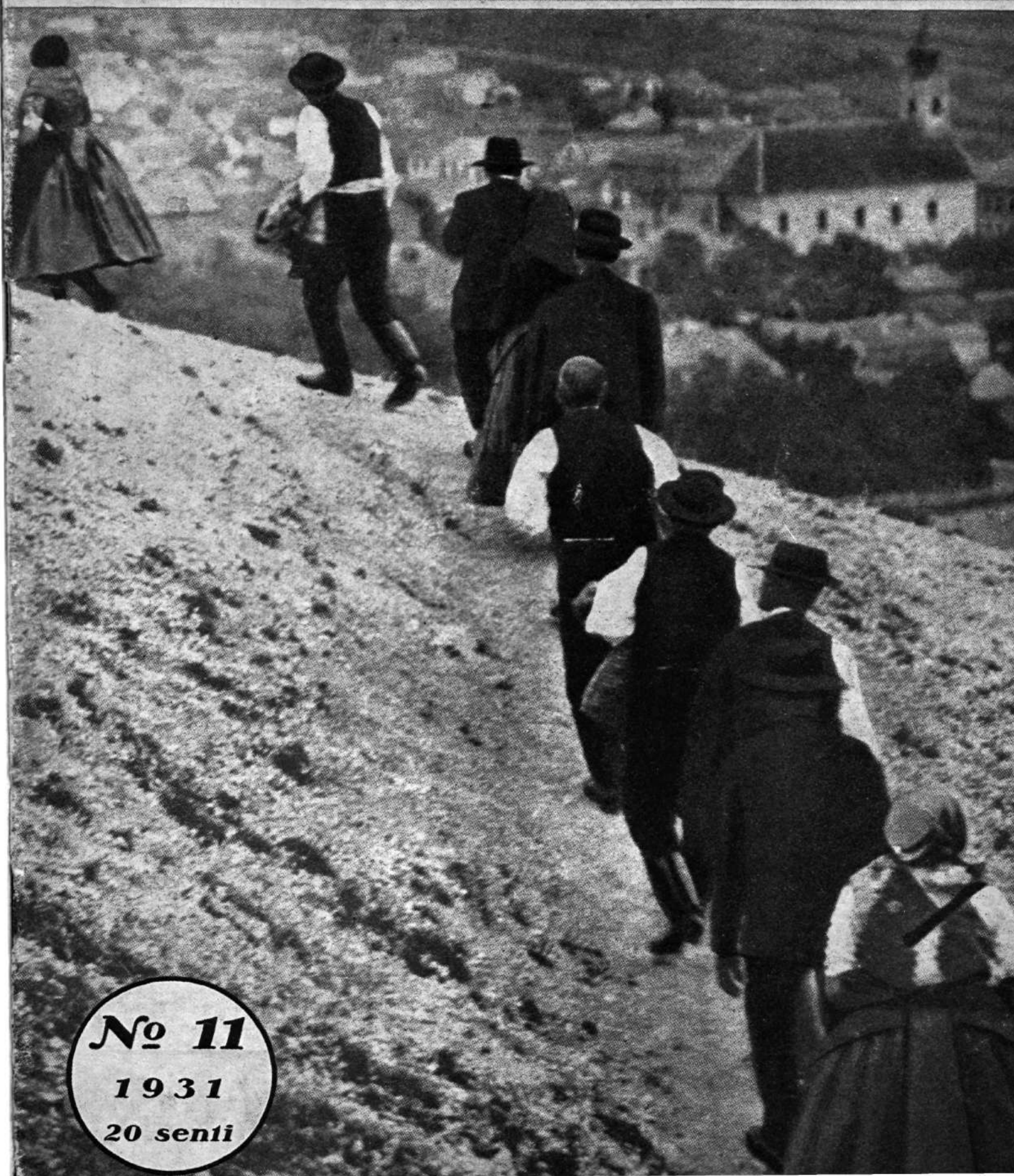


KAITSE KODU



No 11

1931

20 senti

Uuest aastast uus nägu,

sellise lubaduse andsime
lugejaile vana aasta lõpul.

● Nagu lugejad näevad, ei ole „KAITSE KODU“ tulnud uuest aastast nende ette mitte üksi uue välimusega, vaid ka paremini korraldatud sisuga, rahuldades ka kõige piinlikuma maitsega lugejate nõudeid.

● Meie püüid on olnud kogu aeg edasi tõtata ja pakkuda lugejaile võimalust mõõda kõige paremat. Siirdunud uuest aastast värtrükile ning vahetades iga numbriga kaanepildi välimust, kõik see nõuab „KAITSE KODU!“ suuri jõupingutusi, et hoiduda senise lugejate arvu juures pealvee.

● Kuigi „KAITSE KODU!“ levimine on olnud kiire, ei ole meie siiski kaugeltki kätte saanud neid tagajärgi, mida näha sooviksime. Me näeksime heameelega, et iga „KAITSE KODU!“ lugeja, kui ajakiri temale meeldib, soovitaks seda ka oma naabrile, aidates seega meie ühise häälekandja levitamisele kaasa. Kui Teie aga leiata ajakirjas mõningaid puudusi, siis teatage sellest meile, et võiksime need kõrvaldada.

● Iga kaitseliitlase ja riiklikult mõtleja kodaniku moraalne kohus on aidata kaasa „KAITSE KODU!“ levitamisele.

* * *

Igaüks on tervitatud ja tänatud, kes tuleb meiega meie rahvuslikus kultuuritöös.



TOIMETUS:

Tallinnas Kaarli t. 8, kaitseliidu peastaabi ruumes.

Vastutav toimetaja kol.-ltm. J. M a i d e, telefon 6-88.

Tegev toimetaja L. S õ e r d, telef. 8-29.

Toimetaja kõnetunnid kella 10—12.

Kaastöö arvatakse tasu alla, kui sellele tasunõudmine on peale kirjutatud. Tarvitamata ja tagasisaamiseks markimata käsikirju alal ei hoita.

TALITUS:

Tallinnas Kaarli t. 8.

Talituse juht Richard Jukk, tel. 8-29.

Talitus on avatud iga päev kella 9—3.

Tellimishind aastas 6 krooni, 1/2 a. 3 kr., 1/4 a. kr. 1.50, kuus 50 senti.

Kuulutuste hinnad à üks lehekülj: teksti ees 50 kr., tekstis 80 kr., teksti järel 40 kr. Välimine kaas 80 kr., sisemised 60 kr.

*

Nr. 11

1931

SISUKORD:

Kaas: Ungarlased kirikuteel (vaata kirjutus tänases numbris Ungari rahvuspõha puhul).

Tiitel: Pärnu kütid.

— Kas mälestussammas või kultuurhoone?

M. Morrison: Madjarite maal.

— Eesti kaitseliitlaste üle-mere-retk suuskadel Soome.

— dt. — Poola kodukaitse juhid.

Van. ltn. A. Pontak: Lühike allveelaevade arendamise ajalugu ja mõiste nüüdisaja allveelaevadest.

R. S.: Teraslindude teekonnalt.

— Petseri noorte kotkaste juhtide kursused.

F. K.: Tuvid sidepidajaina.

Kaitseliitlaste tarvete ladu

Tallinnas, Kaarli t. 8.

Soovitab odavate
hindadega.

Spordipüsse «Erma», «Geco», «Achilles», «Kaba» ja «Bayard»;

Igas kaliibris **püstol-browniinguid, nagaane;**

Vint- ja spordipüssi ja püstoli **padruneid;**

Püssiõli ja püssipuhastusabinõusid;

Märklehti;

Suusasidemeid;

Sireen-vilesid;

Käelinte;

Kaitseliidu rinnamärke;

Elektritaskulampe;

Diopter-sihikuid ja kirpe

j. n. e. j. n. e.

KAITSE KODU!

ILMUB KORD NÄDALAS

Nr. 11

Tallinnas, laupäeval, 14. märtsil 1931

Seitsmes aastakäik

Pärnu kütid 10 a. juubeli puhul

Ülesvõtte on tehtud vabariigi kümnendal aastapäeval.



Hiljuti pidas Pärnu Kütiselts oma kümnendat aastapäeva. Sel puhul võib ära märkida, et Pärnu Kütiselts oli eelkäijaks ja aluseks praegusele kaitseleiidu Pärnu malevale. Varem, kui kaitseleiid ei olnud organiseeritud praegusel kujul, olid korra ja julgeoleku kaitse ülesanded, varjatud kujul, pandud kütisorganisatsioonidele. Neid ülesandeid on Pärnu Kütiselts täitnud 1919. a. saadik. Mõned Kütiseltsi tegelased on kuulunud kodukaitsele ka okupatsiooniajal ja Pärnu kodanike omakaitsele, linna reservmiilitasse, 1917. aastal. Kütid kuuluvad praegu Pärnu maleva koosseisu ja Pärnu Kütiseltsist on võrsunud parimad Pärnu maleva laskurid O. Mitt, T. Rosenberg, E. Puusner, N. Kolla ja teised.

Pärnu Kütiseltsi juhatuses on esimees maleva pealiku abi ja maleva laskurklubi esimees J. Jakobson, liikmed: maleva III rühma pealik A. Tammann, noorkotkaste Pärnu maleva vanem J. Kornfeldt, maleva pealik major J. Lugus ja maleva I kompanii pealik O. Mitt. Kolm esimest juhatuse liiget on püsinud Kütiseltsi juhatuses 10 aastat järestikku.

Jahispordi arendamiseks ja jahiloomade kaitse piirkondadeks on seltsil renditud riigilt ja Pärnu linnalt laialdased maa-alad ja veed rendiga 1.000 krooni aastas, kusjuures iga liikme kohta tuleb jahimaad üle 900 hektari. 10-aastase tegevuse järele võib Pärnu Kütiselts lugeda end vististi parimaid ja looma- ning linnurikkamaid jahte omavaks organisatsiooniks Eestis.

KAS MÄLESTUSSAMMAS VÕI KULTUURHOONE?

Anname käesolevale artiklile ruumi, ilma et nõus oleksime kõigi siin toodud väidetega. Toimetus.

Kui vabadussõja mälestussamba kavandi võistluse küsimus jälle avalikkuse ette ilmus, soovitatakse ajakirjanduses selle asemel kultuurhoonet üles ehitada ning öeldakse sealjuures paatosega, et vabaduse mälestuseks.

Igatahes vabadust pole põhjust mälestada, sest see on ju meil käes. Selle mälestussambaga aga tahame ligemalt just vabadussõda kui seda suurt ja vaimustavat rahvapöögade elu ja surma peale heitluse momenti ennast mälestada ja pidada kalliks.

Vabadussõja momendil on hoopis teine mõiste ja tähendus kui mõnel hoonel. Seda võib-olla ei või see inimene endale kujutella, kes ise tegelikult pole oma elu kahe aasta jooksul saatuse kätte annud. Ja seda vabatahtlikult, nagu see oli sõja alguses, kui peale hea usu kõik väljavaated puudusid.

Sel raskel ja lõputul Golgata-teekonnal leiti ühistes raskustes ja valudes sõpru ning kaaslasi, keda tuli alalõpmata pärast lahinguid kätel väljalt ära kanda edasisaatmiseks isadele ja emadele.

Kui möödun langenud kooliõpetajate ja õpilaste mälestuskujust, siis ei saa kuidagi jätta mõtlemata neile manalas viibivaile lahingusõpradele. Ei suuda võrrelda nende läbitehtud vaeva ja kindlat meelt mugavais oludes tegutsenud kultuur- ja seltskonnategelastega minevikus või ka olevikus. Küllalt oli ju näha sel otsustaval momendil, mis vahe on sõnategemise ja tegude, sõnategijate ja teoinimeste vahel. Ehk küll igapähele on oma kaaluv väärtus, kuid igapähele oma ajal.

Kõige raskemal momendil seati esimene soomusrong korda. Kõik, kes sinna alguses või pärastpoole kogunesid, olid vabatahtlikud. Pimedal sompasel sügisööl veeres see soomusrong vaikelt, hääletult mööda roopaid Kopli jaamast välja, vastu oma tumedale tulevikule ja vintsutustele. Tõsis tahtmata küsimus, miks pidid just need mehed kui saatuse poolt äravalitud seal peal olema, tegutsema, oma tervise ja suurima elus — elu — ohvriks tooma. Miks pidid just need paljud tuhanded seal ümbruses, linnas, valgustatud akende taga, soojes mugavais tubades, ehk küll hirmunult tulevikku vaadates, istuma? Miks pidid Toompeal vanade kitsaste tänavate ristkohal üksiku laterna alla kogunema sajad noored, valgeis lühikesis kasukais ja koolimütsides, et minna ka neile abiks, kes lauluga mööda Narva maanteed regedel sõitsid vaenuväljale. Väga paljud neist läksid seltsiks sõpradele manalasse. Kuidas võin nende kui ka lahinguist haavade ja vigastustega tagasi tulnud sõjaseeltsiliste peale mõeldes mitte vahet teha ühe mitte midagi ütleva hoone ja kujukalt oma mõtet äratähendava monumendi vahel, monumendi, mille ette võime ka

meie, järelejäänud võitluskaaslased, pühalikel päevil koondatud ridades ühes oma poegadega koguneda ja langenud sõjakaaslaste surma ning kannatuste mõistest aru saada. Pigistades peos külma püssirauda tahtmata tuleb meele selle tugev ja sõnadetu tõsine käepigistus, kes iga lahingu alul läks oma kohale ahelelikku, et oma pisikese, neil silmapilkudel mitte midagi väärt oleva „mina“ ohverdada selja taga asuvate tuhandete heaks käekäiguks.

Vaimus alt üles Harjumäe nõlvakul asuvale monumendile vaadates pole nende läbitehtud kannatuste ja vaeva mõte enam ainult meie, kaasaegete, kustunud mälestuses. Sinna ette kogunevad ka meie pojad tulevikus, vaatavad püssi jala kõrvale asetades sellele, et vabadusvõitlusest kui suurest sündmusest meie rahva elus aru saada.

Öeldakse, et ega ainuüksi sõdur ja relvad olnud need ainsad abinõud, mis meile töid vabaduse, vaid et selleks olid ka meie kultuur ja meie vanad kultuuri-tegelased.

Nägime oma silmaga, kuidas suures naaberriigis vaatamata vanale ja sajandeid kestnud kultuurile ei sündinud sõdurit ega sõjaväge, kes selle eest oleksid sarnase innu ning ennastsalgamisega võidelnud. Üks vana vene kindral vaatas raskeimal heitlusajajärgul pealt, kuidas alles paar päeva tagasi puhkusele tulnud viletsalt rietatud väeosa läks lauluga üle jõe väerrinnale tagasi. Vana kindral nuttis ja küsis: „Kus on meil sarnased poisid?“ Kas tõesti oli meie, üldiselt tuntud väike ja nõrk isamaalsus selleks suureks tõukejõuks, mis tegi selle kurnatud, kuid kangealliku väeosa ja kogu sõjaväe meeled kindlaks ja närvid karastatuks? See suur võitlustahe oli täieliselt meie aja vaim, mida peame katsuma alal hoida.

Tuleviku põlvedelt ei maksa loota, et nemad sellest võitlusest raamatute järgi (mida isegi meil olemas ei ole) aru saaksid ja hindaksid. Isegi meie põlv, kes seda ise läbi tegi, tahab juba pisukese ajaosakese, 10 aasta, jooksul kõike unustada. Ei tahaks uskuda, et nüüd, millal töö on tehtud ja võitlus võideldud ning selle pealt kalleid protsente makstud, sarnase monumendi ehitus oleks liig raske ja ilmaaegne.

Loomulik, et praegusel raskel majanduslikul ajajärgul selle monumendi ehitus kõne alla ei tule. Kuid selle ehituse mõtet ja kavatsust siin Tallinnas ei tohi meie mingil tingimusel heita kõrvale, pealegi kuna vabadussõja raskuspunkt just siin asus.

Vabaduse monumentaalehitusel, kultuurhoonel, on hoopis teine tähendus. See tuleb esile tõsta oma ajal, kui selleks olud on küllaldaselt soodsad; pealegi on pidulikeks kontsertideks ja aktusteks nägus ja kohane hoone, nagu „Estonia“ teater, juba olemas. A. K.



Piiskopp Gellerti nimeline supelasutus Budapestis.

❖ MADJARITE MAAL ❖

(UNGARI RAHVUSPÜHA PUHUL 15. MÄRTSIL 1931)

Kes kaugel käind ja palju näind,
See võib ka mõnda rääki...
Sest tehke kõrvad lahti.

J. W. J a n n s e n.

I.

Supelusasutuses.

Võistlused suvituskohdade vahel lähevad välismaadel aastaastalt elavamaks ja pinevamaks. Püütakse anda ja luua ikka uut, mis koos arstiteadusega annaks otsijale isegi kaugelt üle ta maitse ja soovide. Tšehoslovakkial on näit. Euroopas kuurordid parimaid, kuid sellega veel ei lepita, sest alles hiljuti sai Praha kõrval asuval mäel Moldau ääres valmis uus ujumisbassein, mis oma isearasuselt on õieti silmapaistev. Doonau-äärsed maad aga võistlevad omavahel esikoha pärimises ja teisi kipub ületama kõige saatuse kiuste siiski Ungari.

On palju neid, kes elades suurlinnades on alati seotud ametiga, mistõttu ei saa pääseda kuurortidesse. Pinev elutempo nõuab alatist kohalolekut. Seepärast tekib esile vajaduste rahuldamise tarvidus oma kodus. Kuid veel mõnusam oleks, kui kuurortide võimalusi saaks kasutada aasta läbi, ka talvel, siis, kui harilikud suvised kuurordid on suletud. Viini, Praha, Varssavi linnade omavalitsused on kommunaalsel alal sanitaarolude tõstmiseks suutnud teha mõndki silmapaistvat, neist aga siiski rohkem Budapest, kellele on tulnud appi kõrgeväärtuselised looduse kingid, ta lõp-

matud ja tühjendamatud maasügavusest väljaammuvad sooja vee allikad.

Minnes Pestist Budasse üle Doonau silla kuuleme imestades, et see kannab alles Fr. Joosepi nimetust, kuid viimane valitses siis, kui hakkas käima verine maailmasõda. Meie mõtteviis oleks sellele tingimata reageerinud karistusega ja silla nime muutmise, vaatama sellele, kelle kulul ja auks ta ehitati. Aga siin on kõik vana viisi. Ja suuremaid tänavaid linnas, millel endiste valitsejate nimed, on veel mitu. Viin on säärases „edenemise sihis“ agaram.

Otse mainitud silla otsa ligidal Pestis asub paremal Doonau kaldal Budapesti linnavalitsuse kulul ehitatud moodsaim supelusasutus, mis tahab ja suudab täita nii suviseid kui ka talviseid nõudeid. Asutus on valminud 1912. a., kuid lõpliku kuju saanud alles 1918. aastal. See ongi see linna saun, millest meil on olnud küll rohkesti kõnet, mis aga Tallinnas siiski on alles teostamata. Piiskopp Gellerti nimeline supelusasutus (St. Gellert-Bad) annab eeskujulise pildi sellest, mis sugune võiks olla säärane ettevõte, kui oleks käes kasutada eeldusi ehk looduse andeid. St. Gellerti nimetus tuleb sellekohasest mäest, mille jalal asub supelusasutus.

Hoone esikülj oma kumerate kesk- ja nurgatornide katustega tuletab oma massiivsusega meele mõnd krematooriumi. Aga see polegi vist üteldud halvasti, kui pidada meeles, et siin ei põletata küll laipu, vaid

kehale kogunenud katet, millest soovija tahab vabaneda. Aga seegi protsess on väga põhjalik.

Sisse astudes leiame end suures hallis, kuhu läbi kumera lae tungib mattvalgus. Lae galerii varjul viivad alumisel korral ukseid kõrvalruumidesse. Ja nüüd leiame, et supelusasutusel on oma võõrastemaja, saunad, vesiravilad, talveaed ja sooja vee sisemised ning välised basseinid, mis siiski sünnitavad ühe terviku. Valik on suur nii hindadelt kui mugavuseltki, kuid suur on ka tarvitamine suvisele kuumusele vaatamata, mida tähendavad arvukad tulejad ja minedad. Olgugi et asutus on otse Doonau kaldal, ei tarvitata viimase vett. Tarvitusele tulev vesi tuleb kümme meetri sügavuselt 13 allika kaudu ja on maapinnale jõudes veel 46,8° C. järgi soe! Päevane allikate ammutus on 2.600.000 liitrit. Soojusele vaatamata on vetel lubja-, magneesiumi-, süsiniku- ja väävlisisaldavust.

Ühisesse basseini kogunenud vesi juhitakse üldisse ujumisbasseini ja vannitubadesse, kus teda mõjutatakse tarviduse järgi süsihappe, vahutusainete ja joodsoolade juurelisamisega. Ei puudu ka kuum õhurõhk, mehhaanilised, elektri- ja valgusteraapia abinõud. Vesi ise on puhas mustusest ja omab rohkeat sina, mida aitab oma poolt suurendada sellekohane rahustav seinte ja lagede värv.

Mis sünnib sooja vee basseinides, seda maksab vaadelda. On seal nii ujumiskunsti demonstreerijaid kui ka algajaid. Pole karta uppumist ja puhtaks saab peale selle. Nii on basseinidel suured eeldused ja igasugune teine kehapihustusviis selle kõrval on ikkagi primitiivne kasimine.

Asutuse kõrval on suurem aed puhvetiga ja rõduga, kust kostavad mahead muusikahelid. Lauad ja tugitoolid on täis publikut, kes viidab aega midagi maitsetes või ajalehti lugedes.

Rõdu kõrval oleva aia tagapoolses ääres on vabaõhuhasein soojavee supelusega, mis on piiratud kasvudega ja roosidega ilustatud sammaseinaga. Bassein ise on kaunis suur, parajas kõrguses olevate kahvelseintega ja kindla ühetaolise põhjaga. Veeseis on suplejaile umbes rinnuni ulatuv. Basseini äärtel asuvad iseäralisest tugevast vaipriidest libisemis- ja hüppelauad, mille langust on võimalik asetada parajal viisil. Niisama on olemas trepid väljatulekuks. Ei söandanud asutust tookord vaatlejad tallinnased ka jätta basseini käimata. Vaevalt oli aga suudetud seda teha, kui basseini hakkas käima kunstlik lainetus, mis jõurikkalt meie rannavete taoliselt paiskus ühest servast teise. Vahe seisab ainult selles, et meie kalda-



Nii näeb välja supelasure sisemus.

lainetust tekitaja paneb supleja lõpuks lõdisema, siin jääb aga see tegur nägematuks. Lainetesupelus on iseäranis võluv õhtusel elektervalgustusel.

Kadestades lahkume sellest moodsast ja talvel Euroopas esikohale pretendeerivast supelasurest. Looduse andeid on osatud kasutada väga otstarbekohaselt, luksusega, vastavalt kõige otsivamale maitsele. Siinsamas supelasure terrassidel peetakse tihti suuri balle ja pidustusi. Kuid sääraseid sooja vee allikaid kergib maa sügavusest Budapestis välja koguni kolmes piirkonnas!

St. Gellerti supelasure kõrvalt algab selleni-meline mägi. Mäe jalal asub väike koobas, mille avausest paistavad välja põlevad küünlad. Ligemale minnes näeme seal kaljuseinal altarit neitsi Maria kujuga. Ja katoliku vaimuliku valge rõivastus kuulutab, et seal on parajasti käimas õhtune jumalateenistus. Ühed palvetajad istuvad koopa suu ees pinkidel, teised tulevad, süütavad küünlaid ja seisatavad. Nii leiame ikka, et katolitsism on hoolas kasutama kõiki juhuseid, kus on võimalik luua müstitsismi tekitavat meeleolu. Sel alal on ta teiste uskude eelsammuja ja tal on ettevõtteid, mis omavad ülemaailmalise kuulsuse. Maksab vaid tuletada meele Pürenei mägedes asetsevat Lourdesi koobast, kuhu rändavad lugematud pilgrimide hulgas veel tänini.

Koopa kõrvalt viib tee üles mäele, kus asub vanaaegne Budapesti kindlus, tsitadell. Ta ääre on asetatud pinke puhkamiseks ülesminejaile, meil pole nende kasutamiseks aga aega. Viimaks oleme ülal ja võime heita pilgu nii varemeile kui ka Budapestile alla. Kus loodus on annetanud maakohale veerikkust ja mägesid, seal on inimestel ka käepärast igasuguseid kaunistamisvõimalusi. Kus on järsk mäekülg, sinna on ehitatud treppe, kus lausem, seal on jalgteid. Vaieldumisi avavad nad linna meeldivat panoraami.

Vana kindlus Gellerti mäe tipul. Koht on valitsev Doonau ja Budapesti üle, seda tuleb tunnistada. Ta on seda olnud laialdases Ungari madalikus asuvate rahvaste keskel paari tuhande aasta jooksul. Kas aga otse siin peeti see verine lõppvõitlus Atilla (Etzeli) ja Rheinimaadelt tulnud Nibelungide vahel, millest nii traagiliselt kõneleb kuulsaim saksa lugulaulu lõpposa, või kusagil mujal, kes teeb selle kindlaks? Kindlust aga ajakohases mõttes pole siin enam. Kui kokkukuratud Ungari ka käesoleval ajal on, ei usuta ometi, et asi võiks minna niikaugemale, et võitlused võiksid siia välja ulatuda.

Mäe jalale alla jõudes leiamegi siit Ungarisse ristiusu tooja piiskopp Gellerti võimsa sambakuju ristiga. Sellenimeline piiskopp olevat paganate poolt mäel tapetud ja keha heidetud Doonau jõkke. Samba juurest voolab alla allik sümboolse tõendajana, missugune tähtis osa sel elemendil on olnud ristiusu levimisel. Ja tuleb tõendada, et piiskopp Gellerti kuju ühes samanimelise mäe ja supelasutusega sünnitavad ühe huvitavaima linnaosa Budapestis, kus ajalooline põhi on kokku sulatatud üheks tervikuks uema aja kultuuriliste sihtidega. Oli seepärast õigesti öeldud meie ungari kaaslaste poolt, et kauges minevikus arstis vaimulik hingelist, nüüd aga tema nimel ja tema vetega kehalist häda.

II.

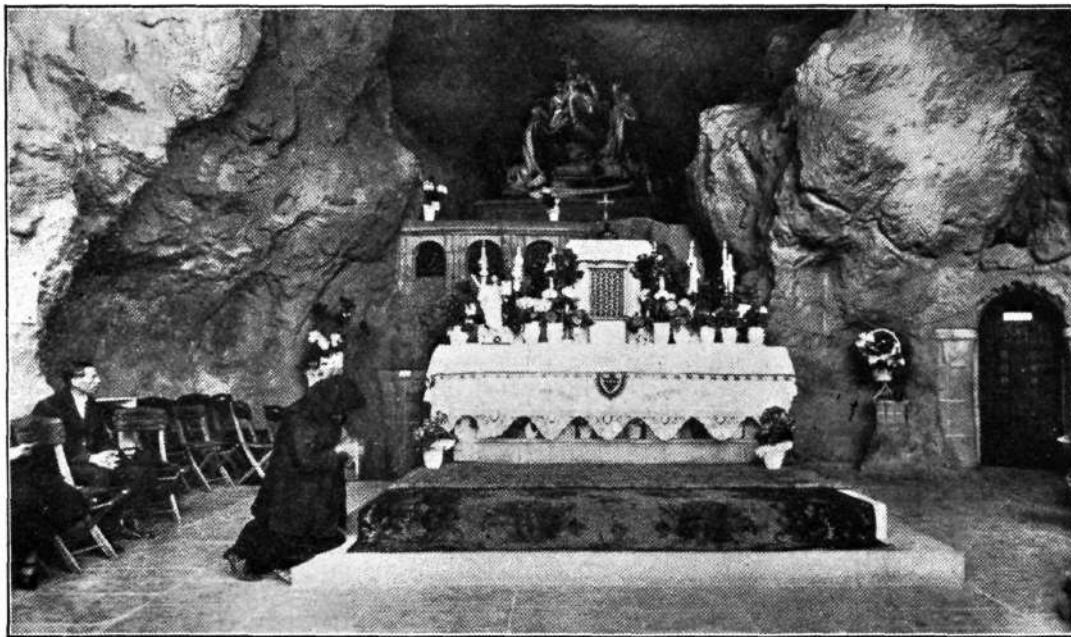
Kui kunst on armunud muinaslooses.

Augustikuu lõpp 1930. Kuna meil juba loodus oli liginemas sügisele ja õhtud vilud, on Budapestis veel kuumust küllalt. Igal pool kerge riietus ja kesksuve õhkkond.

Budapesti linnapark on kaunis avar ja siia on koondatud mõndki vaatamisväärsust. Kõige esiteks

Ungari 1000-a. monumentaalne mälestussammas, põlumajandus- ja kunstimuseumid, Washingtoni amsammas, loomaaed ja Budapesti praater Inglise-aed. Keskkohaks aga osutub kontsertaed pealinna parima sümfooniaorkestri ettekannetega. Publikut on ilusal suveõhtul palju. Orkester ise on asetatud lihtsesse paviljoni, kuhu igalt poolt pääseb ligi. Nii peab ettekannete kogumõju kannatama, kuna helide kogumiseks kindla kõlakoja näol puudub tagasein. Kuid see oli meelega nii asetatud, sest tagaseina asemel on kohal midagi muud.

Kui hästi ka ükski orkester muusikat meisterdab, viimase tera ja tuum jääb sisuliselt üheks ja samaks. Programmilt paistavad vastu rahvusvaheliste kuulsuste: Schuberti, Bachi, Glasunovi, Wagneri, Straussi, Weberi, Delibes'i j. t. nimed. Kuuleme Stenka Rasinin Volgalt, Öhtutähte Tannhäuserist, Leoncavallo Pajatside proloogi ja muid internatsionaalseid muusikapalade sädemeid. Sealsamas astuvad üles samal vabaõhu kontserdil mõned solistid kuningliku ooperi koosseisust. Istume vaikselt ja kuulame innuga, mida suudab pakkuda parim Ungari orkester. Rahva keskel aga askeldab üsna suure vabadusega mitmesuguste karastavate ainete müüjaid korviketega ja lauakesetega edastagasi. Meil kodus on muusikale suhtumine palju tõsisem, sest vaevalt sallitaks meil, kui iluhelide võlvust tuleks keegi segama oma äriajamisega. Siin näib see olevat loomulik, et viinamarjade, pirnide, persikute, ploomide j. t. aiaviljade hunnikud libisevad taksakesi mööda. Kuid siiski, missugune vahe on meie tuimapoolsete ja siinsete sahtirikaste aiaviljade vahel! Vaadake näit. pirne ja maitske. Kuidas on loodus neisse pannud pehmust ja sulavust! Nagu ammustaksite pehmet võid, kuid tunnete siiski ise lõhnavaate pirnide aroomi. Ja märkamatu kaob hamba all maitsev mass. Te kadestate, et loodus palja klimaa-



Katoliku kabel supelasutuse lähedal mäesügavuses.

tilise vöö kaudu annab ühele poole nii suuri eeldusi ja heldusi.

Kuid kontsertkoha iseäraldused on säärased, mis annavad talle rahvusliku omapärasuse ja pealegi õige silmapaistva. Muusika on otsimas sõprussidet Ungari romantikaga kaunis meeldival viisil. Orkestri paviljonist pisut eemal asub tiik ja tiigi kaldal suurem kividest kokkukantud kaljumürakas igasuguste vesikasvudega ning roosidega. Kaljupank omab küll metsiku looduse ilme, kuid ta on siiski täis elu ja nõiduslikku luulet. Nimelt näeme kalju seinte vahelt pugevat välja ilusaid näkineide kelmika ja võluva naeratusega. Kedagi võrgutada on neil püüdeks. Poolkartlikest nägudest peab aga arvama, et nad peavad aru, kuidas oma eksitamistööga saada valmis. Neid on ju asetatud kultiveeritud parki küsimata sellest, kas õrnkestel selleks on kohanemisvõimalust ja tegutsemisjulgest.

Keset Ungarit asub üks selle riigi suuremaid järvedest, Balaton, mis on oma 80 km. pikk ja 10—15 km. lai. Järve ümbrus on viljapuuaedade, väljade ja lopsaka taimekasvuga looduslikult ohtrasti rikastatud. Siin leidub maisi- ja nisuväljade kõrval ka mäeveerudel ja nõlvadel suuremaid viinamarjaistandusi. Balaton on ungarlasile ilusaimaks väljasõidu- ja suvituskohaks, mida külastavad ka paljud võõrad välismaadelt. Iseäranis kenaks peetakse järve kaheks suuremaks osaks poolitajat Füreidi poolsaart tema peale umbes 12. sajandil asutatud vana katoliku kloostri. Nagu räägitakse, on järv oma loodusliku ilu kõrval tormide ajal kaunis vihane ja tema poolt nõutud ohvrite arv pole väike.

Ungari kuulsaim romanist Maurus Jokai oli oma eluajal elanud Füreidi poolsaarel ja Balatoni järve kenadust romantikas jäädvustanud jutustusega „Balatoni järve näkineiu“¹⁾. Motiivist olid haaranud kinni Ungari raidkunstnikud ja selle valanud pronksi, asetades arglikud Balatoni näkid metsiku kaljupanga otsa Budapesti linnaparki, kus nad nüüd järve vaikimatu kohina asemel peavad kuulama orkestri poolt muusika ilma parimaid palasid.

Võime ette kujutada seda kohanemise raskust näkidele, kes ometi on loodud vaid järveelanikeks. Kuid orkester teeb oma töö. Sulaval keelel püüab ta ehmunud järve-naisolevustele teha selgeks armu ilma otsata suuri võimeid ja saavutusi, mängides neile ette ilusamat, mis muusikakunst üldse on suutnud luua.

Ja imelised on armu ilma keerdkäigud. Siin otsib liginemist ülemaailmne kunst Ungari rahvusromantikale. See pole veel kõik. Mida ei suuda saata üksi korda helivalla avaldused, seda püüab viia täiusele ja lõpule värvide ja valguse mäng. Oli orkester lõpetanud Coppelii balleti süüdi, hakkas arvukas rahvahulk valguma laiali, kuna kell näitas 9. Sel silmapilgul aga kerkis näkkidega ehitud kaljupanga eel asuvast tiigist kõrgele veejuga, kunstlik purskkaev ühes kõrvalharudega. Ühes sellega algas ka veejugaede valgustamine elektriga, andes sellele valget, sinist, roosat, punast, violetti, rohelist j. m. helki. Tund aega kestis värvide mäng ja sära.

¹⁾ Ka eesti keele tõlgitud.

Siis tühjenes park rahvast ja Balatoni järve näkiriigid jäid kaljupangale istuma üksi.

III.

Doonau. (Duna.)

„Kas teate,“ ütles mulle kaaslane, kui sammusime vana Rooma-aegse linna Aquincumi varemelt Doonau poole, „et minu noorpõlves neil, kes tahtsid olla ka asjamehed teiste keskel, pidi olema erilisi teeneid või teadmisi, mida teistel polnud. Igal noorel pidi olema midagi silmapaistvat, iseloomulist, tublit. Öppisin palju keeli, olin sel alal autoriteet ja nüüd kasutan neid välismaadel.“

„Täitsa õige,“ vastasin talle.

„Sama püüd oli ka meie sirgumise ajal. Saatus aitas kaasa, et ma tõesti saingi eriliste isiklike teenete omanikuks, millega võisin hiljem uhkustada. Nimelt olen Euroopas ja Aasias kõikides suuremates jõgedes käinud ujumas. Nii olen supelnud Läänemere-maade Väinas selle suubumisel Riia lahte, Dnjepris — Kiievi all, Veikselis — Varssavi läheduses, tasases Donis — Vorooneži linnas, Volgas — Sõsranis, Tabolis — Petro-pavlovskis, Obis — Novo-Nikolajevis, Jenisseis — Krasnojarski juures, Angaras — Irkutskis, Baikali järves, Selengas — Taga-Baikalis, ja Amuri jõe suures harus Sungaris — Harbiinis. Et aga kodumaa kõigi suuremate jõgede veed keha epidermikatet niisutanud, pole vaja juure lisada kui iseenesest mõisteta-vat. Nimetatud suuremaid jõgedest omavad kõige puhtamad veed Dnjepr Ukrainas ja Jenissei Kesk-Sibe-ris, kõigi teiste jõgede veed on enam-vähem sogased. Vete selguse, puhtuse ja läbipaistvuse eeskujuna on Bai-kali järvel, mis on seletatav ta määratu suure sügavusega (umbes 10 kilomeetrit). Peetakse ju Baikali sü-gavaimaks järveks maailmas ning ükski tuul ega torm ei suuda keerutada üles ta põhjakihtide kõntsa. Suur sügavus ja külmus hoiavad ära seal isegi hariliku planktoni tekkimise. Kuid ujumine on siin ka kõige kuumemal ajal elukardetav, sest vesi on järsu sü-gavuse tõttu kallaste ääres jääkülm ning nautimise ase-mel võib saada krambid ja langeda järvele ohvriks.“

„Jah,“ vastas seepeale kaaslane, „teie ujumiskursus vana maailma mannermaa jõgedes pole seni täieline, kui teie pole ununud Doonau.“

Nõnda vahetasime mõtteid, jõudes vee ääre ja alus-tades riietest lahtivõtmist.

On ju Doonau üks suurimaist Euroopa jõgedest. Küll on Volga laiem ja pikem, kuid ta jookseb ühe-ainsa riigi piirides. Doonau seevastu läbibstabi või on rajaks 7 riigile ja tema ümber on asumas 4 suure-mat Euroopa rahvast. Mis aga Doonaul on ajaloo-liselt ja loodusiluliselt, seda pole Volgal ette näidata.

Püüaks näit. keegi kirjeldada neid võitlusi, mis rahvaste vahel peetud Doonau pärast või ta kaldail, siis oleks tal ülesanne kaugelt suurem kui mõne rahva või riigi ajalookirjutajal. Neid jõe vallutamise ja kasu-tamise püüdeid on määratu hulk. Ja suurem osa neist on peetud siis, kui varematal aegadel jõgi mõjuka ja

vägeva vooluna sundis endaga võitlejaid arvestama kui ülepääsmatut looduse jõudu. Seda tõendab peale muu ka asjaolu, et kuulsad Rooma võidukad leegionid, kes suutsid kanda võidukotkast kogu Lääne-Euroopasse, üle mere Inglismaale, üle suure ja laia Vahemere ja isegi kaugesse Süüriasse, — küll tulid Doonauni välja, kuid mitte siit üle. Alles 2. sajandi alul suudeti Doonau alamjooksul tungida üle vägeva veevoolu Draakiasse (praegune Rumeenia), kuid mitte kauaks. Juba 4. sajandil oli lõpp ka sel vallutamisel. Nii jäigi Doonau Rooma maailmariigi põhja-lääne piiriks, mille vastu purunes maailmavallutajate leegionide piikide mets.

Mis sündis Doonau vallutamise pärast hilisemal ajal, sellest kõnelevad lugematud mälestused ta kaldail. Ja ma ei tunne ühtki jõge Euroopas, mida võiks sel alal võrrelda Doonauga. Aga ka kõige uuemal ajal on Doonau saatusest olnud huvitatud kõik need riigid, kelle piirid on kuidagi ulatunud siia lähedusse.

Venemaa luges Doonau küsimust üheks lähema ida küsimuse osaks, mille pärast alati ja peeti terve rida veriseid võitlusi. Ta vallutas küll Doonau jõesuu 1829. aastal, kuid tõrjuti siit eemale pärast Krimmi sõda 1856. a., millal Must meri neutraliseeriti, Doonau tehti sõiduvabaks kõigile ja ta suu pandi rahvusvahelise õiguse kaitse alla. Nagu viisakuse pärast oli siiski Venemaa esindajal samal aastal lubatud osa võtta Doonau valitsemise komisjonis Saksa, Austria-Ungari, Prantsuse, Inglismaa, Rumeenia ja Türgi esindajate kõrval.

Kuid Venemaal arvati, et lähema ida küsimuse otsustamisele jõutakse seda ligemale, mida kaugemale suudetakse nihutada riigi piirid Musta mere põhjapoolsel kaldal. Ja Vene mõju Doonaul tõusebki uuesti Bessaraabia vallutamisega Vene-Türgi sõjas 1877. a., kus ta uuesti pääsis Doonau deltasse. Ja kelle käes kord on jõesuu, see on tegelik jõe valitseja. Ning nüüd näeme Vene poolt Türgile ette pandavat õige validaid tingimusi: kõik kindlused kuni nii-nimetatud raudsete väravateni tuli lõhkuda maha, sõjalaevade sõit Doonaul keeldi. Kui Ungari tegi Doonau raudsete väravate juu-

res suurepärase jõesängi laiendamise töö ja see asjaolu Ungari laevastikule lõi teistest paremad sõiduvõimalused, vaadati sellele suurte naabrite poolt altkulmu ja protesteeriti. Endise Bessaraabia vallutamisel Rumeenia poolt on nüüd Venemaa Doonau jõesuust tõrjutud uuesti eemale ja on lähema ida küsimuse otsustamisest kaugemal kui millalgi varem.

Küsitav on, missugused suuremad jõed Euroopas võivad võistelda Doonauga üle nende tõmmatud sildade rohkusega? Neid on Regensburgis, Passaus, Viinis, Budapestis (viimases 6 ja seitsmes varsti teostamisel), Ruštšukis j. m.

Niisama küsitav on, missugune Euroopa suurjõgedest annab kõige rohkem ilu oma ümbrusele? Siberi jõed ja Volga ei tee seda. Nad tõttavad edasi madalikel ja neil puuduvad kosed. Küll on kiidetud Volga šiguli kallaste ilu, kuid seda on pisut. Dnjepri karestikest on vaimustatud Gogol ja Čevčenko, nende luulet aga ulatavad üle Rheini laulikud. Sakslased on uhked Rheini ilule ja tõesti ongi Lorelei kaljulised kaldad imekenad. Kuid Rheini uhkust on tõstnud ja kasvatanud kangeks sakslaste rahvuslik jõud ja tugevus.

Aga Doonau? Ta võib edukalt võistelda mainitud suurema saksa jõega iluannete jagamisel, sest neid on tal pikal teel nii mõnesidki, kuigi need kõik ei ole endise Doonau suurriigi piirides. Võtku aga keegi vaevaks vaadelda, kuidas see ligi 3000 km pikkune voog Schwarzwaldist alates Lõuna-Saksamaal kõrgete kaljuliste kallaste vahel oma vooge hakkab ägedaloomuliselt allapoole veeretama. Ta peab kuni Ulmini mägede vahel edasi tungides otsest võitlust tee loomiseks. Ja mäed jooksevad nii idast kui läänestki otse tee peale risti ette, andes kaasa toodud vetega peavoolule aina lisa. Ja sealjuures vahetab üks ilusam koht teist, olgu need metsaga kaetud kaldad või vanade rüütlilosside varemetega ilustatud mäetipud. Sääraseid varemeid on Doonau ääres rohkem kui ühelgi teisel jõel ja see pakub jõel sõitjale võrratumalt rohket luuleainet. Taevas seda teab, kes need kõik kord on chitanud ja mis sihid



Ungari ristiusu tooja Gellerti monument.

Eesti kaitseliivlaste üle-mere-retk Soome suuskadel



Retke juht — peastaabi spordipealik ltn. E. Lepp.



Suusameeste teekond Aserist Kotkasse

Läinud nädala vahetusel asusid Tallinnast kaitseliidu peastaabi spordipealiku ltn. Lepa juhatusel teele 8 kaitseliidu parimat suusatajat, et matkata Aserist üle lahe Soome. See teekond, mis kavatseti juba möödunud talvel, osutus aga halbade teeolude tõttu julgetele suusasportlastele väga raskeks. Ennast-algava visadusega jõudsid aga kõik retke kaasategijad õnnelikult notkasse, kus neile Soome kaitseliidu poolt sai osaks südamlük vastuvõtt. Tagasi tuldi halbade teeolude tõttu õhuteed kaudu. Sellest retkest loodame veel kirjutada pikemalt edaspidi.

neil on olnud losside püstitamisel. Kuigi Doonau oli rahvustevahelise läbikäimise keskkohaks, olid losside endiste omanike püüded ja sihid siiski kaugemale küünivad. Need ei olnud paljad riigipiiride kaitsjad. Lossid ja nende endised omanikud, maahärrad, panid kõrgetes kaljupesades maksma oma võimu ka ümbrusele. Jutustatakse isegi, et Reinil polegi säärast ilu kui Doonaul enne Ungari madalikule laskumist Passau ümbruses. Muidugi ei jää Doonau ise oma kallastel ühtviisi ilusaks kogu pikkusel. Madalikel omab jõgi samasuguse ühetoonilisuse nagu igalpool mujal. Allpool, vanade Türgi kindluste Ruštšuki ja Silistria juures, mille piiramist teame veel Vene-Türgi 1877/1878. a. sõja ajaloo, on Doonau kaldad isegi soised ja ta mitmed kõrvalharud ummistunud ning kuivaks jäänud. Jõesuu ise Musta mere rannal võtab enda alla mitme tuhande ruutkilomeetri lise maa-alal, kus on paljude ummistunud järvede asemel. Delta laius ise on üle 100 km.

Ungari legendikul vabaneb Doonau oma kaldatikutest. Praegust Ungarit läbib ta otse keskelt, võttes endasse suurte harude läbi kõikide nende mägede veed, mis piirasid endist Suur-Ungarit kolmest küljest. Siin on jõe laius keskmiselt poolteist sada, sügavus aga üle tosina meetri. See on sõna tõsisel mõttes Ungari elusoon, mis annab kokkusurutud riigile õige kuju ja välimuse. Mida aga sisalda-

vad Doonau veed endas igasuguste loodusannetena, kalasortidena, seda võib näha eeskujulises põllumajanduslikus muuseumis Budapestis.

Kärmas on Doonau veevool. Vaevalt oled laskunud sisse, kui juba märkad kaldaid kiiresti edasi veerevat. Tuleb vaid olla hoolas, et pääseda kaldale. Ja soe ning pehme on Doonau vesi suvel. Kuigi meie soolased rannaveed on selgemad, ei ole neil säärast siledust. Vee puhtus pole aga kiita: ta on saviolluline, valkjaskollane ja veest välja tulles tuleb hõruda maha külgejäänud terakesed.

Oli juba videvik, kui kaldal riietusime ja linna tagasi hakkasime sammuma, naljatades omavahel, et oleme Doonaus suplemisega maailma jõgedes ujumise kursust veelgi täiendanud.

Doonau on suureks majanduslikuks õnneks riikidele, kel temaga on kokkupuutumist. Kuid ta mõju suureviisilise looduse nähtusena luule ja muude kunstide peale pole väike. Tulles Öbuda gazgyarilt üle Margiti silla Leopoldi (Liputi) peauulitsale kostsid nagu imelise kokkusattumisenähtuse ühe baari avatud ukse kaudu välja surematu Joh. Straussi Doonau ülistusvalsi „Kenal sinisel Doonaul“ (An der schönen blauen Donau) helid. Ja kes ei tunnustaks selle helitöö imekena esimest sissejuhatavat järku!

M. Morrison.

POOLA KODU- KAITSE JUHID

Poola küttilid on praeguse vaba Poo'a ajaloos suur ja tähtis koht. Oli see ju juba enne maailmasõda ja maailmasõjas leegionide ajajärgul organisatsiooniks, kus alal hoidus poola kodukaitsja — sõjamehe vaim. Valmisid juhivad ning pandi alus arvurikastele võidukatele üksustele vabadesheitluses.

Tänapäev on küttiliit võimas kodukaitsse organisatsioon, kes oma peamiseks ülesandeks on võtnud hoolitseda oma kodumaa tuleviku — tema noorsoo — ja kodanike kasvatuse ning kehalise ja vaimse tugevnemise eest. Oma ülesannetelt ja sihtidelt on liit mitmeti väga sarnane meie kaitseliidule. Praegu elab liit üle reformide ajajärku, mis teda veel rohkem kui senini rahvale ja seltskonnale ligemale peavad tooma.



*Kindral WLADISLAW JAKSA-ROŻEN
Poola küttiliidu ülem. Kotkaristi II kl. kavaler.*

Küttiliidu ajalugu on tihedalt seotud tema praeguse ülema ja vaimse juhi kindral Jaksa-Rozeni nimega, kes liiduga koos on läbi elanud ta head ja halvad ajad ning ohverdanud kogu oma hinge ja isegi tervise. Tegelikult juhib liidu tegevust tema abi, energiline kindralstaabi kolonelleitnant Rusin.

Eesti kaitseliit on alati olnud sõbralikus läbikäimises küttiliidu Seda liiginemist on tunduvalt soodustanud vastastikused külaskäigud. Läänud suusapäevadel Viljandis viibisid Poola küttiliidu esindajatena kohal liidu peastaabi ülem major Swiecicki ja pressi-osakonna juht leitnant Bonza-Tomaszewski. Külalised töid mälestusena kaasa nägusa väärtusliku kingi — sümbolise küttiliidu kotka kuju — mis määrati noorte võistluste rändauhinnaiks ja sel aastal Petseri maleva poolt esimest korda võideti.

Kokkupuuted Poola küttiliiduga on jätnud alati kõige sümpaatsema mulje ning ka viimane külaskäik on tähtselt mõlemad sõsarorganisatsioonide üksteisele ligemale toonud. —dt.—



*Kindralstaabi kol.-leitn. WLADISLAW RUSIN,
Poola küttiliidu ülema abi. Kotkaristi II kl. kavaler.*



*Major CZESLAW SWIECICKI,
Poola küttiliidu staabiülem. Kotkaristi III kl. kavaler.*

Lühike allveelaevade arendamise ajalugu ja mõiste nüüdisaja allveelaevadest

Van. leitn. A. Pontak

Ükski laevatüüp ei tekitanud möödunud maailmasõjas nii suurt sensatsiooni kui allveelaev, sest tema ilmumine võitlusväljale võimsa lahingrelvana tuli kauinis ootamata, olgugi et ta olemasolu juba enne sõda kõigil oli teada: tegelikult ei pandud ta peale kuigi suuri lootusi, sest arvati, et kulub enne veel hulk aega allveelaeva arendamiseks ja täiendamiseks kui teda kõlvulise võitlusvahendina saab kasutada. Kuid kolme inglise soomusristleja põhjalaskmine ühe tunni vältel U 9 poolt (kpt.-leitn. Veddingen) 1915. a. näitas, et sarnane vaade hoopis ekslik oli. Ühes seega tuli ilmsiks, et allveelaevade täiendamises lühikese aja jooksul on tehtud suuri edusamme, kuid igalpool täielise saladuse katte all. Seepärast arvatakse ka veel praegugi, et allveelaev on maailmasõjaaegne leiutus, kuid ajalugu näitab hoopis teist.

Igasugu katseid veepinna all töötamiseks ja liikumiseks tehti juba väga ammu; nii näiteks nimetab Aristoteles veeluse kella tarvitamist Trooja piiramisel a. 332 e. Kr. A. 1400 kavatseti ehitada paat, millega võiks sõita vee alt üle jõe, nii et vaenlane seda ei näeks; a. 1620 konstrueeris hollandlane Cornelius van Drebbel puust tsilindrikujulise paadi, mis oli rasvaga läbiimbutatud nahaga üle löödud ja missugune aerude abil vee all võis liikuda; inglise kuningas James I tegi selle paadiga 2-tunnilise sõidu Themse jõe pinna all. A. 1774 läks inglane Day oma leiutatud allveepaadiga Plymouth'i sadamas põhja.

Inglise-Ameerika sõja ajal ehitas ameeriklane David Bushnell allveepaadi, millega ta kavatses hävitada inglise laevu, mis seisid New-Yorgi sadamas ankrus. Tema allveepaat oli puust, vasega üle löödud, väga väike, ainult ühe mehe jaoks, kes võis seega umbes pool tundi vee all viibida. Tähelepanuväärt oli mainitud paadi juures see, et ta sukeldus veeballasttankide abil, missuguseid võis tähjendada käsipumbaga veepinnale tõusmiseks; liikus see paat ühe aeru abil, teist tarvitati horisontaalröölina; samuti oli paat varustatud ver-

tikaalrööliga, baromeetriga süvise märkimiseks ja magneetkompassiga suuna määramiseks; sõjariistaks oli tal kellamehhanismi abil plahvatatav „põrgumasin“, laetud 150 naela musta püssirohuga. Selle paadi abil kavatses leiutaja öösel vaenlase laevale nägematult ligineda, põrgumasina laeva põhja külge kinnitada, kellamehhanismi käima panna ja kiires korras eemalduda. Tegelikult tehtigi katse inglise sõjalaeva „Eagl'i“ selle paadi abil õhku lasta, kuid katse äpardus, sest põrgumasinat ei läinud korda kindlalt laeva põhja külge kinnitada (laeva põhi oli vasega üle löödud) ja ta kisti vooluga põhja küljest ära ja viidi umbes 90 jala võrra laevast eemale, enne kui ta lõhkes; ootamatu plahvatuse efekt oli siiski nii suur, et peale seda inglise sõjalaevad ei julgenud enam ankrus seista, vaid olid kogu aeg liikvel.

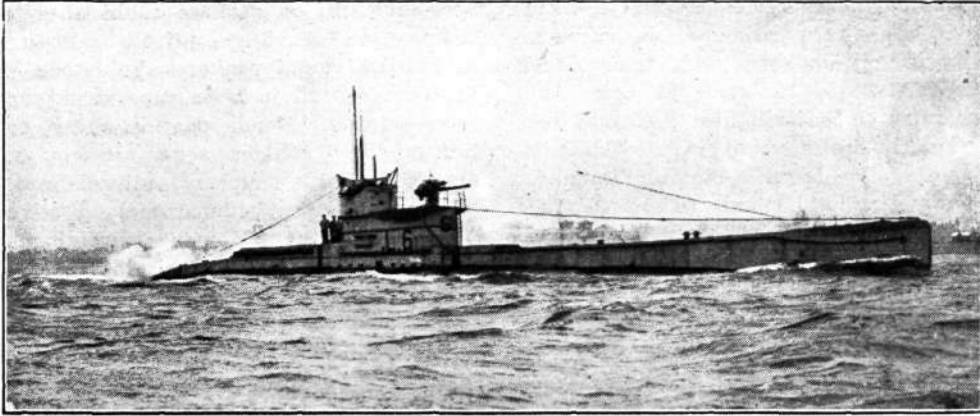
1801. aastal aurulaeva leitaja Fulton tegi Napoleonile ettepaneku hävitada inglise laevastik tema poolt konstrueeritud allveepaadi abil. Tema kasutas Bushnelli leiutust, kuid mitmeti täiendatult, nii võis see paat juba pikemat aega vee all viibida ja vee peal purjede abil sõita, kusjuures mast ja purjed kahe minuti jooksul võidi ära koristada. Paat oli vasega ülelöödud puust, 7 m pikk, 2 m läbimõõdus, varustatud horisontaal- ja vertikaalröölidega, klaasilluminaatoritega, lahingtorniga ja veeballasttankidega; liikus allveepaat inimeste jõul, kes käsitsi propellerit ümber ajasid; meeskond koosnes kahest mehest, sõjariistaks oli tal samuti kellamehhanismiga töötav põrgumasin.

Fulton andis talle nimeks „Nautilus“. Napoleon ei võtnud seda projekti vastu, sest et Fultoni poolt korraldatud mitmed demonstratsioonid suuremalt osalt ebaõnnestusid ja teiseks oli paadi kiirus vee all kõigest kaks sõlme.

Napoleoni interneerimisel St. Helena saarele tegi kuulus inglise salakaubavedaja Johnson ettepaneku interneeritu vangist vabastada tema poolt projekteeritud veeluse paadi abil, mis mõne teise laeva poolt



Allveelaevade baas.



Inglise allveelaev „L6“; sadultankidega tüüp.

saare ligidale oleks viidud; kahjuks suri Napoleon enne kui paadi väliskere sai valmis.

1855. a. ehitas saksa veltveebel Bauer allveepaadi, millega kavatses Kieli sadamat blokkiva daanlaste laevastiku hävitada, kere nõrga konstruktsiooni tõttu läks aga paat katsetamise ajal Kieli sadamas põhja, misjuures meeskond siiski end suutis päästa. Pärast müüta oma patendi venelasile ja tegi oma paadiga mitmeid eksperimente Neeva jõel, kuid suuremate tagajärgedeta.

Ameerika põhja- ja lõunariikide vahelises sõjas 1864. a. tarvitasid lõunariigid ka Bushnelli-tüübilisi paate, kuid täiendatud kujul. Nii olid paadid juba rauast, 18 mtr. pikad ja 3 mtr. laiad; nad olid varustatud aurumasinaga, propelleriga, veeballasttankidega ja illuminaatoritega lahingtorniga; liikumisel sukeldatult oli paadist näha ainult osa tema lahingtornist ja teleskoobiline suitsukorsten; sõjariistaks oli tal torpeedo, mis asus pika lati otsas paadi nina ees; torpeedo oli valmistatud vasest, tsilindrikujuline, 90 sm pikk ja 30 sm. diam. ning laetud 132 n. püssirohuga, mille süütamiseks tarvitati erilist lööksütikut; paadi meeskond koosnes 9 liikmest. Mitmete ebaõnnestunud katsete järele, kus iga kord paat kogu meeskonnaga hukkus, kuid uuesti üles tõsteti ja vabatahtlikega komplekteeriti, läks üks säärane paat, nimega „David“, Charleston'i sadamas ankrul seisva põhjariikide fregati „Housatonic'i“ (1264 t. 13 suurt.) vastu ja laskis ta oma torpeedoga põhja, kusjuures aga ise ka kogu meeskonnaga hukkus. See oli esimene juhtum, kus sõjalaev allveepaadi poolt põhja lasti, ja jäi ka kuni maailmasõja alguseni viimseks. Vahejuhtum oli see-poolt tähtis, et ta näitas, et allveelaevad suutsid juba midagi teha.

1880. a. ehitas rootsi insener Nordenfeldt esiteks 60 tn. ja pärast 160 tn. allveelaeva; mõlemate laevade jõuallikaks oli aurumasin, kusjuures vee all sõiduks tarvitati spetsiaalkatelt, mis masina töötamiseks auru valmistab keemilisel teel. Viimane tema laevadest oli 160 tn. veeväljasurvega, 35 mtr. pikk ja 12-sõlmelise veepealse kiirusega; sukelduda võis ta kuni 18 mtr. sügavuseni. Laev oli relvastatud 2-he Whitehead'i torpeedoga, millede kiirus oli 18 sõlme ja laenguks 26 n. musta püssirohtu, mis plahvatas löökaparaadi abil

märgi vastu pörkamisel, ja kahe 26 m/m Nordenfeldt'i kiirlaskja suurtükiga. See laev osteti Greeka poolt Türgi laevastiku vastu võitlemiseks, kuid türklased, saades sellest teada, muretsesid endile juba 2 niisugust laeva, milledest üks aga varsti sukeldus avatud luukidega ja hukkus, teine aga roostetas niisama ära, sest et ei olnud leida küllalt julget meeskonda tema käsitamiseks. Nordenfeldt'i laevad olid siiski veel algastmes, iseäranis allveesõidul oli neid väga raske tarvili-ses sügavuses hoida, mistõttu nad meeskonna elule osu-tusid väga hädasohtlikuks; samuti oli õhutagavara meeskonna jaoks liig väike. Tol ajal allveelaevad olid veel ajast ette jõudnud, sest neil puudus allveesõiduks õhku mitte tarvitav jõuallik. Akkumulaatorite ja elektrimasinate tarvitusele võtmine võimaldas sellest raskusest üle saada. Samuti plahvatusmootori üles-leidmine suurendas allveelaevade autonoomsust, vee-pealset kiirust ja tegevusraadiust.

Prantslane Gustave Zédé tarvitas 1890. a. tema poolt leiutatud allveelaeva liikumise jõuallikaks, nii allvee- kui pealveesõidul, elektrienergiat tugevajõu- sest akkumulaatorite patareist. Tema esimene laev oli 60 tn. veeväljasurvega, 16,5 mtr. pikk ja 3 mtr. dia-meetris. Energiat saadi 564 akkumulaatorist, missu-gused toitsid 55 HP elektrimootorit; laeva tegevusraa-diust oli 36 miili 6-sõlmelise kiirusega nii vee all kui ka peal. Zédé tekitas oma eksperimentidega Prantsus-maal nii suurt sensatsiooni, et rahva poolt vabatahtli-kult korjatud rahadega tellis valitsus tema käest veel 4 allveelaeva juba 270 tn. veeväljasurvega, 80×7 mtr.; nende laevade elektrimootorid arendasid 720 HP võime, ning relvastatud olid laevad 3-e Whitehead'i torpee-doga ja 2-he suurtükiga.

Samal ajal töötati ka P.-Ameerika Ühendriikides allveelaevade prob'eemi lahendamise kallal, millele tõuke andis iirlane Holland, kes tahtis allveelaevade abil Iirimaa Inglismaast vabastada.

Hollandiga ühel ajal töötas ka ameeriklane Lake, kellel oli mõte päästa allveelaevade abil merepõhja uppunud varandusi.

Nende poolt ehitatud viimased allveelaevad olid peale elektrimootorite ka bensiini-plahvatusmootoritega varustatud pealveesõiduks ja patarei laadimiseks; need

olid võrdlemisi rahuldavate mereomadustega ja nende juures võeti tarvitusele ka periskoope ja vurrkompasse. Esimene neist oli ühekordse ja teine dopelt (kahekordse) kerega. Peale Holland'i ja Lake'i allveelaevade täiendamist 19. sajandi alul hakkasid juba kõik suuremad riigid üksteise võidu ja täieliku saladuse katte all endile allveelaevu soetama, täiendades neid oma poolt mitmeti; kuid standart-tüüpideks jäid siiski Holland'i ja Lake'i tüübid, millede järgi või mõlema tüübi kombinatsioonina ehitatakse kuni praeguse ajani kõik allveelaevad, muidugi mitmeti täiendatult, kusjuures maailmasõda veel eriliselt nende arenemist põhjustas. Väga palju murti ja murtakse pead veel praegugi ühtlase liikumisjõu allika leidmiseks allveelaevade jaoks, kuid kuni viimase ajani tarvitatakse veel kõigil allveelaevadel pealveesõiduks üht jõuallikat (diiseli, aur) ja allveesõiduks teist (akkumulaatorid, elektrimootorid), nii et allveelaevade tulevik on alles ees, siis, kui see probleem kord leiab lahenduse.

Kõige lihtsamini kujutleme praegust allveelaeva suure tsilindritaolise kehana, millesse on paigutatud kõik mehhanismid, nagu: sukeldumiseks, edasilikumiseks navigeerimiseks, vaenlase hävitamiseks või temale kahju sünnitamiseks, meeskonna eluruumid jne. Peakorpuse sisemine mahtuvus on mõne osa võrra suurem kui veeväljasurve, mistõttu tekib teatav ujuvustagavara, mis teda veepinnal hoiab; allveesõiduks peab allveelaev selle ujuvustagavara peaaegu täiesti ära kaotama, mis sünnib vastava hulga merevee sissevõtmisega selleks ettenähtud ballasttankidesse, mis käesoleval juhtumil peakere sissepoole on paigutatud; niisugust allveelaeva nimetatakse ühekordse kerega allveelaevaks (Singlehull Class — Holland'i tüüp); sarnane allveelaev on väga hea stabiilsusega vee all sõidul, samuti pole tema välisjooned suureks takistuseks allvee kiirusele, kuid pealveesõidul ta kõige parem pole, esiteks stabiilsuse mõttes ja teiseks tema kerejooned on ebasoodsad pealveekäigule; samuti ballasttankide paigutuse tõttu sissepoole jääb vähe ruumi mehhanismide ja meeskonna eluruumide jaoks; siis mitte ainult peakere, vaid ka ballasttankide seinad peavad tal väga tugevad olema (et vee survele vastu panna), mis aga omakord kutsub esile üldise raskuse suurenemise ja liigse materjalikulu; peakorpuse vigastamisel võib allveelaev ka kergesti niivõrd veega täituda, et ta hukkumine on paratamatu. Kuid siiski väga suureks plussiks selle tüübi allveelaevadel on nende odavus ja kiire ehitusvõimalus.

Teiseks allveelaeva tüübiks võib nimetada kahekordse kerega (Duble Hull Class — Lake'i tüüp) allveelaeva. Peakere on tal samuti tsilindrikujuline, kuid peakere ümber on ehitatud kergemast materjalist superstruktuur (pealeehitus), ning peakere ja superstruktuuri vaheline ruum kasutatakse ballasttankideks. Et ballasttankid allveesõidul täiesti mereveega on täidetud ja ventiilid ning kingtoonid lahti, siis ei mõju vee surve tankide seintele üldse (seest ja välispoolt on surve ühesugune), mistõttu võib ehitada tankide seinu võrdlemisi kergest materjalist ja anda neile enam-vähem laevataolise kuju, millega saavutatakse paremad mereomadused ja vähem käigu takistus peal-

veesõidul; nii on sarnase tüübi allveelaeval head mereomadused ja väike kiiruse takistus pealveesõidul ning palju ruumi peakeres, kuid teda on palju raskem käsitada vee all ja tema superstruktuur on takistuseks allveekäigule. Nende paatide ehitus on ka palju kallim ja võtab rohkem aega. Praegu selle tüübi järgi ehitatakse kõik suuremad allveelaevad, n. n. ookeani allveelaevad (fleet submarines) või allveeristlejad (submarine cruisers). Meie naaberriigi N.-Vene allveelaevad on ka selle tüübi järgi ehitatud.

Kompromissiks mõlema tüübi vahel on n. n. sadul-tankidega tüüp (sadle tank class Laurenti, Laubeuf, Germania tüüp), missugusel on samuti tsilindrikujuline peakere, mille külgedel mõlemas poordis on juure ehitatud kergemast materjalist ballasttankid — sadula näol. Sarnasetüübilisel allveelaeval on palju ruumi, tal on head mereomadused ning stabiilsus nii allveekui ka pealveesõidul; tema ehitus pole väga kallis ja aegakulutav — sõnaga: see tüüp omab eelmise kahe tüübi head küljed ja seepärast ehitataksegi tema järgi praegusel ajal suurem osa väikese ja keskmise suurusega allveelaevadest (coastal & seagoing submarines). Selle tüübi järgi olid ehitatud ka maailmasõjas nii kuulsaks saanud saksa allveelaevad.

Peale ballast- ehk sukeldustankide, mida allveelaev sukeldumiseks tarvitab, on tal olemas veel n. n. trimmi- ehk differentstankid ja reguleerimistankid. Esimesed neist on differentsi õiendamiseks ja paigutatud laeva fööri (ninasse) ja ahtrisse (pärasse), teised on üldise raskuse reguleerimiseks ja on paigutatud laeva keskele. Samuti on allveelaeval veel olemas nafta- ja mageda vee tankid; esimesed neist on osalt paigutatud ka peakere välispoole, ballasttankide vahele; äratarvitatud kütteõli asendatakse neis tankides automaatselt mereveega ja kui selle juures laeva üldine raskus suureneb (vesi raskem kui nafta), siis see ei tähenda midagi, sest sealjuures allveelaev ka kergeneb mageda vee, toidu ja laskemootori äratarvitamisega. Sügavust allveesõidul reguleeritakse horisontaalroolide abil, milledest harilikult üks paar fööri ja teine ahtrisse on paigutatud ja missugused töötavad elektrimootorite abil.

Veepealseks sõiduks on kõik uuema aja allveelaevad varustatud diiselmootoritega ja üksikuil juhtumil ka aurumasinatega (turbiinidega). Harilikult on allveelaevad kahe propelleriga ja seega kahe mootoriga; mootorid on kergesti muudetavate käikudega ja reverseeritavad, mis manööverdamise juures on väga tähtis. Allveesõiduks pannakse diiseliid seisma, ühendatakse nad spetsiaaljuhvide abil propellerite võlli-dest ära ja allveelaev liigub elektrimootorite abil, missugused tarvilise voolu saavad akkumulaatorite patareist, nõnda siis — mida võimsam patareid, seda kiiremini ja kaugemale saavad allveelaevad liikuda.

Peasõjariistaks on allveelaeval torpeedo; torude paigutus on harilikult: 4 kuni 6 ninas ja 2 ahtris; kuid on ka veel välisoolsed pöörlevad torpeedoaparaadid (prantsuse ja vene allveelaevadel). Torpeedod allveelaevade jaoks on spetsiaaltüüpi — nimelt vähema ulatusega (3000 kuni 6000 mtr.), kuid suurema kiirusega (kuni 50 s.) ja tugevama laenguga (250 kuni 300 kilo

T. N. T.); peale torpeedode, mis asuvad torudes, võivad praeguse aja allveelaevad kanda kaasas 2- kuni 3-kordse komplekti tagavaraks. Peale torpeedode võib allveelaev ka miine kaasa võtta ja neid vaenlasele nägematult vee all välja panna, kuid selleks tarvitatakse spetsiaalseid allveelaevu-miinipanjaid, missugused suure järgi võivad kanda umbes kuni 80 miini.

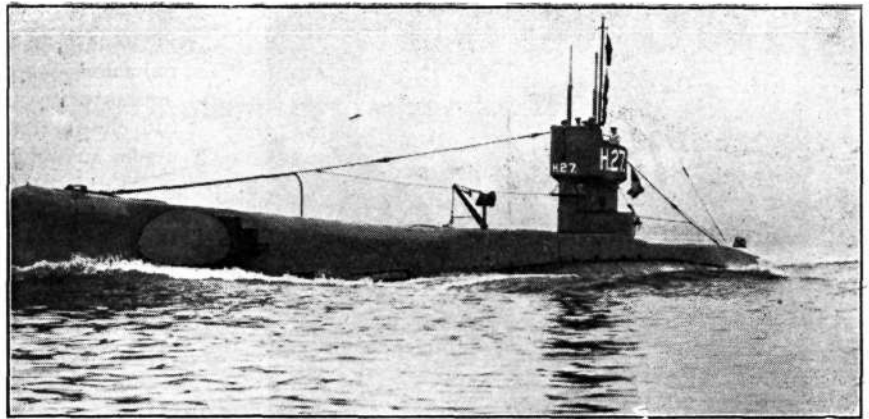
Peale torpeedode on allveelaevad varustatud ka artilleriaga, seniit- ja harilike kahuritega, mille kaliiber ja arv omakord olenevad allveelaeva suurusest, keskmisest vähemal allveelaevadel 75 ja 100 m/m ja suuremail 130 kuni 180 m/m või rohkem suurtükki.

Pealveesõidul navigeerimine allveelaevadega ei erine teistest laevadest, raskusi sünnitab ainult madal sild, mille tõttu silmapiir on kitsam. Kompassi küsimus on vurr-kompassi tarvitusele võtmisega lahendatud; magnet-kompass allveelaeval pole küllalt täpne suure deviatsiooni tõttu ja seda tarvitatakse ainult tagavara-kompassina.

Allveesõidul orienteerutakse allveelaeval periskoopide abil, missuguseid harilikult on kaks: üks unifokaal — suurema vaatlusväljaga (kuni 45°), vähema suurendusega (kuni X 1,5) ja suurema valguse läbilaske jõuga, ning teine bifokaal, mille juures võib vahetada soovikorral suurema vaatlusvälja ja vähema suurenduse — vähema vaatlusvälja (20—25°) ja suurema suurenduse vastu (X 8), misjuures aga selle periskoobi valguskiirte läbilaske on palju vähem. Periskoopide abil võib ka kaugust mõõta ja vaenlase laeva kurssi kindlaks teha, oletades et vaenlase laeva kõrgus ja pikkus täpselt teada on. Viimasel ajal on ilmunud periskoopid, millega võib juurelisatud väikese vurri abil ka vaenlase kiirust kindlaks teha (Barr & Stroud fixed line in space periscope). Muude navigatsiooniriistade hulgast ei puudu allveelaeval ka mehhaaniline ehk elektrilogg, mehhaaniline ja viimasel ajal ka akustiline lood jne.

Peale harilike sidevahendite on allveelaev varustatud ka tugeva raadiojaamaga kauge sideme pidamiseks pealveesõidul ja allvee-telegraafidega — samaks otstarbeks allveesõidul; viimaste ulatavus teatud tingimustel (vaikne meri jne.) on kuni 90 meremiili. Nende abil peale korraliku sidepidamise teiste pealvee- ja allveelaevade ning kaldajaamadega võivad allveesõidul iga teise sõiduki koha ja kursi kindlaks määrata võrdlemisi kauge maa tagant ja kaunis suure täpsusega, kuulates allveetelegraafiga naabruses olevate laevade propellerite mürinat; need riistad on allveelaevade jaoks iseäranis tähtsad, sest nende abil võib vaenlase laeva „kuulda“ palju kaugema maa tagant kui teda periskoobist võib näha.

Elamistingimused allveelaeval on kitsaste ruumide ja mehhanismide rohkuse tõttu väga ebamugavad sellele vaatamata, et koosseis on harilikult vähem kui tegelikult peaks olema; kuid iga vähimgi laev on



Inglise allveelaev „H 27“ — ühekordse kerega tüüp.

varustatud elektriköögiga, ventilatsiooniga ja ruumide soojendamise abinõudega. Suurt rõhku on ka julgeolekule pandud, ning iga allveelaev on varustatud mitmesuguste päästeabinõudega, nii individuaalseks kui ka laeva päästmiseks, millest aga kõige tähtsamad on kere ühine hea materjal, konstruktsioon, tugevus ja veetihedus.

Sukeldudes peab allveelaeval kõik luugid, ventilatsioon — diiseli gaaside evakuatsioon —, kõnetorud jne. kinni panema, diiseliid välja šaltima ja elektrimootoritele üle minema, oletades et allveelaev on sukeldustrimmis, akkumulaatorite patarei laetud, balloonid kompressitud õhuga täidetud ja kõik mehhanismid korras; pärast seda avatakse kõik ballasttankide kingsoonid ja kui need on lahti, siis ballasttankide õhuväljalaske ventiilid, misjärele tankid veega täituvad ja allveelaev suurema osa oma ujuvuse tagavarast kaotades vajub vee alla ja horisontaalröövide abil hoitakse teatud sügavuses; normaalolukorras peab allveelaeval tingimata väike positiivne ujuvus olema, sest vastasel korral oleks teda väga raske või peaaegu võimatu horisontaalröövide abil soovitud sügavuses hoida. Kui märgatakse, et allveelaev on vee all raske või kerge, s. t., et tal on tendents vähehaaval vajuda või üles ujuda, siis õiendatakse tema raskust reguleerimistankide abil, sinna vett välja või sisse pumbates; samuti kui pannakse tähele, et allveelaev ninas või päras on liig raske, pumbatakse nina differentstankist vesi pära differentstanki, või ümberpöörduvalt. Kui laev kavatseb atakida, seatakse torpeedod ja väljalasketorud tulistamiseks valmis; atakeerimist juhatakse laeva komandöri poolt tsentraalpostist; komandör orienteerub ja sihhib periskoobi kaudu, kusjuures ta peab näitama periskoobi otsa üle veepinna ainult mõneks hetkeks, iseäranis vaikse merega; seejuures periskoop tõstetakse ja lastakse alla elektri- või hüdraulilise tõstemehhanismi abil, mitte aga laevaga süvist muutes, sest viimane toiming on palju raskem ja tarvitab rohkem aega. Vaenlase laeva jõudmisel märgile vajutab komandör elektri-päästemehhanismi nupule, millega päästemehhanism hakkab töötama ja vabastab kompressitud õhule tee torpeedo torusse; selle õhuga tõugatakse torpeedo torust järsku välja, torpeedo mehha-



Neil päevil külastas Tallinna Poola lennu-eskadrill, kelle ülesandeks oli Poola eralennuasjanduse arengut meil tutvustada. Meie pildil vasakult paremale Poola saadik Libicki, Poola õhuasjanduse liiga esindaja insener Kavecki, Varssavi Aero-klubi eskadrilli juht Halevski ja Poola seimi liige dr. Rudovski.

Jutuajamisel ins. Kaveckiga lubas viimane „Kaitse Kodu!le“ kirjutada artikli Poola eralennuasjanduse arengust, mille loodame tuua ühes lähemas numbris.

nismid hakkavad töötama ja torpeedo jookseb automaatselt ja autonoomselt vaenlase laeva sihis ja tabab teda, kui vaenlase kurss, kiirus jne. olid täpselt kindlaks määratud ja muutumatud ning ka torpeedo jook korralik. Tühi torpeedo toru täitub kohe veega ja et mitte laeva üldist raskust ja differentsi muuta, jäetakse vesi torusse; kui aga teist torpeedot tagavara-komplektist torusse tahetakse panna, pumbatakse toru enne tühjaks lähedal olevasse differentstanki, mitte aga üle poordi. Kui jälle veepinnale soovitakse tulla, tuuakse allveelaev horisontaalröölide abil veepinna lähedale, kuulates enne allveetelegraafiga, kas kuski lähedal mõnd laeva pole (kokkupõrke ärahoidmiseks), avatakse ballasttankide kingstonid ja lastakse kompressitud õhk ballioonidest tankidesse, millega vesi neist välja puhutakse, allveelaev saab oma ujuvustagavara tagasi ja kergib veepinnale; seejärel avatakse luugid, pannakse elektrimootorid seisma, šalditakse need välja, ühendatakse diiseliid sisse, starditakse ja allveelaev liigub edasi veepinnal. Samal ajal starditakse madala surve kompressorid ja puhutakse vesi ballasttankidest lõplikult välja (kompressitud õhu kokkuhoiu mõttes on

allveelaevad madala surve kompressoritega varustatud) ja pannakse ventilaatorid käima laeva sisemise õhu puhastamiseks. Kui on vajadus, siis asutakse akkumulaatorite laadimisele ja õhuballoonide kompressitud õhuga täitmisele: kui see valmis, on ka allveelaev uueks sukeldumiseks korras.

Kokkuvõttes võib alla kriipsutada, et viimase ajal alal kiiresti edasijõudev tehnika ei jätnud ka allveelaevu unustusse ja puutumata, sest allveelaevad on arenenud täiesti kindlaiks meresõidukeiks, varustatud lihtsate ja ustavate mehhanismidega ja tugeva relvastusega, millega nad võivad julgelt mitu korda tugevama vaenlase vastu tegutseda, kui juure arvata veel teiste sõjalaeva-tüüpidega võrreldes odavam ehituse ja ülalpidamise kulu, siis omavad allveelaevad kahtlemata erilisel suure tähtsuse väikeste ja nõrgemate riikide jaoks oma iseseisvuse, vabaduse ja piiride kaitseks tugevama vaenlase kallaletungi juhul.

Kasutatud allikad:

- J. Blackburn — The British submarine in being.
 Talbot — The submarines.
 F. Cable — The berth and development of American submarine.
 ? ? — Istorija rasvitija podvodnõh lodok.
 Dr. Ing. H. Techel — Der Bau von U-Booten auf der Germaniawerft
 ja muud.

Auru-värvimine, keemiline puhastus, kiirpressimine, plisseerimine ja dekateerimine

HOFF-MAN'S METHOD

APTEEGI tän. 1
 TEL. 430-10

NIGULISTE tän. 6
 TEL. (2)13-47

OSAKONNAD:

TARTUS, Rõuüli t. 11 ja Riia t. 41
 PÄRNUS, Vilmsi t. 12

VÄRVITAKSE, PUHASTATAKSE JA PRESSITAKSE

kõiksuugu siid-, plüüs-, sammet-, villaseid ja puuvillaseid riideid.

Töö vilunud eriteadlaste juhatusel võisilusetult korralik.

Hinnad odavad.

Hinnad odavad.

Terasfindude teekonnast

Kaitseväe lennukite ringlennult ümber kodumaa

Kaitseväe lennunädal on lõpnud. Üheksal teraslinnul sooritati 1500-kilomeetriline ring ümber kodumaa, milleks kulus viis päeva. Peatuti kõigis tähtsamais punktides, nagu Haapsalus, Kuresaares, Pärnus, Viljandis, Valgas, Võrus, Petseris, Tartus, Narvas, Jõhvis, Rakveres, Türil ja Tallinnas. Mõnes kohas, kus alul kavatseti maanduda, segas seda soodus plats.

Laiadele hulkadele pole veel täiesti selge lennuasjanduse suur tähtsus praegu ja eriti tulevikus. Seda on vaja inimestele veel pähe tuupida, üksikasjaliselt selgitada, ja selleks tehti ringlennul, mis õieti oli mõeldud õppeülesandena, igal parajal juhul laiast propagandat. Kõikjal korraldati kõnekoosolekuid, kus esinesid meie kaitseväe parimad õhuasjanduse tundjad. Tahaksin loota ainult, et see selgitustöö ei satuks viljatule pinnale, vaid vastuvõtliku seemnena rohkesti kannaks vilja.

Neil koosolekuil näidati, millise pöörase kiirusega on ratsutanud edasi õhuasjanduse areng oma tekkimisest kuni tänapäevani. Sellele vaatamata ei paista kuskil tunnismärke, et õhuasjandus oleks jõudnud oma arenemisel tippsaavutusteni ja ees poleks oodata enam midagi uut. Tõeline võimalusteväli seisab siin alles ees.

Lennuki kui sõiduki vastu valitseb meie rahvas veel teatud kartustunne, kuna võetakse seda õige ohtliku riistapuuna. Kuid tegelikult on lennuk kujunenud õige ohutuks liiklemisvahendiks. Siin aeg toob kahtlemata parandust, sest ajalugu näitab, et iga uudisajaja on võetud teatud ettevaatlikkusega.



„Hoidke inimesi, mitte masinaid!“ Õhukaitse ülema kol. Tombergi käsklus enne starti.

Tulevikusõjas on lennukil ja õhulaeval kolossaalne tähtsus, mida harilik su-elik endale vaevalt suudab kujutella. Seega ei liialdata palju, kui ennustatakse tulevikusõda just õhusõjana. Seda taibati juba maailmasõja päevil ja siit peale sammuti sõjaasjanduses uut rada.

Meil täiesti puuduval eralennuasjandusel on täita suured ja tähtsad ülesanded. Vaevalt suudavad siin midagi teha üksikud isikud, vaid selle liikumise etteotsa peavad asuma õhuasjanduse ühingud kohtadel.

Võrreldes autodega pole lennukid enam nii kuulatult kallid, kuigi eralennuasjanduse takistajaks on seni olnud ikkagi nende võrdlemisi kõrge hind. 80-hobusejõulise lennuki, mis võtab peale kaks inimest, saab kätte miljoni saja tuhande sendiga. Selle lennuki kestvust võib arvata kuni 8 aastani. Lennukilomeeter säärase masinaga läheks maksma 12½ senti, kusjuures selles summas oleks arvestatud ka lennuki amortisatsioon. Kolmeistmeline lennuk tuleks umbes 600 tuhat senti kallim.

Lendamine pole suur kunst ära õppida. Ringlennu juht, õhukaitse ülem kolonel Tomberg, ütles mitmel pool peatuskohtadel, et muretsetagu ainult lennukid, küllap lendama õpetatakse. Ja seda täiesti tasuta.

Arvestades seltskonna meeleolu, kes peatuskohal ringlendureid vastu võttis, võib lähemal ajal mitmel pool kodumaal oodata õhuasjanduse ühingute ellukutumist. Ja siis ei tohiks mööduda enam palju aega, kui ühingud endale lennukid muretsevad. Alul jõukohaselt muidugi üks ja odav. Juba ilmub üksikuist kodumaa nurkadest teateid, et õhuasjanduse mõtte propageerimine on annud tagajärgi ja kohtadel on asutatud sellekohaseid ühinguid. Kui laiemail hulkadel avaneb võimalus lennukitega lähemalt tutvuda, kaob hirm õhusõiduki ees.

Käesolevate ridade kirjutajal oli võimalus kaks päeva ringlendajatega kaasa sõita. Kuna ta varem polnud õhku tõusnud, oli kõrvulukustava mootorimüra saatel lennukisse astudes veidi hirmu südames, kuid see haihtus õige pea, kuna sõit õhus tundus palju kindlamana kui autos või laeval. Säärast kena ja kaugest panorama, millist lennukil sõitja võib pilvedel liueldes nautida, ei suuda pakkuda ükski sõiduk. Kaleidoskoobina mööduvad all mäed, metsad, jõed, järved, orud, kuna samal ajal pilk võib puhata piirituul kaugustel. Ja kas pole tore kihutada mööda all pika ribana liikuvast reisirongist. Siin saad aru raud-

ruuna võimetusest teraslinnu ees, kel pole vaja oma teel otsida vanu radu, vaid kelle käsutuses on kogu suur ja piiritu õhuväli.

Rõõmustaval kombel olid igal pool teel ringlendu- reid tervitamas kaitseliidu juhid, kuna naiskodukaits-

jate virgad käed hoolitsesid teekonnast väsinute keha- kinnituse eest. Tahaksin loota, et tulevastest õhuasjan- duse ühinguist ei jääks kaitseliitlased kõrvale, kuna sel põllul leidub rohkesti ühiseid huve.

R. S.



Lennust osavõtjad Tallinna tagasi jõudnult.



Ringlend on jõudnud Viljandini — üks lennukest on maandunud Viljandi järvel.



Petseri noorkotkaste grupp ühes noorte malevkonna pealiku ltn. Ilves'ega ja võistlustel omandatud poola kotkaga.

PETSERI NOORTE KOTKASTE JUHTIDE KURSUSED

peeti 28. veebruaril ja 1. märtsil, mispuhul Petseri noorte maleva mõlemate malevkondade juhid kaitseliidu majja kogunesid. Koos viibis 45 juhi ümber, kes kõik suure agarusega töö juures püsisid. Kursused olid korraldatud eesmärgiga anda noortejuhtidele need teadmised, mida neil noortele edasi tuleb õpetada. Vastavalt sellele oli kursus ise ka praktilisele tööle rajatud. Pärast tervitusi ja hümnilaulmist algatas referaatide seeria hra Greenberg, Petseri koolinõunik ja noorte maleva vanem, rääkides noorte kasvatuses välispool kooli, selle skoutlikust meetodist ja kasvatustlikest alustest, millisele selline noorte töö on rajatud. Järgnes referaat maleva pealiku abilt hra Saarelt kehalise kasvatuses ja mängude tähtsuse kohta, kusjuures referent noorte juhte tegelikult võimlema ja mängima rakendas. Tunnilise tegutsemise järele võisid kõik kinnitada, et sarnane õppeviis on kõige tulusam, ühtlasi ka seda, et osavõtjad on saanud palju uutist, mitte üksi noorkotkastele, vaid ka koolipõllul kasutamiseks. Võimlemismängudele andis täienduseks noorkotkalis mängu hra Tederson, kes kursuste puhul peastaabist kohale oli sõitnud. Siin demonstreeriti kohalviibivate noorkotkastega mängu mälu, kuulmise, haistmise ja tähelepanu arendamiseks, millistest mängudest ka kursused meeleldi osa võtsid.

Õhtul oli nähtud ette klubiõhtu noorte eneste korraldusel. Kuid enne ettenähtud referaati anti Viljandi suusavõistlustel Petseri noorkotkaste poolt võidetud auhind — poola kotkas — maleva vanemale üle, kes selle hoiule andis kaitseliidu pealikule, kuni noorkotkad

endile oma ruumid on soetanud, kus siis ka varandusi võidakse hoida. Võidu toojaid viit ühes instr. ltn. Ilvesega eesotsas dekoreerisid naiskodukaitselased lilledega.

Ettekannete järele istuti koos teelauas, kus kõneaineks ette olid nähtud organiseerimise küsimused ja seda eriti Petseri rühmade kohalikest oludest harutatuna. Kõnelused tõid esile hulga erilisi küsimusi, mida püüti lahendada ühisel jõul. Keskööl lõpetati teelaud ja mindi laiali teadmiseks, et järgnev päev veel hulga tööd nõuab.

Kursuse teise päeva kava algas dr. Niinemanni referaadiga esimese abi andmisest, milline oli koostatud noorkotkaste katsete ulatuses. Harjutati kunstlikku hingamist, luumurdude lahase asetamist, mähiste panemist haavadele ja saadi juhtnõore mitmeiks haigusjuhtumeiks. Sellele referaadile järgnes poiste töö demonstreerimine peastaabi ülema J. Tedersoni juhtimisel. Esimesena töötas salk, alates salga koonduse tseremooniaga ja võttes oma mitmekesisesse töökavasse aineid, mida ka juhid kõrvalt hoolega jälgisid ja õppisid, et siis sedasama õpetada oma rühmas. Samuti jälgiti huviga salga õppekavva põimitud teiste tseremooniade harjutamisi. Poolteise-tunnilisele salga koondusele järgnes sama aega kestev rühma koondus, mispuhul kohal viibiv algkooli rühm rakendati tegevusse. Ajapuudusel tuli ettekavatsetud koondusest osa kärpida, mida eriti poisid kahetsesid. Kursuse lõppsõna ütles maleva vanem ja kursus lõpetati ühise lauluga „Eestimaa, mu isamaa“.

TUVID SIDEPIDAJAINA

Tuvide tähtsusest ja kasutamisest ajaloo vältel

Sidetuviasjandus on meil Eestis laiemale ringkonnadele peaaegu täiesti tundmatu ja võõras, olles organiseerimisaajajärgus.

Selle ala selgitamiseks ja tutvustamiseks ning asja vastu huvi äratamiseks ongi mõeldud alljärgnev kirjutus.

Usun, ei ole huvituseta tuletada meele ja lühidalt vaadelda sidetuvide ja üldse tuvide arenemiskäiku ajaloo vältel.

I. EELAJALOOLISEL AJAL.

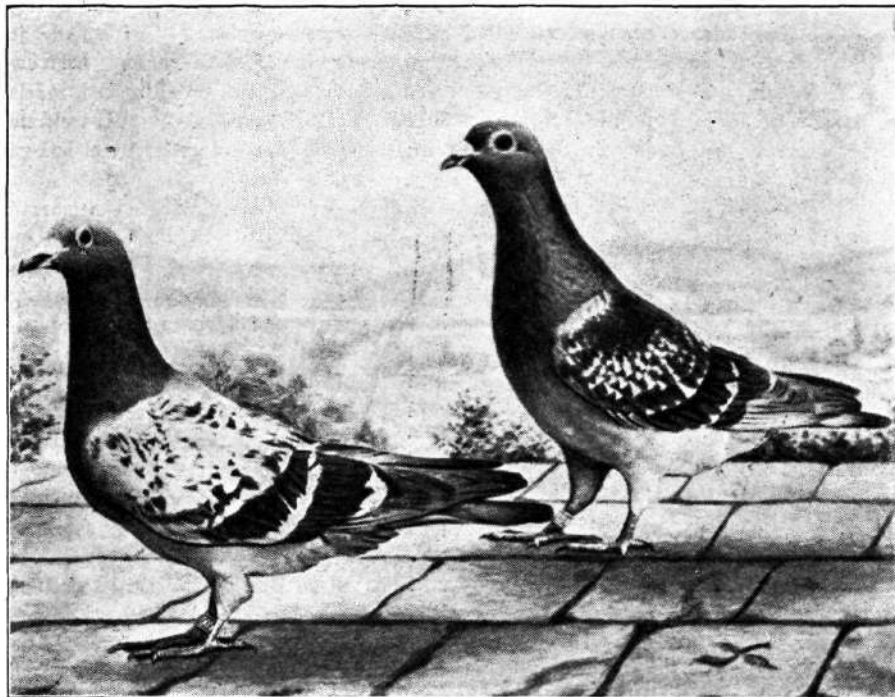
Täpseid andmeid, millal inimene hakkas tuvisid kasvatama ja kasutama, on võimatu saada.

Kõigi tunnusemärkide järgi võime siiski kindlasti oletada, et see sündis juba õige vanal hallil ürgajal, millest puuduvad kindlad ja usaldusväärased ajaloolised andmed.

Tuvi oma haruldaste hingeliste ja kehaliste omadustega, millest tähtsamad on tugev koduarmastus, väljapaistev orienteerumisvõime, kiire lend ja äärmiselt suur vastupidavus, köitis arvatavasti kohe inimese tähelepanu ja muutus vähehaaval inimesele truuks ja kasulikuks kodulinnuks.

Esimesi andmeid tuvidest leiame piiblist veeuputuse loost, kus Noa veeuputuse lõpul laskis laevast mitu tuvi välja, et kindlaks teha, kas on leida kuiva maad.

Nokas õlipuulehte hoidev liuglev tuvi oli selle põhjal hulk aastaid sideme sümboliks.



Belgia sidetuvide tüübilised kaugelendajad.

II. VANAL AJAL.

Alul kasvatas inimene tuvisid muidugi peaaegselt lihalinnuna maiusroaks, näit. Egiptuses umbes 4000 aastat enne Kristust.

Edaspidi hakati tuvisid ohverdama mitmesuguseile jumalaile osalt lihaohvrina, osalt vagadusohvrina, näit. Juudamaal, paganate juures ja mujal.

Roomas ja Greekamaal oli tuvi eriti eelistatud ohver armastusjumalannadele Veenusele ja Afrodiitele. Ja alles aegamööda pikkade aastate jooksul õpiti tuvisid kasutama ka sideotstarbeks.

Esialgselt tekkis komme, mis meieni on säilinud: lasta lahti tuvisid sõnumeviijana kõigil suuremail pidustustel ja sportlikel võistlustel.

Vanim teade sellest leidub Egiptuse seinakaunistusel, millega Ramses III käskis ilustada oma Medinas asuva templi seinu.

Sel joonisel on näha, kuidas vaarao endale kroonimisel paneb pähe krooni ja kuidas samal momendil saadetakse neli tuvi välja teate viimiseks jumalaile igasse ilmakaare, et vaarao kroonimine on õnnestunud hästi.

See joonis on valmistatud umbes 3000 a. e. Kr.

Ajaloolane Belon kirjutab: Egiptuse merimehed olles Küproses ja Kandias sagedasti saatsid sidetuvidega üle Vahemere teateid oma varstisest tagasijõudmisest kodusadamaisse.

Ka paljud luuletajad, nagu Anakreon ja Vergilius, ülistavad oma luuletusis sidetuvisid.

Greeka ajaloost loeme, et greeklased saatsid tuvidega teateid Olümpia mängude avamisest ja võistluste tagajärgedest oma kodulinnadesse.

Tuvide laialdast levimist Greekamaal tõestab asjaolu, et paljude Greeka linnade, nagu Salapia, Sikioni, Süfnose jne., rahad kandsid esiküljel tuvide kujutusi.

Esimene ajalooline fakt, kus tuvid esinevad sõjas sidevahendina, on teada Rooma ajaloost.

Plinius kirjeldab oma X raamatus, kuidas Decimus Brutus 43. a. e. Kr., olles ümber piiratud Modena kindluses Antoniuse poolt, pidas sidet tuvide abil Girtiussega, kes talle appi tõtts ja ta varsti vabastas.

Kirjanik ütleb selle kohta: „Mis aitas Antoniusele ta hea ja tihe valvepostide võrk, kui tuvid tõid teateid üle valvurite peade!“

Sama kirjeldab veel, kuidas Rooma linna garnison kasutas edukalt tuvisidet.

Sel ajal oli üldisemalt kasutamisel eriline sidetuvide tõug — karjeer, meie praeguse sidetuvi, Belgia tuvi, esivanemaid.

III. KESKAJAL.

Kesk- ja Lääne-Euroopas hakkas sidetuvi levima pärast ristisõjakäike. Ristirüütlid tutvusid seal sidetuvide väärtusliku abiga 1098. ja 1099. a. Jeruusalema ümberpiiramisel. Pärast sõjakäiku koju tulles võtsid paljud sidetuvisid kaasa.

Sidetuvide kasvatamine ja pidamine jäi aadli ja vaimulike eesõiguseks, kes neid kasutasid peale söögi- ja ilutuvide ka sidepidamisel üksikute losside ja kloostrite vahel.

See eesõigus püsis vankumatult umbes 400 aastat.

Eriti hästi arenes sidetuvide kasvatamine idamaal araablaste võimu hiilgepäevil. Sultan Nur-Eddini valitsuse ajal 1147.—1167. a. p. Kr. oli organiseeritud Araabias, Egiptuses ja Süürias päris korrapärane tuvilate võrk. See tuvilate võrk püsis heas seisukorras XIII sajandi keskpaigani. Tuvilad asusid üksteisest 15—20 km kaugusel. Selle kauguse väiksuse tõttu võib oletada, et tuvid olid juba tol ajal välja õpetatud kahepoolseks sidemeks, s. o. edasi-tagasi lennuks söögituvila ja pesatuvila vahel.

Säilinud andmete järgi olid sidetuvid peamiselt riigiteenistuses, kuid kaunis kõrge tasu eest oli nende kasutamine võimaldatud ka eraisikuile.

Igal tuvilal oli vanem ja kindlad osavad hoolitsejad teenistuses. Üksikuile paremaile tuvidele peeti nimekirju lendudest ja paaritamisest. Kõik see näitab, kui hästi ja osavasti tuvisid oli organiseeritud.

Parimaid sidetuvide saavutusi tollest ajast on lend Babülooniast Alepposse, kaugus 800 kilomeetrit, 48 tunniga.

IV. UUSAJAL.

XVI sajandi alul hakkas sidetuvide pidamine vähehaaval levima kaupmeeskonnas, peamiselt Hollandis ja Belgias, hiljem ka Inglismaal.

Tuhanded tuntud suurärid ja kaubamajad omasid tuvilad ja kasutasid sidetuvisid laialdaselt mitmesuguste äriteadete, kaubahindade, börsikursside, laeva sõidu-teadete jne. vahetamiseks. Mõnigi neist äridest võlgneb oma edu eest suurel määral tänu sidetuvidele.

Sõjas sidevahendina esinesid tuvid uuesti edukalt 1572. ja 1574. a. Haarlemi ja Leideni linnade ümberpiiramisel.

Praeguse maailmalinna Pariisi kodanikud kasutasid sidetuvide abi XVII sajandi alul, kui linn oli ümber piiratud kuningas Henry IV sõjavägede poolt.

Reisikirjanik Pietro della Valli kirjutab 1745. a. oma idamaa reisikirjelduses, et suurvesiir saanud sidetuviiga tähtsa teate Aleppost Kairose, kuhu 900 km, millise kauguse tuvi ületas umbes 16—17 tunniga.

Ka kuningakodades on sidetuvid edukalt esinenud. Prantsuse kuninganna Marie Antoinette omas väga truu ja väärtusliku sidetuvi, kes pidas sidet tema ja ta nõunike-abiliste vahel, kui kuninganna pärast 1789. a. revolutsiooni vanglatorsis oli vangistatud.

Pärast revolutsiooni ja ka revolutsiooni ajal juba kasutati sidetuvisid ka kirjade kätteviimiseks ajalehtedele Prantsusmaal ja Inglismaal ning salateadete vahetamiseks inglise ja prantsuse salakuulajate vahel.

Napoleon I valitsemise ajal sidetuvide kasutamine kaubanduslikeks otstarbeiks oli laialdane. Eriti suurt kasu sai Inglismaa pankur Nathan Rothschild, kes sai kirjade Vaterloo lahingu käigust 1815. a. mitu päeva enne teisi, tänu oma väljapaistvaile sidetuvidele. Mõnede teadjate tõendusel teenis ta selle abil, kasutades saadud teateid börsitehingul, miljoneid ning seega panigi kindla aluse oma hiiglavarandusele.

Napoleoni sõjavägede Itaalia sõjakäigul itaallased Milaano linnas ja Lombardias said sidetuvide abil aegsasti teateid keiserlike vägede lähenemisest.

Suure tõuke sidetuvide-asjandusele Euroopas andis süurlane Michel Sabbach, kes 1801. a. Pariisis andis välja raamatu: „Kirjatuvi (reisituvi) ja tema kasvatamine ning kasutamine“. Selle raamatu mõjul asutati Belgias juba 1820. a. esimene eraisikute-tuvikasvatavate ühing, kes oma sihiks võttis sidetuvide kasvatamise ja selle ala propageerimise. See töö edenes nii edukalt, et juba samal aastal korraldati võistlus 300 km peale, 1823. a. 600 km ja veel mõned aastad hiljem 1000 km peale. Võitjale annetati kaunis suuri auhindu, millised ulatusid 300—400—500 taalrini. Sest ajast peale hakkas sidetuvide kasvatamine Belgias nii võimsalt arenema, et Belgia kohe arenes suurimaks tuvikasvatajaks maaks maailmas, millise koha ta on säilitanud tänini. Belgia sidetuvid aga on omandanud ülemaailmse kuulsuse kui parimad tõutuvid ja kiireimad lendajad maailmas.

Võiks mainida vahele, et sajandi alul salakaubavedajad sidetuvidega vedasid kalliskive salakaubana Prantsusmaalt Inglismaale. Nagu teada, on sarnaseid juhtumeid veel möödunud 1930. aastal Kanadas olnud, kus kalliskive sidetuvidega saadeti üle piiri ühendriikidesse.

1830. a. Prantsuse ja Belgia majanduslikud ringkonnad, peamiselt viimase maa algatusel, organiseerisid Pariisi ja Brüsseli, eeltähendatud riikide pealinnade, vahel korrapärase postiühenduse sidetuvidega, mis täiesti rahuldavaid tulemusi andis.

Suurim sidetuvide kasutamise juhtum ajaloos kuni maailmasõjani oli siiski 1870./71. a. Saksa-Prantsuse sõjas Pariisi piiramisel. See äratas kogu Euroopa tähelepanu ja andis suure tõuke asja edaspidiseks hoogsaks arenemiseks. 3 nädalat pärast piiramise algust Prantsuse riigi peapostidirektor Rampon organiseeris õhuposti õhupallidel Pariisi ja provintsi vahel, saates peale kirjade ka sidetuvisid. Tuvidele pandi teade jala või saba külge ja lasti Pariisi lennata. Mõned tuvid lendasid Pariisi 5—6 korda. Üldiselt kasutati tuvisid sadu, teiste tõendusel tuhandeid, kordi. Kohale saabus umbes kolmandik kuni pool lahtilastute arvust. Selle võrdlemise suure kadumamineku peapõhjused olid järgmised: 1) tuvid lendasid talvel erilise eelharjutuseta nii kaugeid maid, nagu Pariis-Orlean ja Pariis-Poitier; 2) eriti karm ja kestev talv, mis takistas orienteerumist ja suurendas lennuraskusi; 3) tuvide püüdmiseks eriti väljaõpetatud jahikullide suur arv.

Sidetuvide töö suurus pais-
tab eriti teravasti silma, kui võ-
tame arvesse, et juba tol ajal oli
mikrofotograafia hästi tuntud.
Selle abil iga tuviga võis saata
teate kuni 70.000 sõna. Iga sõna
maksis 50 santiimi, seega iga
tuvi lend oli väärt kuni 35.000
franki.

Vaatamata suurtele kaotustele
sõjas hakati pärast sõda peaaegu
kõigis riigis hoolega organiseeri-
ma tuvisidet nii kaitseväes kui ka
rahulike kodanike hulgas.

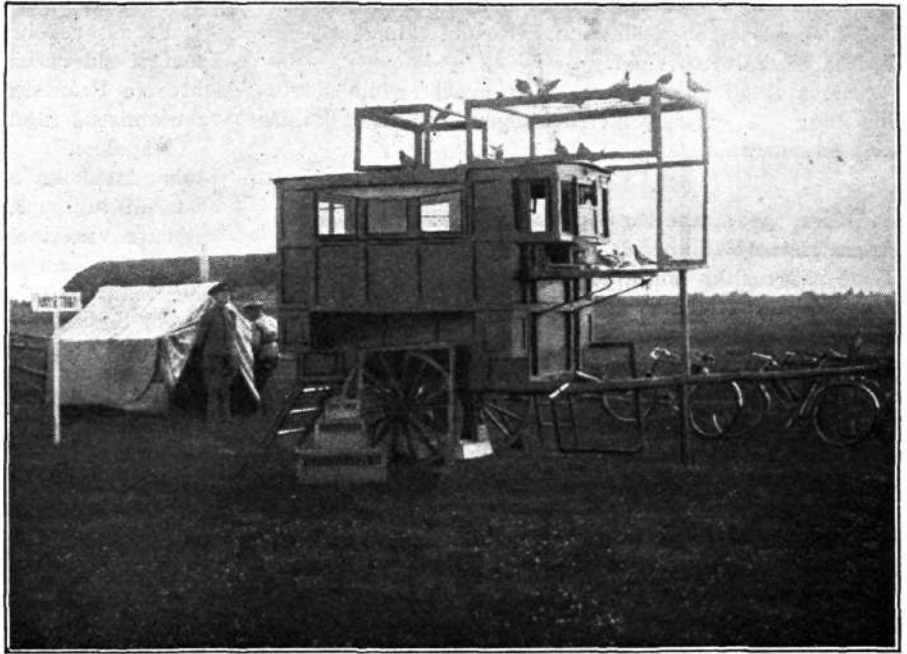
Vene maa al asutati juba
1874. a. esimene kaitseväe tuvila.
Järgmistel aastail organiseeriti
uued tuvilad Peterburgis, Mosk-
vas, Krasnoje Sjeloos, Kiievis,
Novo-Georgievskis ja Varssavis.
Belgiast toodud tuvid aga ei kan-
natanud Vene karedat kliimat ja
paljud surid. Ka nende pojad
alul ei saavutanud edu kaugemal
lendudel. Kõige selle tagajärjel
jäi tuvisideasjandus hooletusse. Alles 1885. a. hakati
uesti tuvilaid korraldama, asutati ka uusi, nii: Ivan-
gorodis, Brest-Litovskis Poola piiril ja mõnedes Kau-
kasuse piirikindlustes. Järgmisel aastal asutati ka
mõned eraisikute-tuvikasvatavate seltsid.

Itaalias arenes asi paremini ja kiiremini. Juba
1880. a. organiseeris pealik Malagoli kahekülgse tuvi-
sideme Rooma ja Citavechia vahel, milline kaugus
56 km. Tuvid lendasid sel liinil edukalt gruppideks
jaotatult, mis võimaldas sidet luua 5—6 korda päevas.
Mõned unistasid tuvisideme korraldamisest kahekülgselt,
s. o. edasi-tagasi, isegi kaugustel 200—300 km, mis
aga on suuresti liialdatud, sest praegusel ajal loetakse
võimalikuks kauguseks normina 50 km.

Saksamaal läks sidetuvide kasvatamine aga
eriti hoogu tänu just vürst Bismarcki energilisele ja
asjalikule toetusele. Juba 1880. a. tekkisid esimesed
eraisikute tuvilad. Aastal 1894 anti välja sidetuvide
toetamise ja kaitsmise seadus. Riik selle seaduse põh-
jal iga viisi soodustas sidetuvide soetamist ja pidamist,
andes rahalisi auhindu ja toetusi ning ergutusrahasid
võistlustel ja näitustel. Kõigi nende soodustuste ja er-
gutuste põhjal arenes sidetuviasjandus. Saksamaal
igakülgsest ja nii arviliselt kui väärtuseltki. Sidetu-
vide tõug paranes nii tunduvalt, et juba 1911. a. ühel
võistlusel võitja tuvi lendas 850 km ühe päevaga, olles
lahti lastud hommikul kell 6 jõudis kodutuvilasse kell
17, s. o. 11 tunniga, mis annab keskmise tunniikiiruse
77 km. See saavutus on niivõrd kõrge, et seda vaevalt
ületada võib nii pikal lennul.

V. MAAILMASÕJAS.

Sõja eel ja alul oli arvamine sidetuvide kasust
siiski väga kahtlev. Arvati, et praegusel tehnilisel aja-
järgul, millal igasuguseid sidevahendeid, nagu telefon,



Kaitseväe rändtuvila laagris.

telegraaf ja raadio, küllaldaselt olemas, pole suurt
mõtet sidetuvisid kasutada.

Sõja arenedes aga ilmnes hoopis vastupidist: ni-
melt leiti, eriti läänerindel alates 1916. a. kuni sõja lõ-
puni, kahurtule suure tiheduse ja piiritu hävitavuse
tõttu, et tuviside omas sidepidamisel eesliiniga sageli
otsustava ja esmajärgulise tähtsuse. Maruline kahur-
tuli purustas mõnekümne minutiga igasuguse traat-
sideme, mille parandamine tule all sagedasti oli või-
matu või suuri inimohvreid nõudev.

Virgatsel oli liikumine äärmiselt raskendatud ja
aeglane ning ebakindel. Optilised sidevahendid tiheda
suitsu ja tolmu tõttu töötavad vaevu jne. Kõige selle
põhjal oli sidetuvidel lahingus tööd rikkalikult, mille
nad ka võrdlemisi edukalt sooritasid.

VI. PRAEGUSEL AJAL.

Maailmasõja lõppedes võttis sidetuvide kasvata-
mine veel suuremat hoogu, ja praegu ei ole peaaegu
ühtki riiki, kus puuduksid sidetuvid. Esirinnas sam-
muvad endiselt suurriigid, kus on nii kaitseväe kui
eraisikutegi võrgud.

A. KAITSEVÄE VÕRK.

Saksa kaitseväes on igas sidepataljonis 6 ränd-
tuvilat kokku 700 tuviga. Berliini lähedal on kesktu-
vila, kus on umbes 1200 tuvi. Tähtsamais ja suure-
mais garnisones on paikutuvid.

Prantsuse sõjaväes on suurel arvul ka sidetu-
visid. Organisatsioon on sarnane eelmisele. Süürias
1925. a. druuside mässu ajal oli palju juhtumeid, kus
tuvid päästsid ümberpiiratud fortide meeskonnad. 1928.
aastal vahetati 8 kuuga Marokos ligi 1900 tuvikirja,
s. o. 200—300 kirja kuus ehk 10 kirja päevas.

Poolas loetakse tuviside regulaarsete sidevahendite hulka, kuna 97% väljalastud õpetatud sidetuvidest jõuab tagasi oma kodutuvilaisse. Korraldus on prantsuse eeskujul.

Venemaal, meie suur idanaaber, on pärast kodusõja lõppu energiliselt hakanud korraldama tuvisidet kaitseväge tarvis.

Ka meie lähemad naabrid Soome ja Läti j. t. korraldavad tuvisidet olude kohaselt. Soomes on kaitseliidul suuri teeneid sidetuvide kasvatamisel. Lätil on olemas autotuvilaid kuni 300 tuvile.

Kaugemad riigid — Jaapan, Ühendriigid — arendavad samuti hoogsalt sidetuvisid. Nii lugesime hiljuti ajalehist, kuidas zeppelinilt, selle viibides ümber-maailma-lennul, lasti ookeanil 1000 klm. eemal lähemast rannast lahti 5—6 Jaapani sidetuvi, kellest 3—4 saabusid koju tagasi.

Ühendriikide kaitseväes on rahu ajal häid tagajärgi saavutatud öistel lendudel: mõned tuvid on lennanud 20 klm. 20 minutiga ja üksikud isegi 50 klm. Viimast saavutust eriti soodustas küll lage, tasane maastik ja head ilmastiku tingimused. Eraisikud on korraldanud võistlusi kuni 1600 klm. kaugusel, millise maa tuvid katavad 2—4 päevaga.

Huvitava lisäülesandena on tuvisid viimasel ajal hakatud kasutama vaenlase maa-alade, kindluste, positsioonide jne. õhust fotografeerimisel. Selleks on tuvile rinnale kinnitatud väike kerge fotoaparaat, mis automaatselt teatud kaugustel avaneb ja sulgub. Üles võtta on võimalik 15—18 klm. suurune maa-ala, millest tuvi lendab üle kodutuvilasse tagasilennul. Sääranne erilisel konstrueeritud aparaat on õige kallis: hind kõigub 200—350 krooni vahel.

B. ERAISIKUTE VÖRK.

Side- või kirjatuvivi (reisi-, posti-) kasvatamine eraisikute-asjaarmastajate juures oli heas seisukorras juba enne maailmasõda, kuid pärast maailmasõda on ta veel suuremaks paisunud, ehkki majanduslikud olud, näiteks Saksamaal, on sundinud üksikuid kasvatajaid oma tuvilate koosseisu vähendama. Vaatamata sellele on tuvide üldarv siiski tõusnud, s. t. on uusi kasvatajaid-amatööre juure tulnud suurel hulgal.

Kasvatamine on ikka rohkem ja rohkem omandanud sportliku-võistlusliku ilme. Võistlusi peetakse suvekuul pühapäeviti sadade-tuhandete sidetuvide osavõtul kaugustel 150—1200 klm. ja Ameerikas, kes ka sel spordialal meid ületab, isegi 1600 klm. Võistlused on rahaliste ja muude hinnaliste auhindade peale. Osavamad ja edukamad kasvatajad on aastas 30—50 tuviga omandanud kuni 100.000 franki sissetulekut auhindade näol.

Belgia on suurima tuvikasvatajate maana oma seisukohal püsinud. Sidetuvisid on seal nii palju, et vaevalt leidub maja, kus poleks tuvilat. Seetõttu on seal umbes 120.000 tuvikasvatajat, kes on koondunud umbes 2500 seltsi ja omavad 7—10 miljonit sidetuvi, mis võrdlemisi väikese riigi kohta on pöörane arv.

Suur tuvide arv ja sagedane võistlusist osavõtmine on võimaldanud eduka tõuparanduse, mistõttu Belgia

sidetuvid on ülemaailmselt tuntud ja peaaegu eranditult on kasutamisel. Seepärast on Belgiast pärit olevad sidetuvid ka hinnatud ja maksavad — pojad 10—25 ja vanemad 20—60 ja isegi 100 krooni tükk, andes tuntuimaile kasvatajaile õige kena sissetuleku.

Saksamaa on arvuliselt ja väärtuslikult teine tuvikasvatajate maa, kus on 160.000—200.000 kasvatajat, koondunult 7600 seltsi ja omades 1½—2½ miljonit tuvi. Keskmise kasvataja omab 20, suuremad ja rikkamad 50—100 tuvi. Sakslasil on väga hästi arenenud organisatsioon: seltsid koonduvad ringkonna liitudesse, kes moodustavad üleriikliku keskkliidu. Keskkliit annab välja oma häälekandjana suurt piltnädalikirja „Zeitschrift für Brieftaubenkunde“, kus sidetuvideasjandus leiab igakülgset asjatundlikku valgustamist.

Prantslased lugesid tuvisideme suhteliselt nii tähtsaks, et võtsid rahulepingusse punkti, mille põhjal Saksa riigivalitsusel seni osaliselt oli keeldud eraisikute-tuvikasvatajate toetamine.

Ka teistes kultuurriiges, Prantsusmaal, Inglismaal, Hollandis, Norras, Itaalias, Ühendriiges, Jaapanis ja mujal on suur hulk eratuuvikasvatajaid. Paljudes eelnimetatud mais ilmub eriline sidetuvide nädalikirja. Kõik see näitab, et välismaal on sidetuvi-asjandus kõrgel järjel. Tähelepanuvääriv on asjaolu, et just suuremais, rikkamais, kultuursemis ja tehniliselt arenenumais riiges kasvatatakse palju sidetuvisid nii kaitseväes kui eraisikutegi poolt.

Eestis on tuvide kasvatamine tuntud juba enne maailmasõda. Amatööride poolt kasvatati ja kasvatatakse praegugi peamiselt ilutuvisid. Alles viimasel ajal üksikud omavad vähesel arvul ka sidetuvisid, tehes mõnekümnekilomeetrilisi lende.

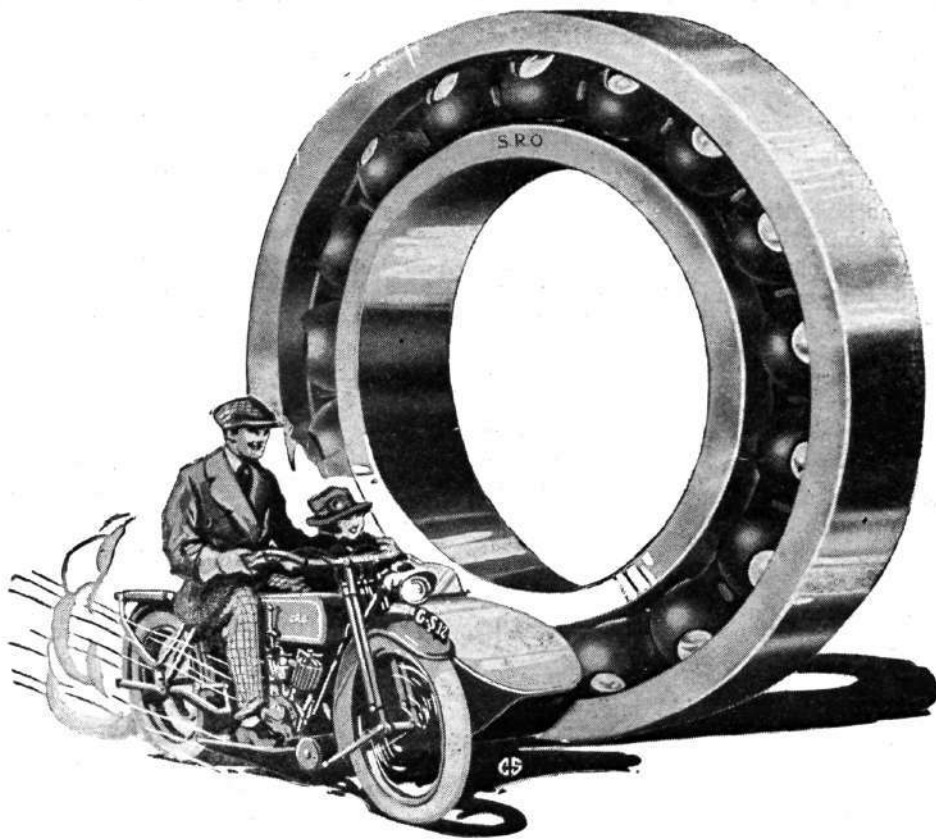
Meie kaitseväes tegeleb sidetuvide ja sidekoorte alaga sideeriväeosa sidepataljoni juures asutatud eriuksus — tuvibaas — asukohaga Tapal. Vaatamata meie karedale ja heitlikule ilmastikule ning raskele maastikule on saavutatud küllaldaselt tagajärgi, eriti lähemaal kaugusil. Viimaseil aastail on kesktuvilast paljudetele väeosadele sidetuvisid antud, millega on pandud alus kindlale tuvisidevõrgule. Kaitseliidus on see ala sisseseadmisel. Erilise soodustusena antakse kaitseliitlasile praegu kaitseväge tuvilaist tõutuvisid, kuidugi piiratud arvul, täiesti tasuta. Soovijad võivad esineda palvetega oma ülemate kaudu vastava piirkonna kaitseväge tuvila väeosa ülema poole.

Hiljuti ilmus nende ridade kirjutaja koostatud käsiraamat „Sidetuvid“, mis taotleb eesmärki: anda esialgseid tähtsamaid ja vajalisemaid juhtnööre tegelelikele tuvikasvatajaile. Olude sunnil on raamat üsna konspektiivselt ja vähesel eksemplaride arvul ilmunud.

Lõppkokkuvõttes tahaksin loota, et ka meil, Eestis, eriti arvesse võttes meie vähest inimarvu, kus iga abiline on teretulnud meie väikese kodumaa kaitsele, ja sidetuvide pidamise odavust — 1—2 senti päevas toidukulu — see ala hakkab laiemini arenema. Eriti usun seda kaitseliitlaste suhtes, kes iga ala, mis nad harrastavad, tõstavad tarvilisele kõrgusele.

F. K.

SRO
KUGELLAGER



AINUESINDUS JA LADU:
HERBERT F. DUNKEL & KO.

TALLINN,
LAI TAN. 1
TELEFON
230-85

*

Tallinna Eesti Kirjastus-Ühisuse trükikoda, Pikk t. 2. 1931.