Igalpool mets, mets, männi lõhn ja läbi puide sinine meri. Tee ääres üksikud sõjawäelised ehitused endisest Wene ajast. Inimesi, peale sõjawäelaste, siin nurgas mitte hingegi. Teisel, lääne poolsel äärel olewat kaks küla, umbes 300 elanikuga. Sinna meie ei saanud.

Põhja poolses saare otsas on tuletorn. Suurepäraline ehitus. Läksime üles. Siin paistab Tallinna laht silma täies omas ulatuses. Paremalt poolt Kakunina, siis ees, jalge all männi metsas sinendaw Naissaar, wasakult Aegna ja Wiimsi nina — terve wõrestik toetuspunkte Tallinna kaitseks mere poolt.

Tuletornist maandudes, läksime kuulsaid Naissaare weneaegseid patareisid waatama. Hiigla betoon-ehitused, millest osa nagu maa wärisemise tagajärjel segi paisatud. Hiigla raua kogud. Need pidid Wene walitsuse kawatsuste järele olema Tallinna wärawa wahtideks! Nad ehk oleks selleks saanudki, kui Wenemaal oleks võimalus olnud mõnda osa omist kulla tagawaradest weel siia matta ja kui ajaloo ootamata käik nii ruttu ei oleks nendele kawatsustele kriipsu peale tõmmanud. Nüüd lamawad nad rusude all.

Jalutades saarel, näed igalpool wedelamas rauda. Seda on raudtee ümbruses ja rannas, seda on endiste patareide läheduses. See kõik mädaneb ja roostetab lageda taewa all. Meie riiklistel asutustel on sel ajal aga raua puudus! Kes on selle eest wastutaw, et hulk riigi warandust sel teel kaduma läheb? Kus on riigi kontroll? See peaks ometi ju tema ülesannetes olema walwata selle järele, et riigi warandused mõteta ei mädaneks. Tema peaks üles otsima asutuse, kelle hooletuse tõttu Naissaare raua kogud lageda taewa all mädanewad ja sundima wiimast seda warandust vähemalt katuse allagi toimetama.

Patareide läheduses kõlkneb kõrge kaewanduse äärel kallihinnaline kraana ja ähwardab sealt warsti uperkuuti alla prantsatada. Kas on keegi meie riiklistest asutustest wastutaw selle eest, kui nimetatud kraana alla kukkudes kõik oma wäärtuse kaotab ja wanaraua risuks muutub?

Randa mööda jalutades kuuleme aga korraga äkilist kisa: „Jookske wastu, ranna poolt! Näe, metsa põgenewad!“

Mis see siin on? Selgus, et miskisugused kahtlased isikud on paadiga metsa ääres randa tulnud ja nagu mõned juures-

olijaist arwasid, wist kallihinnaliste elektri juhede warastamise mõttega. Osa nime- tatud juhedest, mis kasutamata ranna ääres tulpade otsas kõlknesid, on eelmis- tel öödel maha wõetud ja ära wiidud — tähendab, ära warastatud.

Tagasi sõitsime saarelt, oles juba õhtu. Tagasisõidul mõlkusid peas mõtted Tal- linna wärawate kaitsekorralduse endistest ja nüüdsetest põhimõtetest.

Endine Tallinna merikaitse põhimõte, idee oli lihtne, kuid suurejooneline: Wiimsi, Aegna, Naissaar ja Kahunina ühendada ühiseks, katkestamatuks kindluste jooneks, warustada nimetatud punktid wõimsate patareidega, nende ette asetada miini wöö — ja Tallinn oleks mere poolt wõimsa kaitsejoonega piiratud. Merel miinwöö ees ulkuwad weelalused paadid oleksid

waenlase laewastiku närwistajateks, soodsal juhtumisel ka kardetawad häwitajad. La- hinglaewastik puhkaks rahulikult miini wöö ja saarestiku kindluste taga, wõttes siit tarwiduse korral ette lahingkäike awamerele. Suurepäraline mõte. Kuid selle lõpuliikuks teostamiseks oleks pidanud Wenemaa matma siia weel hulk oma kulda.

Millised on meie rannakaitse põhimõtted? On selles sihtjooned aetud?

Wenelaste poolt kawatsetud ja hiigla kuludega seotud Tallinna ja meie põhja ranniku kaitse idee endises ulatuses meile igatahes enam ei kõlba. Milles seisab siis meie oludele ja meie majanduslisele jõule wastaw Tallinna ning kogu meie ranniku merikaitse raskuspunkt?

Unr.

Miiniristleja „Wambola“ terwisliste olude kirjeldus.

Mr. „Wambola“ on 1917 a. Petrogradi Putilowi tehastes ehitatud, 96 mtr. pikk, 9,34 mtr. lai, süwis ninas 3 mtr., ahtris 3,8 mtr.

Laewal on 4 katlaruumi ja kaks turbiini masi- nat, mis annawad 80.000 HP. Liikumise kiirus 32 sõlme. Wee väljasurwe 1800 tonni. Propellerid 2, meeskond 150 meriwäelast ja ohwitseri. Relwas- tuseks neli 100 m/m. kahurit, üks 40 m/m. zenith ohu- kaitse automaat, 2 kuulipildujat ja 3 kolmetorulist miini aparaati. Umbes $\frac{3}{4}$ laewa on katla ja ma- sinaruumide ja keldrite all, mispärast meeskonna eluruumid ninas ja ahtris äärmiselt kitsad. Ninas on kaks elamisdekki ja pakipealne. Paki peal on üks 100 m/m. kahur, lahingu ja kaardikambrid, nende peal asub komandosild. Laewa keskel on 2 dekil meeskonna wäljakäigukohad, kumbagis boordis 3 istmega, weega puhastatawad, walgus- tud 4 illuminaatoriga. Põranda pinda 4,4² mtr., deki keskel esimese miini aparaadi taga petroo- leumi dünamo ruum, selle järele kambis ühe pli- diga ohwitseridele ja meeskonnale, 6,3² mtr. põran- dat, millest 2,8² mtr. pliidi ja laua all, kambis on tee keetmiseks eraldi wask katel, peale selle kinnised ja lahtised toidu keedunõud. Kambiisi taga asub raadiokamber — 6,6² mtr. põranda pinda, selles asuwad alaliselt 2 meriwäelast. Raadiokamb- ris on sissepuhuw ja wäljaimew wentilatsioon, 3 illuminaatorit, 2 elektri lampi. Tagumise silla all olewas ruumis asub laewa pood.

Paki all esimesel dekil asuwad, ninast alates, järgmised ruumid: ninas on tentide hoiuruum, siis kantselei, praegu ajutiselt warahoidjate elu- ruum. 7,3² mtr. põranda pinda, selles elawad 3 m/w. walgustus 4 illuminaatorit ja elekter. Wälja- käik dekile on luugi kaudu; sealt on weel luuk alla riidewarustuse keldri ja selle kaudu keti kasti. Weekindla waheseina taga asub ohwitseride ühis- kajut, 26,2² mtr. põranda pinda, 57,4² mtr. õhku, 8 illuminaatoriga. Oõsine walgustus 12 elektri- lampi à 28 küünalt, wentilatsioon elektri ja loo- mulik. Tuleb tähendada, et ohwitseride ühiskaju- tis on meelelahutuswahenditest — raamatukogu,

klawer, grammofon ja mitmesugused mängud, Ühiskajutist wiib üks ohwitseride kajutite wahel- lisse koridori. Koridori kahel poolel asuwad ohwitseride kajutid, kuna paremal pool eelwiim- sena on vannituba, 2,6² mtr. põranda pinda ja 6² mtr. õhku, emailleeritud wanniga. Wesi soendakse auruga seinal asuwas tsilindris. Wanni kohal on tush.

Ohwitseride kajutid on wäiksed, kuid kaunis koduselt sisse seatud, walgustus illuminaatoritega, elektri walgustus on eeskujulik, 2—4 lampi igas kajutis. Mõõbliks on igas kajutis kirjutuslaud, kapi, woodi. Peale selle on kajutis peegel, pesunõu ja üks auru soendaja, mida võimalik soowi kohaselt reguleerida. Kõigis kajutites on elektri sissepuhu- wad wentilatsiooni awased. Paremase boordis on wiimased kaks komanderi (endised diwisjoni ülema) kajutid, wahel awaramad, kui ohwitseride omad, üks salong, teine woodi ja kirjutuslauaga elamis- kajut.

Alumisel eludekil asuwad, ninast algades esimesena riidewara keller, millest üks wäljakäik kantseleisse ja luuk alla ketikasti wiib, wentilat- siooni toru ja elektriwalgustusega. Tagapool kel- lert asub weekindla waheseinaga lahutatud mees- konna eluruum nr. 1, põranda pinnaga 9² mtr., õhu kantmaht 28,4 mtr., maha arwatud asjad, mis ruumi wähen dawad. Walgustus 6 illuminaatoriga ja 3 elektri lampi à 25 küünalt. Selles ruumis elawad 12—16 meest. Wentilatsioon elektri ja loomulik. Sisse- ja wäljakäike on üks — teise mees- konna eluruumi.

Meeskonna eluruum nr. 2 põrandapinnaga 43,3² mtr., õhu kantmaht 127,8 mtr., walgustus 13 illu- minaatoriga, peale selle 7 elektri lampi à 25 küünalt. Wentilatsioon elektri ja loomulik. Selles ruumis elawad 45—50 meest. Meeskonna ruumi taga asub pesumaja plekist pesemiskohtadega, pesupesemi- seks ja jookswa weega näo ja käte pesemiseks. Peale selle on selles ruumis tush. Et selle ruumi taga just esimene katlaruum asub, on pesuruumis

iseäranis soe masina auru all olemise ajal. Pesuruumist tahapoole asuvad I, II, III, IV katlaruumid, I ja II masinaruumid. Et katlate küte naftaga ja õhk hiigla elektri ventilaatorite kaudu sisse puhutakse, on siin alati jahe. Kütjate töö ei ole raske, seisab ainult nafta surumises ja tule reguleerimises, mis sünnib kõik mehaaniliste vahendite abil. Sellega on kütjate teenistus siin söekütte laewadega võrreldes väga kerge. Masinaruumides on ventilatsioon loomulik, suurte ventilaatorite kaudu ja elektriga, mis aga oma otstarwet ei jõua täita. Selle tõttu valitseb masinaruumis masina auru all olemis ajal kuumus alati 65°R. ümber. Masina meeskonna teenistus on siin seetõttu palju raskem, kui kütjatel.

Teise masina ruumi taga asub weekindla seinaga lahutatud III meeskonna eluruum, mille sissekäik tagumise silla kohal paremas boordis. Põranda pinda on selles ruumis 49,2² mtr., kant mht. 111,6 mtr., valgustus 9 illuminaatorit ja 6 elektri lampi. Ventilatsioon elektri ja loomulik. Selles ruumis elavad 50—60 meest. Wastu masina ruumi pahemas boordis asub pesumaja. pesemiskohtade ja tushiga, suurus 11,4³ mtr. Pesumajas on ka üks auru desinfectiooni aparaat, suurusega umbes 1×1×0,6 mtr.; korraga mahutab enesesse ühe mehe riided ja woodipesu ühes matratsiga. Pesuruumis on 1 illuminaator ja 1 elektri lamp ja elektri imew ventilatsiooni toru; põrand tsemendist. Samas meeskonna ruumis parema boordi tagumises nurgas asub laewa ambulants. Põranda pinda on ambulantsis 2,1² mtr., ruumi suurus 7,1³ mtr.; sellest wõtawad oma alla runduk ja kapid 0,98 mtr., sellega puhast ruumi 6,12³ mtr.; valgustus ühe illuminaatori ja 2 elektri lambiga. Ventilatsioon elektri sissepuhuw ja loomulik wäljaimew. Ambulantsis on sterilisaator arstiriistadele ja wee destilleerimise ja keetmise sisseseeded — kõik töötawad auruga; ambulantsis on 1 aurusoendaja. Ambulantsi ja III meeskonna ruumi taga asuvad ohwitseride kajutid ja üks suurem kajut 4—6 inimese tarwis, endine konduktorite ühiskajut. Ohwitseride kajutite sisseseeded, nagu eelpool kirjeldatud, on sissepuhuwa elektri ventilatsiooniga, kuid neil kajutitel on üks pahe, mis suwel, kui masinad auru all on, seal elamise peaaegu wõimatuks teewad, iseäranis tagumises kajutis. Nende kajutite põranda alt käib auru toru rooli masinasse, mille läbi põrand nii kuumaks läheb, et wahest wõimata seal seista. Kuigi kõik awauseid lahti teha ja elektri ventilaator käima panna, on kuumus seal wäljakannatamatu. Eelmine kajut on wähe parem, sest temal on kaks illuminaatorit ja seal asub auru toru wäiksem osa.

Kirjeldatud ruumide taga weekindla waheseinaga eraldatud on rooli masinaruum, 28,5² mtr. suuruse põranda pinnaga, õhu kantmaht 42,8³ mtr.; ruum on walgustatud 6 illuminaatori ja 5 elektri lambiga. Ventilatsioon elektri sissepuhuw ja loomulik; selles ruumis on auru roolimasin, rool ja peale selle elawad siin harilikult 8—12 meest. Ruumi halbtus seisab selles, et ta roolimasina töötamise ajal auru täis ja töötanud määrõlid siin oma lõhna laiaili laotawad. Ventilatsioon on ka selle ruumi kohta nõrk. Ruumil on dekile üks sisse- ja wäljakäik luugi kaudu. Kõige wiimane eluruum ahtris on 4,1³ mtr. põrandapinnaga, 4

wanema mehe eluruumiks. Õhu maht on selles ruumis 8,4³ mtr.

Esimene toidukeller asub meeskonna ruum nr. 1 all. Selles hoitakse kuiwad ained — jahu, leib, konserwid, suhkur, riis, tangud jne. See on kauris ruumikas, halli õliwärmiga wärwitud, seintel kapid ja riulid, elektri ventilatsiooni ja walgustusega. Kui seda keldrit täiesti kuiw tahetakse hoida, tuleb ventilatsiooni iga päew teatud aja töötada lasta.

Teine toidu keller on teise meeskonna eluruumi all. See on niisama õliwärmiga wärwitud ruum, kuid siin on õhk palju raskem. Peale selle on II meeskonna eluruumi all riidewara, mürskude ja miinikeldrid, miini töökoda ja loogi ruum. Kuulikeldrite seinad on walge õliwärmiga wärwitud, niisama wõred, sahtlid, millele mürsud padrunitega asetatud. Keldrites walitseb puhtus ja õhk on wärske, nagu eeskujulikus haigemajas. Kuna keldrites eraldi oma elektri ventilaatorid, ei saa teistes ruumides alati niisugust ideaalset õhku, kui siin. III meeskonna ruumi all on weel arsenaal, masina töökoda, puusepa ja maaltri ruumid, masina waraladu ja mürskude keller. Esimese meeskonna ruumi all eelpool toidu keller on joogiwee tank; peale selle on 2 joogiwee tanki 2 katlaruumi kohal kumagis boordis 1, kust wesi tinatorustikkude kaudu ohwitseride kajutitesse ja kööki juhitakse. Wesi on harilikult puhas.

Eluruumide juure tagasi pöörates, peab tähendada, et põrandad on kaetud üleni linoleümiga, seinad on wineerist korgi puruga, metall korpuse ja wineeri wahel. Kõik seinad ja laed on walge õliwärmiga wärwitud. Mõõbliks on kõigis meeskonna ruumides laud ja pingid, pesu ja warustuse hoidmiseks on lukustatud kapid; pakkide hoidmiseks rundukid, kuna woodid, s o. rippuwad koid ja madratsid ühes woodipesuga päewal wälja wiiakse. Wäljas on mõtemis boordis ja keskmisel sillal nende hoidmiseks sellekohased pesad.

Kui põranda pinda ja õhu kantmahtu meeskonna arwuga wõrrelda, leiame, et meeskonna ruumis on iga mehe kohta 0,75³ mtr. põranda pinda, 2,36³ mtr. õhku. Kui maha arwata weel iga mehe enese suurusega wäljasurutaw õhk (mehe suuruseks läbistiku 0,64³ mtr. wõttes), siis wäheneb õhu maht weelgi 2,47³ mtr.

Teises meeskonna ruumis on 0,96² mtr. põranda pinda ja 2,84³ mtr. õhku, meeste arwu maha arwates — 2,2³ mtr. õhku, iga mehe kohta.

Kolmandas meeskonna ruumis on 0,98² mtr. põranda pinda, õhku 2,32³ mtr., meeste arwu maha arwates 1,6³ mtr.

Keskmiselt on iga mehe kohta põranda pinda 0,89² mtr. ja õhku 2,09³ mtr.

Õõseti, iseäranis suure lainetuse ajal, kui illuminaatorid kinni peawad olema, on õhk ruumides wõimatu raske. Seepärast on kawatsus ette wõtta laewade elamisolude teaduslist uurimist, et näha, kui suur wahe on laewa ja normaal elamisolude wahel.

Loomulik walgus on eluruumidega wõrreldes tühine. Näiteks on illuminaatorite pind põranda pinnast I meeskonna ruumis 1:5. II meeskonna ruumis 1:10 ja III — 1:20.

Sõjawäelised teated välisriikidest.

Sõjawäe manööwril Inglismaal.

„Times'i“ teatel korraldatakse tänawu suwe lõpul Inglismaal suuremad sõjawäelised manööwril.

Manööwril, millest wõtawad osa 4 jalgwäe diwiisi ja 2 ratsa brigaadi, kellega kontaktis saawad töötama ka õhu- ja kahurwägi ja tankide pataljon, mis warustatud uue süsteemiliste Vickersi tankidega, peetakse ära 21. augustist kuni 20. septembrini. Maanöwritel tulewad käsitamisele ka suitsseinad ja mürgiseid gaasid, mille wastukaitse õpetus sõjawägedele käsukirjaga hiljuti üldiseks tehti.

Manööwril peetakse New Forest'i ja Dorseti piirkonnas ja wõtawad oma alla kaunis laialdase maaala. Maaomanikkudega, kelle kruntidest manööwril üle lähewad ja kes kardawad, et nende maa tankidega ja traktoritega ära purustatakse, tahawad sõjawõimud head wahekorda alal hoida ja juba enne manööwril neile demonstratsiooni teel näidata, et nende kartused selles mõttes asjatud, sest tank ja Catterpillari traktor lõhuwad palju vähem maad, kui mõni teine ratastel käiw liikumishahend, mis ainult 4 punktis maapinnale tugeneb.

Manööwritelt oodetakse selgitust mitme küsimuse kohta. Peasjalikult tahetakse selgusele jõuda, kas seesmise plahwatusega mootor kombinieritud Catterpillari traktoriga wõi mõne teise üle murdmaa liikuma jõumasinaga jaksab hobust sõjawäest wälja tõrjuda. Selles mõttes erilist huwi pakub 9. wälja-kahurwäe brigaad, kes täielikult hobuste asemel Gatterpillari traktoritega „Dragon F. A. Mark I“ warustatud on. Nende traktorite kiirus on kuni 13 miili tunnis ja sellepärast wõib nendega liikuda warustatud kahurwägi päewa jooksul kuni 60 miili (umbes 90 wersta), s. o., peatusi arwesse wõttes — üle 6 miili tunnis, kus juures kahuri meeskond sihtkohale jõudes sama wärske, kui alguspunktis. Üheks heaks omaduseks peetakse nende traktorite juures ka seda, et nendega wõib samati, kui hobusegagi tarwitada kahurite liikumiseks igasuguseid teid ja kärke ja ilma hädahuta liikuda ka üle künkastikkude. Peale selle ei ole traktorite abil liikuw kahurwägi niiwõrd ärarippuw teiste wäeliikide abist, kui hobukahurwägi, sest tema meeskond on enese kaitseks waba, tarwitades selleks Lewis'i kuulipildujaid ja püsse, isegi liikumise peal.

Teiseks tahab Inglise kindralstaap eelolewatal manööwritel selgusele jõuda wägede rännakküsimustes. Näiteks, diwiisi kohta, mis koosneb jalg- ja kahurwäest, kusjuures jalgwägi rännaktunni jooksul umbes 3 miili, kuna kahurwägi selle aja jooksul aga poole rohkem edasi jõuab ega saa aeglasemalt kui 4 miili tunnis liikuda. Siin tahetakse otsusele jõuda, kas tuleb jalgwäge, waenlase lähedusse jõudes, woaotodel edasi toimetada, wõi tulewad need 2 wäeliiki siin üksteisest hoopis eraldada. Samuti tahetakse lahendada küsimust, missuguseid kahurid tuleks tarwitusele wõtta tankide wastu wõitlemiseks, juhtumisel, kui waenlane nendega liinil olewa jalgwäe kallale tungib. Traktori ja ratsakahurwäge nende wäljapaistwuse pärast liinil pidada ei saa. Praegu eeldakse jälgwäge neil kohtadel, kus waenlase poolt tankidega kallale tungimist karta, toetada ka omalt poolt tanke wälja saates.

S. A.—n.

Küsimused ja kostused.

Küsimus № 26. „Kas ja millal ning mis kujul saab endised sõjawäe ametnikud ümbernimetud administratiiv ohwitserideks, kas on algamas sellekohane kursus ja kui pikk, kas kursus on riwi ehk hariduslisel alal ja kas käiwad ka demobiliseeritud sw. ametnikud selle alla ja kas on eesõigus neil, kel tehniline haridus ning ennem wabadussõjas wastutawal kohal teeninud?“

Wastus: Riigi Teataja Nr. 24. — 1924 a. „Ajutine seadlus sõjawäe ametnikkude ohwitserideks ümaernimetamise kohta.“

§ 1. Aktiivteenistuses olewad sw. ametnikud ning sõjawäe ametnikkude asetäitjad ja sõjaaegsed ametnikud, kes sõjawäe ametniku kutses kinnitamiseks makswates määrustes ettenähtud tingimustele wastawad, kellel vähemalt endise 4-klass. linnakooli ehk keskkooli 5 klassi, wõi praeguse ühtluskooli 9 õpeaasta haridus, kui nad rahuloldawalt atesteeritud, nimetatakse ümber nende erialale wastawa kutseliigi ohwitserideks käesolewas seadluses ettenähtud alustel ja korras, peale selle, kui nad sõjaminstri poolt korraldatud erikursused rahuloldawalt lõpetanud.

§ 2. Reserwis ja maakaitsewäes olewad sõjawäe ametnikud, sõjaaegsed ametnikud ja sõjawäe ametnikkude asetäitjad, kes Eesti rahvuslikkudes wäeosades ehk Wabariigi kaitsewäes teeninud ja kes ohwitseriks ümbernimetamiseks § 1-ses ettenähtud tingimustele wastawad ning soowiwad ohwitseriks ümbernimetatud saada, wõiwad eelpool tähendatud kursused läbi teha omal kulul. Kursuste lõpetajate ümbernimetamine ohwitserideks sünnib üldises korras. Peale kursuste lõpetamist wõetakse nad ohwitseridena reserwi nimekirja. Kursustest osawõtmise soowiga wõib esineda mitte hiljem kui 12 kuu jooksul käesolewa seadluse maksmahakkamise päewast.

Ülemaal nimetatud kursuste algus, korraldus ja õpeained ei ole senini veel kindlaks määratud.

Küsimus № 27. „Kas peab üleajateenijale ette maksma ühe kuupalga ja toiduraha, kui ta omal soowil, lepingu lõpul sõjawäe teenistusest lahkub?“

Wastus. On õigustatud saada. Alus: Sõjaminstri pwk. 1921 a. Nr. 204 § 7 märkus 2 ja § 10 märkus.

Ametlikud teated.

Wiiakse üle teenistusse: 2. soomusrongide rügemendist noorem-leitnant Arwed Kongas — 1. jalgwäe rügementi, 1. augustist s. a. arwates.

1 diwiisi suurtükiwäest noorem-leitnant Oskar Punisson — Side pataljoni, 1. augustist s. a. arwates.

Arwatakse reserwi: Piiriwalwe walitsusest sõjaaegne ametnik Woldemar Iir (Hiir), 1. juulist s. a. arwates.

Side pataljonist sõjawäe ametnik Jaan Oja, 16. juulist s. a. arwates.

Kustutakse ohwitseride nimekirjast: Lennuwäe rügemendist leitnant Aleksander Reimann, kes 17. juulil s. a. surnud — samast kuupäewast arwates.

Loetakse wäejooksikuks: Pioneer pataljonist sõjaaegne ametnik Aleksander Stein, 17. maist s. a. arwates.

Wastutaw toimetaja: E. Limberg.
Wäljaandja: Kindralstaap.