

LAIDONERI MUUSEUM

LAIDONERI MUUSEUMI AASTARAAMAT

2001

I


LAIDONERI
MUUSEUM

LAIDONERI MUUSEUMI AASTARAAMAT 2001

I

Laidoneri Muuseum
2002



Koostaja: Leho Lõhmus
Tõlked inglise keelde: Maarika Varres
Tõlked vene keelde: Irene Lään
Toimetaja: Eve Pärnaste
Korrektuur: Anu Rootalu
Kujundus ja trükimakett: Kadi Pajupuu

© Laidoneri Muuseum (General Laidoner's State War Museum)
© Teostus: SE&JS, Tallinn, 2002

ISSN 1406-7625

Published and printed in Estonia, 2002

SISUKORD

Saateks 6
Hannes Walter, *dr. phil.*
Laidoneri Muuseumi direktor

Ajalookonverents "Kadunud relvaliik – soomusrongid" 9
Leho Lõhmus, *dr. phil.*
Laidoneri Muuseumi teadusdirektor

Soomusrongid 17
Hannes Walter, *dr. phil.*
Laidoneri Muuseumi direktor

Vabadussõjas langenud soomusronglased 28
Tiina Tojak
ESHHL tegevdirektor

Petseri Põhjalaager ja selle ehitus 39
Mairi Laanetu

Eesti Lennuklubid aastail 1930–1940, nende roll riigikaitses ... 57
Raul Juursoo, *dr. phil.*

Browning 1903 ja Eesti sõjaväepüstolid 1918–1940 102
Toe Nõmm
Kaitseministeeriumi relvastuse büroo juhataja

Pilguheit Viimsi mõisa ajaloole kuni Põhjasõjani 115
Marika Reintam
Laidoneri Muuseumi osakonnajuhataja

Püünis kahele. J. Laidoner Pensas – aprill 1941 128
Irene ja Tanel Lään
Laidoneri Muuseum

2001. aasta kujunes oluliseks pöördepunktiks eesti sõjaajaloo uurimisel. Loodi riiklik sõjamuuseum, mis oma asupaiga tõttu Vabadussõja ülemjuhatajale kuulunud Viimsi mõisas sai nimeks Laidoneri Muuseum.

1940. aastal hävitatud Eesti Sõjamuuseumi taastamise idee sündis koos Eesti Akadeemilise Sõjaajaloo Seltsi loomisega 1988. a. Reaalsed eeldused muuseumi taastamiseks tekkisid koos Eesti riikluse taastamisega. Kummatigi jäid paljud head ideed ja põhjalikud projektid üksnes paberile ja omavaheliste arutluste tasandile kuni peaminister Mart Siimanni poolt juhitud Vabariigi Valitsuse otsuseni 28. oktoobrist 1997. Nimetatud otsus kohustas kaitseminister Andrus Öövelit läbi töötama ja tegema ettepanekud Valitsusele sõjaajaloo uurimise finantseerimise korraldamiseks.

Minister Öövel moodustas allakirjutanu kui kaitseministri nõuniku eesistumisel töötava komisjoni, mille ettekanne ministrile valmis 22. jaanuaril 1998. Sama aasta 10. veebruaril kiitis Vabariigi Valitsus komisjoni poolt väljatöötatud kava heaks. Valitsuse protokollilise otsusega sätestati muuhulgas: "Luua Viimsi mõisas Kaitseministeeriumi haldusalas kindral Johan Laidoneri muuseum ja riiklik sõjaajaloo uurimis- ja teabekeskus." Pärast vajalikke eeltöid, mille kiirendamist oluliselt toetas projekti vastu suurt huvi tundnud peaminister Mart Laar, taasasutaski kaitseminister Jüri Luik oma määrusega 26. veebruarist 2001 sõjamuuseumi. Muuseumi töö käivitus faktiliselt 1. juunist, mil allakirjutanu kinnitati pärast vastava konkursi võitmist muuseumi direktoriks.

Kuna Viimsi mõis vajab põhjalikku remonti, olles üks Nõukogude okupatsioonivägede poolt lagastatud ja hävitatud väärthoonetest, on museoloogilise töö raskuspunkt suunatud kogude täiendamisele ja korrastamisele. Selles lõigus on muuseumil koostöölepe Kaitsejõudude Peastaabiga ja tihe ühistegevus Kaitseliiduga. Kaitseväe juhataja viitseadmiral Tarmo Kõuts on muuseumi nõukogu liikmeks.

Esimese tegevusaasta oluliseks valdkonnaks oli kontaktide loomine sõsarmuuseumidega Soomes ja Lätis. Mõlema maa juhtivad spetsialistid on

kaasatud ka Laidoneri Muuseumi nõukogusse. Aukartustäratava töö sidemete loomisel teiste kodumaiste muuseumide, kollektsionääride ja antikvaaridega tegi sõjaajaloo uurimiskeskuse juhataja ja muuseumi teadusdirektor Leho Lõhmus.

Avalikkusesse on esialgu peamiseks väljundiks sõjaajaloo uurimiskeskuse tegevus konverentside ja publikatsioonide näol. Sellesse töösse on lisaks muuseumi väikesele uurijate kollektiivile kaasatud sõjaajaloolased Eesti Akadeemilisest Sõjaajaloo Seltsist, Eesti Sõjahaudade Hoolde Liidust ja teistest teadusasutustest ning organisatsioonidest.

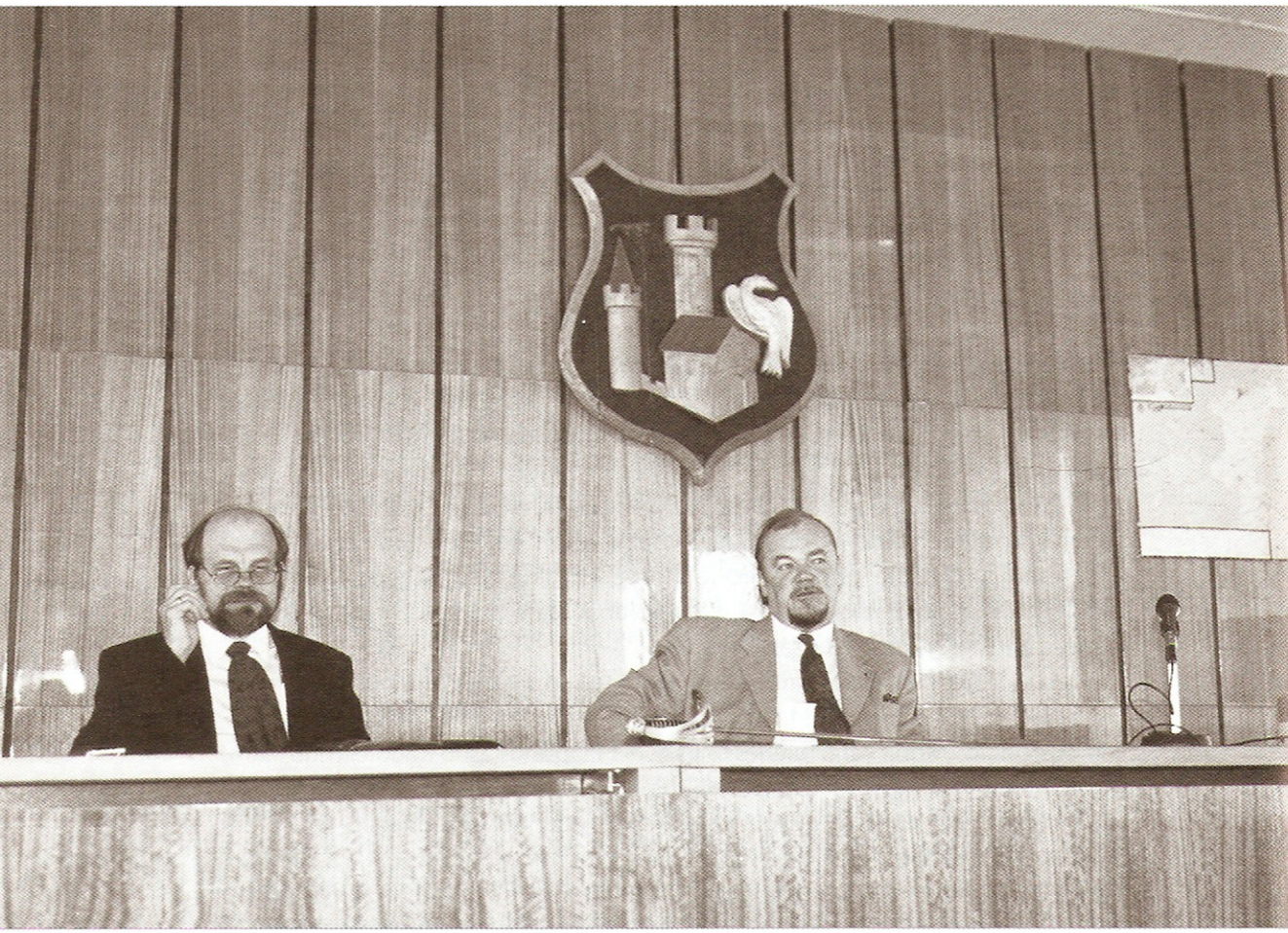
Avalikkuse ette astus muuseum möödunud aasta Võidupüha künnisel, korraldades 21.–22. juunil Haapsalus teaduskonverentsi "Kadunud relvaliik – soomusrongid". Koha valik tulenes tõigast, et Haapsalus asub Raudteemuuseum, kus konverentsi ajal oli avatud näitus soomusrongide teemal. Laidoneri Muuseumi vastav näitus oli üleval konverentsi ruumides ja seda saab veel praegugi Viimsis vaadata.

Lugeja kätte jõudev Laidoneri Muuseumi esimene aastaraamat annab konverentsi materjalide alusel ülevaate ettekannetest. Ühtlasi esitab aastaraamat osalise pildi neist uurimistöödest, mida sõjaajaloo uurimiskeskuse korraldusel ja teaduslikul juhendamisel on teinud teadlased nii muuseumi perest kui väljastpoolt.

Tänades kõiki kolleege ja toetajaid abi eest tõeliselt keerulisel muuseumi "käimajooksmise" perioodil, soovin meie sõjaajaloo huvilistele: HEAD LUGEMIST!

Dr. phil. Hannes Walter

Laidoneri Muuseumi direktor



Konverentsi avamisel Haapsalus 21. septembril.
Foto: Boris Mäemets

AJALOOKONVERENTS "KADUNUD RELVALIIK – SOOMUSRONGID"

Leho Lõhmus, *dr. phil.*
Laidoneri Muuseumi teadusdirektor

21. ja 22. septembril 2001. aastal toimus Haapsalus ajalookonverents, mille teemaks oli soomusrongid. Ürituse korraldajateks olid Laidoneri Muuseum, Eesti Sõjahaudade Hoolde Liit ja Haapsalu linnavalitsus. Konverentsi avas linnapea Urmas Sukles. Seejärel sai sõna Laidoneri Muuseum direktor *dr. phil.* Hannes Walter, kes andis pikema ülevaate soomusrongide kasutamisest.

H. Walter rõhutas, et selle relvaliigi kasutuselevõtt sai toimuda tänu globaalsele revolutsioonile infrastruktuuris – raudteevõrgu ja telegraafiside loomisele 1830.–40. aastatel. Esimesed soomusrongid tulid käiku Austrias 1848. aastal, laialdasema kasutuse leidsid nad siiski hiljem: Ameerika kodusõjas 1861–1865, sajandivahetuse koloniaalsõdades ning I maailmasõjas. Soomusrongide kasutamise haripunkt oli I maailmasõja järellahingutes, Vene kodusõjas ja väikeriikide vabadusvõitluses; näiteks Punaarmee käsutuses oli 101 soomusrongi. Üks suuremaid soomusrongide kasutajaid oli ka Eesti oma Vabadussõjas. II maailmasõja ajal kasutas soomusronge kõige arvukamalt Saksamaa, kellel 1943. aastal oli neid opereerimas tervelt 80. II maailmasõja järgsel perioodil on soomusrongide kasutamine peaaegu lakanud; Venemaa kasutab neid mõningal määral oma Kaug-Ida raudteeveoste turvamiseks.

Ajaloolase Mairi Laanetu ettekanne käsitles kaitseväe õppelaagreid Lõuna-Eestis – laagrite ehitamist-rajamist, majandamist ning seal läbiviidud väljaõpet.

Eesti Sõjahaudade Hoolde Liidu tegevdirektor Tiina Tojak andis ülevaate Vabadussõjas langenud soomusronglastest ning nende matmispaikadest. Teadaolevalt langes soomusrongidel kokku 323 võitlejat, nende haudadest on säilinud ja tähistatud praegu 56; teada on veel 49 langenu matmiskoht, kuid puudub tähistus.

H. Walteri, M. Laanetu ja T. Tojaku ettekannete materjalid avaldatakse käesolevas kogumikus eraldi pikemate artiklitena.

Sõjaajaloolase Mati Õuna ettekanne käsitles soomusrongide ohvitsere kui värvikaid isiksusi. Vaatluse alla võttis ta neist kolm: kolonelleitnandid Jaan Lepp VR II/2 ja II/3 ja Oskar Luiga VR I/2, II/2 ja II/3 ning kapten Paul Laamann VR I/3. Kõik nad olid Vabadussõja ajal soomusrongi ülemad, kes andsid Vabadussõja võidu heaks oma parima.

Konverentsist osavõtjad võisid tutvuda kahe temaatilise väljapanekuga. Laidoneri Muuseumi kogude osakonna juhataja Marika Reintam koostas väikese

väljapaneku ordenitest ja märkidest, kus muuhulgas olid välja pandud ka soomusronglasele kapten Eduard Nepsile VR I/3, II/2 ja II/3 kuulunud Vabadusristid ja teised teenetemärgid, Soomusrongide Rügemendi märgid jms. Ekspositsiooniosakonna juhataja Tanel Lään koostas väljapaneku fotodest ja dokumentidest, mis käsitlevad soomusrongide formeerimist ja nende osa Vabadussõjas. Mõlemad näitused äratasid osavõtjate hulgas suurt huvi.

Laidoneri Muuseumi teadusdirektor Leho Lõhmus andis ülevaate kahe Vabadussõja-aegse tuntuma soomusronglase kapten Anton Irve VR I/2, II/2 ja II/3 ja kolonel Karl Partsi VR I/1, II/2 ja II/3 tegevusest. Mõlema mehe sünnist möödus mullu 115 aastat, mõlemad on olnud Soomusrongide Divisjoni (Diviisi) ülema vastutusrikkal kohal.

ANTON IRVE[1] JA KARL PARTSI[2] ELULUGU JA TEENISTUSKÄIK:

Anton Irv VR I/2, II/2 ja II/3	**Karl Parts VR I/1, II/2 ja II/3**
Sünniaeg: 17.09.1886	Sünniaeg: 15.07.1886
Sünnikoht: Viljandi vald Viljandimaal	Sünnikoht: Palupera vald Tartumaal
Õigeusklik	Luterlane
Haridus:	
Viljandi õigeusu kihelkonnakool	Tartu linnakool
	Peterhofi lipnikekool (1915)
	Kindralstaabi kursused (1923)
Teenistus Vene armees:	
Okt.1907 – dets. 1910 192. polgu staabikirjutaja	Sept.1905 – apr. 1907 vabatahtlikult Sveaborgi kindluse polgus
Mobiliseeritud: 24.07.1914	Mobiliseeritud:19.07.1914
269. Novorzevi polk: 7. rood 08.08.1914;	Õppis Vilno ja Peterhofi sõjakoolis 27.09.1914–15.02.1915
polgu luurekomando 21.10.1914;	20. jv. brigaad 17.02.1915
luurekomando ülem 06.11.1915	269. Novorzevi polk: nooremohvitser, rooduülema kt. 11.03.1915; allohvitseride reservi ülem, helgiheitjate komando ülem, nõrgajõuliste komando ülem 26.04.–09.09.1916;
	suurtükikomando ülem 16.09.1916
Teenistus rahvuslikes väeosades:	
1. Eesti polk 21.11.1917	1. Eesti polk 17.06.1917
Rooduülem 26.11.1917	Rooduülem 10.07.1917
2. pataljoni ülem 18.01.1918	1. pataljoni ülem 21.02.1918
Teenistusest vabastatud 05.04.1918	Teenistusest vabastatud 14.04.1918

[1] ERA, f. 495, n. 7, s. 1156.
[2] Samas, s. 3963.

Teenistus Eesti kaitseväes:

Soomusrongi ülem 29.11.1918
Soomusrongi nr. 1. ülem 10.12.1918

Soomusrongide Ülemjuhataja kt. 23.01.–27.04.1919
Langes lahingus Egle kõrtsi juures 27.04.1919

Tartu KL ülem 12.11.1918
1. Tallinna polgu 1. pataljoni ülem 21.11.1918
Soomusrongide formeerija 27.11.1918
Soomusrongi nr. 1 ülem 30.11.1918
Soomusrongi nr. 2 formeerija 14.12.1918
Soomusrongide Ülemjuhataja 15.12.1918
Soomusrongide divisjoni ülem 20.02.1919
Soomusrongide diviisi ülem 22.08.1919
Soomusrongide brigaadi ülem 01.01.1921
12.09.1921–16.05.1923 Kindralstaabi kursustel
Soomusrongide inspektor 01.08.1923
Tehniliste vägede inspektor 06.02.1924
Vabastatud tegevteenistusest 01.01.1925

Ohvitseri auastmed:

Alamlipnik 13.08.1915 (ülendatud vapruse eest)
Lipnik 06.11.1915
Alamleitnant 15.08.1916
Leitnant 19.09.1916
Staabikapten 25.06.1917
Kapten 08.04.1918

Lipnik 14.02.1915
Alamleitnant 08.02.1916
Leitnant 03.07.1916
Staabikapten 13.04.1917
Kapten 22.03.1918.
Alampolkovnik 01.06.1919
Polkovnik 01.01.1920
(ümber nimetatud koloneliks 24.11.1922)

Aumärgid:

Georgi rist IV – 12.01.1915 (nr. 232814)
Georgi rist III – 30.01.1915 (nr. 5252)
Georgi rist II – 06.03.1915 (nr. 5292)
Georgi rist I – 08.03.1915 (nr. 2632)
Prantsuse Sõjamedal – 22.02.1916 (*Medaille militare*)
Stanislav III mõõkadega – 19.09.1916
Anna III mõõkadega – 30.11.1916
Stanislav II mõõkadega – 12.09.1917
Georgi mõõk – 10.1917 (esildis 08.1917)

Anna IV "Vapruse eest" – 15.05.1915
Stanislav III mõõkadega – 05.12.1915
Anna III mõõkadega – 06.04.1916

VR I/2 – 07.04.1922
VR II/3 – 23.02.1920
VR II/2 – 23.02.1920

VR I/1 – 23.02.1920
VR II/3 – 05.03.1920
VR II/2 – 18.02.1925
Läti Karutapja III – 20.04.1921
Kotkarist I mõõkadega – 06.06.1930

Anton Irv ja Karl Parts kohtusid juba I maailmasõja päevil, kui nad teenisid 269. Novorzevi polgus. Ühine teenistus jätkus I Eesti polgus, kus mõlemad täitsid pataljoniülema kohuseid. Koos asusid nad 1918. aasta novembris ka soomusronge formeerima ja täitsid vaheldumisi soomusrongi nr. 1 ülema ja soomusrongide divisjoni ülema (Soomusrongide Ülemjuhataja) kohta. Ühine teenistus lõppes 27. aprillil 1919, kui A. Irv langes lahingus Egle kõrtsi juures Põhja-Lätis. K. Partsi elutee lõpetas aga 1. septembril 1941 Kirovi vanglas mahalaskja kuul.[3]

Tee ohvitseripaguniteni oli neil erinev. K. Parts läbis klassikalise tee – haritud eesti mehena suunati ta lipnikekooli, millele järgnes teenistus ohvitserina väeosas. A. Irvele valis saatus raskema tee – tema ülendati ohvitseriks vapruse eest. Vähem kui kahe kuuga teenis ta välja kõik neli Georgi risti järku – sõduri vapruse ülimat märki. See saavutus pälvis ka liitlasriigi Prantsusmaa tähelepanu, kes vääristas A. Irve vapruse oma kõrgeima sõjalise teenetemärgi Sõjamedaliga. A. Irv on ka teadaolevalt ainus eestlane, kellele selline au on osutatud.

Hilisemal teenistusel lisandusid A. Irvele ja K. Partsile Vene aumärgid ohvitserivapruse eest – Anna ja Stanislavi ordenid mõõkadega.

Vabadussõja teenete eest teenisid mõlemad välja kolm Vabadusristi, sh. kaks (VR II/2 ja II/3) isikliku vapruse eest ja ühe (K. Parts I/1 ja A. Irv I/2) sõjaliste teenete eest. Paraku toimus A. Irve autasustamine postuumselt.

A. Irve ja K. Partsi elust ja teenistusest võib välja tuua sarnasusi ja erinevusi. Ühendas neid aga lahingusõprus, vaprus ja tuline isamaa-armastus. Kuidas oleks nende ühine teenistus kulgenud peale Vabadussõda, võib vaid oletada. Anton Irv langes Eesti Vabariigi eest ja ei pidanud kogema raskusi rahuaegse eluga kohanemisel, alistumise kibedust ega alandavat surma NKVD vangilaagris. Karl Partsi saatuseks oli see kannatustekarikas lõpuni juua.

[3] Eesti Riigiarhiivi filiaal (ERAF), f. 130, s. 13453, l. 107.



Eesti polgu ohvitseride kogu eestseisus ja aukohus 1917. Vasakult: O. Kurvits, O. Mamers, J. Puskar, A. Seiman, K. Parts, A. Irv, O. Luiga, Th. Rõuk.
Laidoneri Muuseumi fotokogu

Karl Parts Vabadussõja päevil.
Laidoneri Muuseumi fotokogu



SUMMARY

Conference "The disappeared branch of armed forces – armoured trains"

Leho Lõhmus PhD, Research Director, Laidoner Museum

On September 21 and 22, the city of Haapsalu hosted a conference dedicated to the history of armoured trains. The conference was opened by **Urmas Sukles**, the mayor of Haapsalu. **Hannes Walter** PhD., Director of the Laidoner Museum, spoke at length on the use of armoured trains. He emphasized that the introduction of this type of armament became possible due to the global revolution in infrastructure development, building of railway and telegraph communication systems in the 1830s–1840s. The first armoured trains were put into use in Austria in 1848. Their wider use, however, falls into later periods – the American Civil War, 1861–1865, the colonial wars at the turn of the century, and World War I. Armoured trains reached their peak during the spin-off battles of WW I, the civil war in Russia and the independence struggle of small nations.

The Red Army possessed 101 armoured trains. Estonia was one of the countries to use armoured trains extensively during the Independence War. In World War II, Germany was the greatest user of armoured trains, having as many as 80 of them in operation in 1943. In the post-war years, the use of armoured trains has almost ceased. To some extent they are still used in Russia for the protection of railway freight going to the Far East.

Mairi Laanetu, a historian, spoke about training camps of the defence force in South Estonia. The presentation focussed on the establishment of these camps, their administration and management, and the organisation of training.

Leho Lõhmus, Research Director at the Laidoner Museum, provided an overview of the activities of the two most famous Independence War armoured train commanders, Captain Anton Irv VR[4] I/2, II/2 & II/3 and Colonel Karl Parts (VR I/1, II/2 & II/3). Both men were born 115 years ago, both had held the high post of the commander of the Armoured Trains Division. The speaker showed a comparative matrix with the biographical data of both men, pointing out differences and coincidences. Irv and Parts had met already during World War I when they served in the 269th Novorzevsk regiment. Then they both served in the 1st Estonian regiment as battalion commanders. Together they started to form and marshal armoured trains in November 1918. Their army service together ended on April 27, 1919, when A. Irv got killed in the battle near Egle tavern in North Latvia. K. Parts' life was ended by a rifle squad bullet in the Kirov prison on September 1, 1941.

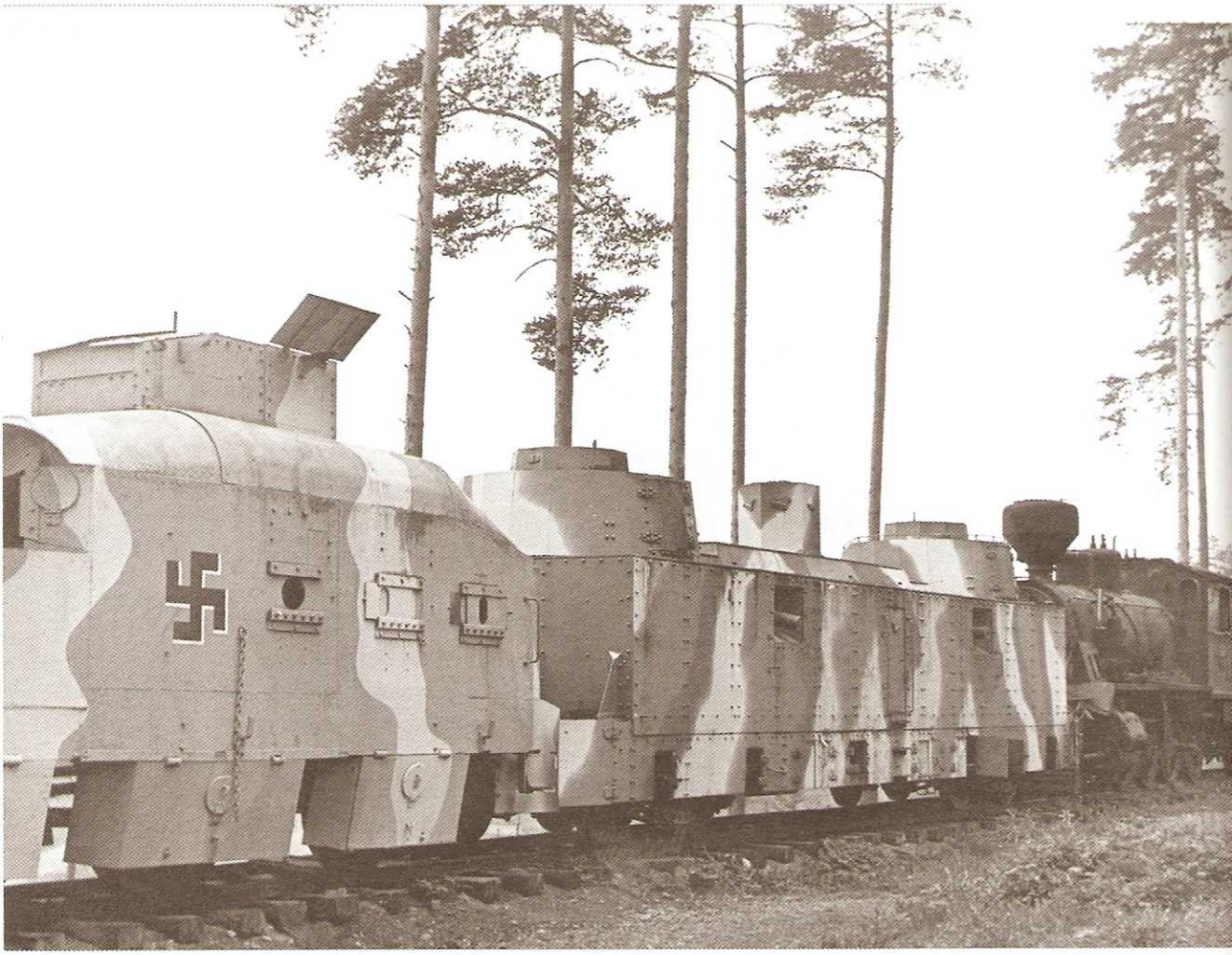
[4] VR – *Vabadusrist*, the Estonian military order "Cross of Liberty".

Mati Õun, a war historian, described the officers of armoured trains as colourful personalities in his presentation. He examined three of them: Lieutenant Colonel Jaan Lepp VR II/2 & II/3, Oskar Luiga VR I/2, II/2 & II/3 and Captain Paul Laaman VR I/3. They all were commanders of armoured trains during the Independence War and made a great contribution to the victory.

Tiina Tojak, Executive Manager of the Estonian War Graves League, gave an overview of the armoured train fighters who had fallen in the Independence War and their burial places. It is known that 323 armoured train fighters were killed in action, to date 56 of the graves have survived and are marked, another 49 have been identified but are still unmarked. The conference participants had an opportunity to visit two thematic exhibitions.

Tanel Lään, head of the exposition department at the Laidoner Museum, had put together an exhibition of photos and records about the formation, weaponry and munitions of armoured trains, their role in the Independence War, and the men who had served on these trains.

Marika Reintam, head of the museum's collections department, had prepared a small display of orders and decorations. It included the orders Cross of Liberty VR I/3, II/2 & II/3 that had belonged to Captain Eduard Neps of the armoured trains, badges of the Armoured Train Division, etc. The conference participants viewed both exhibitions with great interest.



Soome soomusrong II maailmasõja perioodist Parola soomusvägede muuseumis.
Foto: Tiit Noormets

SOOMUSRONGID

Hannes Walter, *dr. phil.*
Laidoneri Muuseumi direktor

Küllap teab tänapäeval taas iga koolipoiss, et soomusrongid etendasid meie Vabadussõja võitmisel erakordselt tähtsat osa. Ajaloohuvilised on lugenud kümneid värvikaid jutustusi küll sellest, kuidas admiral Pitka korraldas n.-ö. põlve otsas soomusrongide ehitamist, küll kaptenite Irve ja Partsi kaelamurdvatest vägitükkidest, kui nad improviseeritud taktikaga soomusronge lahingusse juhtisid.

Kogu sellest haaravast ja heroilisest kirjavarast võib jääda (ja on jäänudki, nagu allakirjutanu oma kogemustest teab) moonutatud pilt soomusrongidest kui mingist isevärki Eesti leiutisest. Skeptikud, seostades soomusronge Vabadussõja erioludega, suhtuvad samas iroonilise muigega tõsiasjasse, et Eesti kaitsekavas oli soomusrongidele veel Teise maailmasõja eelõhtulgi planeeritud arvestatav roll. Seda seostatakse enamasti Vabadussõja kogemustega väejuhatuse romantikaseguse minevikuihalusega.

Püüame alljärgnevalt anda põgusa ülevaate soomusrongide kui *relvaliigi* sünnist ja ajaloost, mida võib mõõta *poolteise sajandiga.* Tänapäevaks on soomusrong kui *lahingumasin* sõjatandritelt praktiliselt *kadunud.* Üks viimaseid sõdu, kus soomusrong laiemat kasutamist leidis, oli *Indo-Hiina sõda 1960/70. aastatel.* Tookord kasutasid *ameeriklased* soomusronge strateegilise ranniku-raudtee julgestamiseks partisaniohtlikes piirkondades, kusjuures soomusrongidel tuli lüüa korralikke lahinguid. Soomusrongid on aga jäänud tähtsaks abinõuks raudtee *julgestamisel sisevaenlase vastu* ebastabiilsetes riikides. Pärast N. Liidu lagunemist on soomusrongide kasutamine endises Nõukogude *Kesk-Aasias* ja *Kaug-Idas* järsult kasvanud.

SOOMUSRONGID ENNE ESIMEST MAAILMASÕDA

1830/40. aastatel algas globaalses infrastruktuuris revolutsioon – ***raudteevõrgu ja telegraafiside*** loomine. Transpordi- ja sideliinide ehitamine toimus seejuures praktiliselt sünkroonselt, kuna telegraafiliinid rajati piki raudteid. Nii kujunes mõnekümne aastaga Euroopas ja Põhja-Ameerikas, sajandi lõpuks aga kogu maailmas võrgustik, mis kandis tsivilisatsiooni terve sajandi vältel. Alles 20. sajandi teisel poolel suutsid maantee- ja õhutransport ning raadioside murda tandemi raudtee–telegraaf monopoli.

Sõjalises mõttes kujutas raudtee–telegraafivõrk nüüd struktuuri, mille kontrollimine oli eelduseks sõjateatri valitsemisele ja seeläbi edukale sõjapidamisele. Kõige hõlpsam vahend raudteevõrgu kontrollimiseks oli loomulikult raudteel liikuv võitlusabinõu. Kauba- ja reisirongi kõrvale seega lausa pidi sündima ***soomusrong.*** Olgu rõhutatud, et erinevalt hilisematest soomustatud sõjamasinatest – tankist ja soomusautost – on soomusrong

defensiivne relv. Kuigi soomusronge kasutati (sh. meie Vabadussõjas) edukalt ründevahendina, on soomusrong oma olemuselt kaitsevahend. Tema põhiülesanne on kaitsta raudteevõrku, tagada selle funktsioneerimine, ja üksnes abifunktsioonina on soomusrongil ründeülesandeid, kasutades ära raudteevõrku. Pelk tõsiasi, et soomusrongi tegevus on aheldatud raudtee külge, muudab võimatuks selle võitlusvahendi kasutamise nii, nagu toimisid 19. sajandil ratsavägi ja 20. sajandil tankid.

Soomusrongide *eelajalugu* algab ***1848. aastal Austrias***, kus seoses mässuga Viinis ehitati esimesed soomusrongid võitluseks sisevaenlasega. Need koosnesid tavalisest vedurist, mis tõukas enda ees lahinguvagunit, mille soomus oli valmistatud kõige käepärasemast materjalist – raudteerööbastest. Laskeavadest andis meeskond püssidest tuld. Austerlased kasutasid samasuguseid soomusronge ka *1866. a. sõjas Preisimaaga* Doonau sildade kaitsel. Eelajaloo alla mahuvad ka *Prantsuse soomusrongid Pariisi kaitsel 1871. a. sõjas Preisimaaga.* Samamoodi improviseeris soomusrongid *Briti merevägi Egiptuse retkel 1882. a.*

Paralleelselt taoliste oludest tingitud katsetega algas aga teisel pool Atlandit soomusrongide n.-ö. *teadlik kasutamine.* ***Ameerika kodusõjas 1861–1865***, mida juhtivad sõjateoreetikud peavad esimeseks totaalseks sõjaks, leidsid ka raudteed uut moodi kasutamist – need allutati täielikult sõjaväele. Esmakordselt ajaloos loodi ***raudteeväed tööstuslikult ehitatud soomusrongidega, millel olid ka suurtükivagunid.*** Tõsi, suutükkidest sai tulistada vaid raudtee suunal, sest neil puudusid tagasilööki summutavad kompressorid. Ameerikas loodi ka soomusrongide taktika, milles kesksel kohal oli raudteesõlmede ja -liinide kaitse, oma veoste julgestamine ning koostöös ratsaväega sissemurded vastase territooriumile, vastase tagalabaaside hävitamine ja transpordi halvamine. Põhjalaste võit rajanes suures osas infrastruktuuri kontrollimisele soomusrongide abil.

Euroopas ehitati esimene soomusrong korralike jooniste järgi *1884. a. Prantsusmaal.* Rongil oli kolme 150 mm suurtükiga soomusvagun kui peamine lahingujõud. Soomus külgedel oli 18 mm, lael 6 mm. Kohmakaks tegi rongi see, et suurtükid olid ilma kompressorita. See nõudis laskmise ajal teiselt rööpmepaarilt vastutuge, et vagun tuld andes kummuli ei lendaks.

Sajandivahetusel ilmutasid soomusrongid erilist tõhusust ***koloniaalsõdades.*** Inglise merevägi, mis Briti soomusjõu arendamisse on panustanud mitu korda rohkem kui armee, ehitas korralikud soomusrongid võitluseks *buuridega 1899–1902.* Inglaste rongidel olid 10 mm terasplekiga kaetud vagunid, mille vooderduseks olid lauad, vahel aga liiv. Vaguni külgedel olid laskeavad. Tänu rongidele julgestati raudteed ja suruti raskerelvadega nõrgalt varustatud buurid geriljadena tühermaadele. *Sakslased ehitasid oma esimesed soomusrongid 1900. a. boxerite mässu mahasurumiseks Hiinas.* Samuti kasutasid nad soomusronge *1904. a. hererode mässu summutamisel Aafrikas.*

Venemaa ehitas esimesed *soomusvagunid 1904. a. Vene-Jaapani sõja taustal.* Neid ei kasutatud aga lahingutegevuseks soomusrongidena vaid haagiti varustusrongide koosseisu, et julgestada transporte poolmetsikute nomaadihõimude rünnakute vastu. Konstruktsioonilt olid Vene soomusvagunid

eeskujulikud, kaetud samuti 10 mm terasplekiga ja liiv-puit-vooderdisega nagu inglaste rongid Buuri sõjas. Uudiseks olid aga süvendiga laskeavad, mis kaitsesid paremini meeskonda ja parandasid vaatlust. Üksikutele vagunitele paigutati ka kuulipilduja või kompressoriga suurtükk. Pärast sõda pühendas Venemaa kõigist riikidest kõige enam tähelepanu soomusrongide arendamisele. Põhjuseks oli muidugi hiiglaslik ja ebastabiilne territoorium, kus raudteeliinid olid kriitilise tähtsusega elusoonteks.

SOOMUSRONGID ESIMESES MAAILMASÕJAS

Esimesse maailmasõtta astusid kõik riigid suhteliselt vähese arvu soomusrongidega. Enim soomusronge – paarkümmend – oli ***Saksamaal.*** Need olid n.-ö. klassikalised, koosnedes soomusvedurist ja kahest võitlusplatvormist, mis olid relvastatud välikahuriga pöördtornis ja külgedel kuulipildujatega, mille horisontaalne tulistamisnurk oli 120 kraadi. Saksa soomusrongid, mida oli 8, osalesid Belgia kiirel hõivamisel. Tähtis osa oli neil venelaste purustamisel Tannenbergi lahingus. Positsioonisõja perioodil profileerisid sakslased oma soomusrongid ümber rasketeks, andes neile peamiselt mobiilse tulereservi ülesande. Ronge oli kolme tüüpi:

– vedur ja kolm platvormi 80 mm soomusega, igal 210 mm kaugelaskasuurtükk ja kaitseks kuulipildujad;

– vedur ja kaks 60 mm soomusega platvormi, kummalgi 305 mm suurtükk ja raskekuulipildujad;

– vedur ja kaks 185 mm soomusega platvormi, relvadeks 240 mm või 380 mm raskesuurtükk ja kuulipildujad.

Kui 1916. a. algas Saksa strateegiline pealetung idas, lõhkusid soomusrongid suure eduga Vene rinnet. Väga edukad olid soomusrongid Rumeenia purustamisel. Saksamaa rakendas raskeid raudteepatareisid ka ranniku kaitseks.

Prantsusmaa läks sõtta kergete soomusrongidega, mille soomus oli tavaliselt 20 mm. Nagu ikka, oli nendel soomusrongidel keskel soomusvedur ja ees kuulipildujavagun, mille esiosas oli poolümaras tornis 180 kraadi all tulistav 75 mm kahur; suutükivagunil oli kaks samakaliibrilist kahurit pöördtornides. Prantsuse rongid aeglustasid Saksa edasitungi 1914. aastal, kuid hiljem kaotas väejuhatus nende vastu huvi. Rasked raudteepatareid jäid rannakaitsele.

Briti kodusaarte kaitseks rakendati kaks rasket rannikusoomusrongi. Ühtlasi ehitasid inglased 1914. a. Belgias kolm soomusrongi, mis relvastati 120 mm kahuritega ja mehitati vabatahtlikega raudteekompaniidest. Ulatuslikult kasutati soomusronge võitlusest Lähis-Idas.

Belgia läks sõtta kolme soomusrongiga. Need koosnesid kinnisest kuulipildujavagunist, mille külgedel olid laskeavad, ja pooleldi kaetud lahtise otsaga suurtükiplatvormist, mille poolkinnises pöördtornis oli 75 mm välikahur. Rongid olid kaetud 18 mm laevasoomusega.

Austria soomusrongidel oli tavaliselt lisaks vedurile suurtükiplatvorm ja kaks kuulipildujaplatvormi. Suurtükivaguneid oli kahte tüüpi. Ühel oli 70 mm kahur vaguni esiosas poolümartornis, kus tulistamisnurk oli 180 kraadi. Teisel oli kaks samakaliibrilist kahurit, üks ees poolümartornis ja teine samal moel külje peal. Soomus oli tavaliselt 44 mm. Sõja kestel langes üks terve rong itaallastele saagiks, mis Lääne-Euroopa sõjatandril oli haruldane sündmus.

Itaalia rakendas soomusronge eeskätt rannakaitseks. Neil tuli sagedasti võidelda sadamaid pommitama tulnud Austria laevadega. Itaalia soomusrongid nagu Briti omadki loodi mereväe poolt. Olles maailma suurimaid, vajasid nad kahte vedurit. Võitlusosa hõlmas tavaliselt 3–5 suurtükivagunit, 2–4 laskemoonavagunit, remont- jms. platvorme. Rongidel oli ühtne suurtükkide kaliiber, kas 76, 120 või 152 mm. Võitlusvagunite soomus oli 50 mm paksune; rongis oli vastavalt kas 12, 13 või 16 vagunit. Rongid baseerusid rannikul 60 km vahedega ja jõudsid ohustatud paika 40 minutiga. Välitelegraafi abil toimis eeskujulik side vaatluspunktidega rannikul, raudteejaamade ja rannakaitse juhtimiskeskustega. Sõja lõpuks oli Itaalial 12 soomusrongi.

Venemaal oli sõja algul neli soomusrongi ja 1917. a. revolutsiooni eelõhtuks seitse. Oma insener-tehnilise mõtte poolest olid Vene rongid parimad maailmas. Tavaliselt koosnesid nad soomusvedurist, suurtükiplatvormist ja kahest kuulipildujavagunist. Suurtükiplatvormil oli täieliku pöördtorni esiotsas 76 mm välikahur ja teisel pool 180 kraadi all pööravas tornis 76 mm mägikahur. Vaguni külgedel oli neli poolümartorni raskekuulipildujatega, mille pöördenurk oli 120 kraadi. Kuulipildujavagunil olid sarnased pooltornid külgedel. Iga võitlusvaguni lael oli komandöri vaatlustornike, mis tunduvalt hõlbustas vaatlust. Vene rongide hea idee rikkus aga ära armetu 10 mm soomus, mis muutis nad vastasele hõlpsaks saagiks.

Kuigi soomusrong ei olnud Esimese maailmasõja käigu jaoks otsustav võitlusvahend, hindasid kõik riigid soomusrongi tähtsust sedavõrd, et säilitasid selle relvaliigi oma armeedes Teise maailmasõjani. Soomusrongide hiilgeaeg saabus aga pärast Esimese maailmasõja lõppu sõjategevuses Ida-Euroopas ja Venemaal, ja see inspireeris siinseid riike pühendama soomusrongidele rõhutatud tähelepanu.

SOOMUSRONGID ESIMESE MAAILMASÕJA JÄRELVÕITLUSTES

Pärast Esimest maailmasõda hargnesid Ida-Euroopas ulatuslikud võitlused, mis kujundasid uue Euroopa kaardi. Võitluste raskuspunkt oli endise Vene impeeriumi hiiglaslikel, hõredalt asustatud aladel, kus raudtee roll muutus otsustavaks. Nii näemegi, et Nõukogude Vene Punaarmee muutus maailma juhtivaks soomusronge kasutavaks jõuks. 1. oktoobril 1920. a. oli ***Punaarmeel 101 soomus-***

rongi ja iseliikuvat soomusplatvormi. Seda oli rohkem kui kõigil teistel maailma armeedel kokku, kusjuures tsaariarmeelt oli Punaarmee pärinud vaid seitse soomusrongi. Ajavahemikus *1918–1921 ehitati 75 soomusrongi ja 102 soomusplatvormi.* Punaarmee relvastuses loeti 1918. a. lõpus 23, 1919. a. algul 43 ja 1919. a. kevadel 60 soomusrongi. Reeglina toetas Eesti Vabadussõja perioodil punaväes armeed 3 kuni 5 soomusrongi. Ka nn. valged armeed kasutasid laialdaselt soomusronge. Näiteks Põhja-Venemaal, Arhangelski–Murmanski ruumis opereerival 35–40-tuhandelisel liitlaste ja Vene valgete armeel oli 1919. a. toeks 7 soomusrongi. Valgete nõrkuseks oli tõsiasi, et tööstus-proletariaat hoidis valdavalt punaste poole ja sellega seoses oli valgetel suuri tehnilisi raskusi rongide ehitamisel. Soomusrongidel oli oluline roll *Poola–N. Vene sõjas* ja kõigis N. Vene sõdades oma läänenaabritega. Seejuures oli *Eesti Vabadussõda*, mida vaatleme eraldi, ainus sõda, kus Punaarmee oli soomus-rongide osas nii tehniliselt kui taktikaliselt nõrgem osapool. Poola–Vene sõjas olid võitlevad pooled enam-vähem võrdsed. Kõigil muudel rinnetel oli initsiatiiv Punaarmee käes.

Meie historiograafias on enim tuntud Eesti–Läti rindelõik. Hoopis vähem teab meie lugeja soomusrongidest Soome vabadussõjas. Paraku jäi seal prevaleerivaks Punaarmee tegevus. Soome armee suutis ehitada vaid ühe enam-vähem kriitikat kannatava soomusrongi *Karjalan Pelastaja* (Karjala Päästja), mis opereeris alates 11. veebruarist 1918 Karjala rindelõigus. See koosnes soomus-vedurist, millele oli õhukese terasplaatidest katte varju paigutatud 76 mm mägikahur, ja ühest kuulipildujavagunist, mille kahe laudadest kihi vahel olid tellised. Teised soomlaste soomusrongid ei vääri oma nimetust. Punastel seevastu opereeris Soome vastu kolm tsaariaegset standardset soomusrongi 76 mm kahuritega. Neile lisaks olid rongidel vagunid 37 mm Maxim automaatkahurite ja kuulipildujatega. Neist kaks võtsid saagiks Soomet abistama tulnud sakslased. Soome punased ehitasid kümme soomusrongi. Kõigil neil oli vastavalt klassikalisele skeemile keskel soomusvedur ja kaks võitlusplatvormi, kummalgi kaks kuni neli kahurit ja kuulipildujad. Kasutati 75 mm laevasuurtükke, 57 mm Nordenfeld poolautomaatkahureid ja 47 mm laevakahureid. Rongide meeskonnas oli sadakond meest. Kõik soomusrongid langesid sõja lõpus saagiks Soome armeele.

SOOMUSRONGID KAHE MAAILMASÕJA VAHEL

Kahe maailmasõja vahel omas suurimat arvu soomusronge **N. Liit**, kus rongid olid jagatud kolme kategooriasse:

A – raske löögisoomusrong. Koosnes soomusvedurist ja 2 suurtüki-platvormist, kummalgi kaks 76 mm kahurit pöördtornides ja 8 raskekuulipildujat, seega kokku 4 kahurit ja 16 kuulipildujat. Rongi teenindav osa koosnes 23 vagunist, neist 10 reakoosseisu jaoks ja üks ohvitseride elamisvagun, lisaks köökvagun, saunvagun, vagun ratsaluure hobustele ning laskemoona- ja varustusvagunid.

B – keskmine soomusrong. Koosnes poolsoomusvedurist ja pealt lahtisest suurtükiplatvormist kahe 107 või 122 mm suurtükiga ning 4 raskekuulipildujaga. Rongi teenindav osa koosnes 9 vagunist.

C – kerge soomusrong. Koosnes kergelt soomustatud vedurist ja lahtisest suurtükiplatvormist ühe 152 või 203 mm suurtüki ning 2 kuulipildujaga. Rongi teenindav osa koosnes 7 vagunist.

Lahingueeskiri, millega Punaarmee läks Teise maailmasõtta, ütles soomusrongide kohta järgmist: *soomusrongid omavad tugevat tulejõudu (relvastuseks on neil välisuurtükid ja raskekuulipildujad), mistõttu võivad nad dessandiga tugevdatult teotseda iseseisvalt kaugel oma vägede positsioonidest.* Punaarmee soomusrongid olid koondatud divisjonidesse, igas üks raske- ja kaks kerget või keskmist rongi. Divisjonid koondusid kahekaupa polkudeks.

Tegelikkuses ülalkirjeldatud taktikat ellu viia ei õnnestunud. Saksa–Vene sõja algperioodil oli sakslastel nii suur õhuülekaal, et Punaarmee soomusrongid valdavalt hävitati *Stukade* poolt, või jätsid venelased need taganemisel lihtsalt maha. Hiljem profileeriti soomusrongid ümber liikuvateks soomustatud õhutõrjepatareideks, millel oli teatud roll suurte raudteejaamade õhukaitsel. Ronge kasutati ka rannakaitsel.

Ka sõja kõrvalrinnetel polnud rongidel suuremat edu. 1941. a. rakendasid venelased Soome rindelõigus 10 soomusrongi. Neist seitse julgestas Murmanski raudteed ja kolme püüti kasutada oma vägede taganemise katteks. Nimetatud kolmest rongist ühe hävitasid sööstpommitajad 20. augustil 1941 ja kaks langes soomlastele saagiks vastavalt 22. augustil ja 28. oktoobril 1941. Soome rindel toiminud rongide koosseis oli veidi erinev eespool toodud teoreetilisest klassifikatsioonist – rongidel oli kas kaks 76, 107 või 122 mm kahurit ja neli kuni kuus raskekuulipildujat või üks 240 mm suurtükk ja kaks kuulipildujat.

Kahe maailmasõja vahel kasutati soomusronge kõige ulatuslikumalt **Kaug-Idas** peetud sõdades – nii Hiina ja Jaapani vahel kui ka Hiina kodusõjas. Soomusrongidel oli oma roll ka võitluses mässulistega Lähis-Idas. Euroopas rakendati soomusronge mässu mahasurumisel **Austrias** 1934. aastal.

N. Liidu läänenaabritest omistas soomusrongidele suurimat tähelepanu **Eesti**, omades rahu ajal kolme soomusrongi, kuid nähes sõja korral ette 8 laia- ja 2 kitsarööpmelist rongi (vt. artiklit Eesti soomusrongidest). **Lätil** oli rahuaegses armees 4 ja **Leedul** 2 soomusrongi, 2 rongi oli ka **Poolal** ja **Soomel**. Poolas, kus rongid kuulusid 2. raudteerügementi, planeeriti nende kasutamist lähedasena N. Liidu taktikale. Eriti koostöös ratsaväega pidid rongid sooritama sügavaid läbimurdeid, toimima katteosadena, andes tulekatet ning julgestades defensiivse poole peal raudteesõlmi. Nagu teame, ei saanud Balti riigid oma soomusronge tegelikkuses katsetada. Poola soomusrongide tõhusust pärssis oluliselt tõsiasi, et riigi territooriumil oli korraga mitu erineva rööpmevahega raudteed, ja

loomulikult ka *Luftwaffe* mõõtmatu üleolek õhus. Poola rongid olid aga tehniliselt väga heal tasemel ja sõjasaagina kasutasid sakslased neid suure eduga idakampaanias.

Et kaudseltki hinnata soomusrongide võimalikku rolli juhul, kui Eesti oleks 1939. aastal valinud vastupanu tee, on kõige otstarbekam vaadelda Soome soomusrongide tegevust Talve- ja Jätkusõjas.

Soome soomusrongid enne Teist maailmasõda

23. novembril 1918, kui Saksa väed Soomest lahkuma hakkasid, loovutasid nad punastelt saagiks võetud ja korrastatud soomusrongid Soome 2. diviisile, mille vastutusel oli Karjala kannase kaitse. 1926. a. anti rongid üle Viiburi kaitseliidule, mille koosseisus loodi soomusrongide divisjon. Divisjonis oli ca 120 meest, kes väga agaralt treenisid ja harjutasid, nii et sõja puhkedes võis soomusrongide meeskondi lugeda professionaalideks. Rongid ise tegid 1931. a. läbi kapitaalremondi ja moderniseerimise, mille käigus nad said õhutõrjerelvastuse. Erinevalt N. Liidu, Eesti, Poola jt. vaadeldava regiooni riikide taktikast, ei näinud Soome soomusrongide koosseis ette dessanti. Ronge vaadeldi pigem mobiilse tulereservi kui löögiüksusena. Oluline ülesanne oli ka rannakaitse.

Talvesõda

Soome soomusrongid mobiliseeriti 8. oktoobril 1939 ja 30. novembril asusid nad kannasele. Rongide meeskonnas oli 3–4 ohvitseri, 22–25 allohvitseri, 40–47 sõdurit ja 8–10 raudteelast ning üks "kantseleilotta", kokku ca 80 inimest. Kummagi rongi lahinguosa koosnes soomusvedurist, kahest suurtükiplatvormist (á üks suurtükk ja üks tornikuulipilduja ning 3–4 kuulipildujat korpuses), ühest kuulipildujaplatvormist (á 6–8 kuulipildujat korpuses) ja kahest kontrollplatvormist. Vahel lülitati lahinguosa koosseisu ka remontplatvorm. Relvastuses oli kummalgi rongil kaks 76 mm kahurit, 13–15 raskekuulipildujat, 4 automaati, ühel rongil ka õhutõrjekuulipilduja ja 5 püstolkuulipildujat. Rongi teenindav osa koosnes 16 vagunist, sh. meeskonna ja ohvitseride elamisvagunid, saun, köök, laskemoona- ja varustusvagunid jms.

1. soomusrong suunati sõja puhkedes Laadogast põhjapoole, kus see edukalt kattis evakueerimist raudteel ja andis kompanii- kuni pataljonisuurustele gruppidele vastulööke raudtee tsoonis. Jaanuari lõpuks oli rong venelastel hinge nii täis teinud, et nad korraldasid rongi vastu spetsiaalse rünnaku 12 pommitajaga. Edu neil polnud, kuid sellest alates oli rong sihtmärgiks pidevatele, 15 kuni 20 pommitajaga sooritatud õhurünnakutele.

Veebruari keskel läks rong hooldusremonti, mida rongiülem kasutas seniste kogemuste kokkuvõtmiseks. Tema näpunäiteil ehitati soomusvedurile lisakorsten, mis suunas suitsu maha, parandades maskeerimist. Rong sai lisaks teise õhutõrjekuulipilduja ja rindel rajati nüüd rongi jaoks metsa viiv harutee, mis lõppes liivakarjääris, kuhu rong tugevate õhurünnakute puhul peitus.

2. soomusrong opereeris samuti Laadogast põhjapool, kuni suunati

25. veebruaril 1940 kannasele. Siin tegi rong vajadusel ettesööste, andes tuletoetust jalaväele. Vastulöökide ja taandumise puhul toetas rong jalaväge, võideldes ise üha rängemate õhurünnakutega. Ometi on lausa kummaline, et masendavalt ülekaalukas N. Liidu lennuvägi ei suutnud kumbagi rongi kolme kuu jooksul isegi tõsisemalt vigastada. Rongid õigustasid end täiesti ja läksid vaherahu saabudes Kouvolasse puhkama. Vahepeal oli Soome õhutõrje järsult tugevnenud. Talvesõja vähem kui sajalt 20 mm õhutõrjekahurilt kasvas nende arv 382-ni. See võimaldas nüüd relvastada ka soomusrongid 20 mm õhutõrjeautomaatidega.

Jätkusõda

Sõja algetapil, mil Soome armee peale tungis, toetasid rongid raudteetsoonis jalaväge nii kannasel kui ka Ida-Karjalas. Rongide meeskonnas oli 4–5 ohvitseri, 21–31 allohvitseri ja 57–101 sõdurit, kokku 93–126 meest. Rongide koosseis oli veidi erinev. Rongil nr. 1, mis septembrini 1942 toimis kannasel, oli soomusvedur, kaks kontrollplatvormi, kaks suurtükiplatvormi (esimesel kaks 40 mm õhutõrjeautomaati ja seitse kuulipildujat, teisel kaks 76 mm välikahurit ja kuus kuulipildujat), üks kuulipildujaplatvorm ühe õhutõrje- ja 8 tavalise kuulipildujaga ning üks raudteepioneeride vagun. Hooldusrong koosnes vedurist ja 15 vagunist, sh. saun, köök, büroo, relvatöökoda, varustus- ja elamisvagunid.

Rong nr. 2 toimis Ida-Karjalas ja oli relvastatud kahe 49 mm õhutõrjeautomaadi, kahe 76 mm välikahuri ja 17 kuulipildujaga. Rong toimis pikemat aega koos raudteepatareiga nr. 2, mille koosseisus oli neli 152 mm *Canet* merekahurit. Rong kattis raskepatareid, mis andis tõhusat tuletoetus jalaväele, võitles vastase soomusrongidega ja toetas jalaväge raudtee tsoonis.

1942. a. septembris allutati mõlemad soomusrongid õhukaitse ülemale. Rongide koosseisu vähendati kahele ohvitserile, 11 allohvitserile ja 39 sõdurile ning relvastus profileeriti ümber. Kummalgi rongil oli nüüd kolm 40 mm õhutõrjeautomaati, kaks 20 mm õhutõrjeautomaati ja kaks õhutõrjekuulipildujat kolmel platvormil. Rongide põhiülesanne sõja lõpuni oli oluliste raudteesõlmede õhukaitse.

Pärast sõda hoiti ronge arsenalis kuni 1984. aastani, mil need anti üle Parola soomusvägede muuseumile.

SOOMUSRONGID TEISES MAAILMASÕJAS

Saksamaa pühendas kahe maailmasõja vahel soomusrongidele rohkem tähelepanu kui ükski Lääne-Euroopa riik. Vastavalt Saksa doktriinile pidid soomusrongid julgestama oma veoseid raudteel ja toimima taandumisel katteosadena. Pealetungil tuli toetada tulega jalaväge ning teostada sügavaid sissemurdeid, et halvata vastase raudteetransporti, jälitada vastast ning toimida tulereservina rannakaitsel. Ronge oli ette nähtud kasutada paaridena. Rongid pidid valmis olema maandama ka dessanti (põhjaluukidest).

Normaalseks rongi meeskonnaks planeeriti 10 ohvitseri, 21 allohvitseri ja 116 sõdurit. Rongi lahinguosa koosseis pidi sisaldama neli suurtükiplatvormi kokku nelja kahuriga (kaks 75 või 88 mm ja kaks 50 mm) ja kaks miinipildujaplatvormi kokku kolme miinipildujaga (üks raske ja kaks kerget). Raskekuulipildujaid planeeriti rongile kokku 12 ja helgiheitjaid 3 (komandöril, tema abil ja esimesel suurtükiplatvormil). Rongi tüüpkoosseis pidi olema järgmine:

- 1–2 kontrollplatvormi
- suurtükiplatvorm, poolkinnises pöördtornis 75 mm või 88 mm kahur ja kaks kuulipildujat
- suurtükiplatvorm, kinnises pöördtornis 50 mm kahur ja kaks kuulipilduja
- miinipildujaplatvorm ühe raskemiinipildujaga
- miinipildujaplatvorm kahe kergemiinipildujaga
- komandörivagun sidekeskuse ja helgiheitjaga
- laskemoonavagun kahe kuulipildujaga
- köökvagun
- vedur
- komandöri abi vagun kahe kuulipilduja ja helgiheitjaga
- suurtükiplatvorm, pöördtornis 50 mm kahur ja kaks kuulipildujat
- suurtükiplatvorm 75 või 80 mm kahuri ja kahe kuulipildujaga

Rongi soomus pidi koosnema 15 mm terasplaadist, 150 mm betoonist ja puitvoodrist. Rongi teenindavas osas oli ette nähtud ohvitseride elamisvagun, 8 meeskonnavagunit, kaks laskemoonavagunit, kolm laovagunit ja vedur.

Teises maailmasõjas oli Saksamaal rohkem soomusronge kui ühelgi teisel maal, nimelt **80** (1943. a.), ja neid kasutati raudteede julgestamisel Ida- ja Kesk-Euroopas. Tüüpiline Saksa soomusrong koosnes väikesest platvormist 75 mm kahuriga, suurtükiplatvormist 105 mm haubitsaga, soomusvedurist, kuulipildujaplatvormist, õhutõrjeplatvormist neljaraudse 20 mm automaadiga ja tankitõrjeplatvormist 40 mm tt-kahuriga. Sõja lõpupoole keskendati soomusrongid Läänerindele ja kodumaale ning profileeriti põhiliselt õhutõrjeks. Sakslased rakendasid soomusronge ka rannakaitsel.

KIRJANDUS

G. Balfour. The Armoured Train. London, 1981.

Direktivõ Glavnovo Komandovanija Krasnoi Armii 1917–1920. *Moskva*, 1969.

Juhi käsiraamat. Tallinn, 1935.

Jaan Lutsar. Soomusrongide arengust. – "Sõdur", nr. 50–52, 1933.

Jaan Lutsar. Soomusrongide arengust. – "Sõdur", nr. 1–2, 1934.

Paavo Talvio. Suomen puolustusvoiman panssarijunat vuosina 1918–1939 ja niiden edeltajat Vapaussodassa. – "Sotahistoriallinen Aikakauskirja", 4/1985.

"Militar Wochenblatt". 19/1937.

Oruž ie pobedõ 1941–1945. *Moskva*, 1976.

Soomusrongid. – "Sõdur", nr. 21, 1924.

Sovetskaja vojennaja entsiklopedija. I. *Moskva*, 1976.

Paavo Talvio. Panssarijunat Talvi- ja Jatkosodan taisteluissa. – "Sotahistoriallinen Aikakauskirja", 5/1986.

The Military History of World War II. London, 1994.

SUMMARY

Armoured trains

Hannes Walter PhD, Director of Laidoner Museum

From the middle of the 19th century until the second half of the 20th century the global infrastructure was based on railways. The need to have control over the railway network in wartime gave birth to a new phenomenon in military engineering – armoured trains – which combined mobility, fire power, and provided protection of the personnel against the enemy fire. The first improvised armoured trains were built in 1848 in Austria. Their industrial production and purposeful use was launched during the American Civil War, 1861–1865.

All the countries entered World War I with a limited number of armoured trains. These were used for coastal defence, to break through the enemy's defence in the railway zone during offensives, and for cover during withdrawals and protection of railway junctions on the unsecured territory. Trains were industrially built and equipped with different calibre artillery and machine guns to suit their purpose.

Armoured trains attained their greatest glory in the wars that followed World War I, especially the Civil War in Russia and associated warfare between Soviet Russia and its neighbouring countries. In contrast with WW I, fronts were thinner and the role of field smaller. There were almost no air attacks. At the same time, railways and telegraph lines that had been built concurrently played a critical role in transportation and communication. Russia lacked a western-type road network. Those who were in control of railways, controlled the entire territory. The number of armoured trains grew with explosive speed. In 1917 the Russian army had only 7 trains, and by 1920 the Red Army owned as many as 101 armoured trains. The Estonian army had 10 trains at its disposal during the Independence War and they played a crucial role in securing a victory during the mobile warfare. An Estonian invention was the addition of an assault landing force to armoured trains. These company-size landing parties, equipped with automatic weapons allowed the armoured trains, which had broken through the enemy's defence with fire power, to hold the conquered areas until the arrival of the infantry. Otherwise Estonian armoured trains resembled the armoured trains in Soviet Russia or other countries, being usually armed with 4 light artillery guns and 16 heavy machine guns on two armoured carriages and two machine gun mountings, with wagons for landing troops. The armoured locomotive was in the middle of the train and, if necessary, a regular flat car with a long-range artillery gun could be coupled with the train. The train crew normally consisted of 20 officers and 250 to 300 men.

Most of the armies kept their armoured trains between the two world wars. Estonia had 3 armoured trains and planned to have 10 for war time action. However, the importance of armoured trains in the military plans of the countries



Soomusrongi "Kapten Irv" suurtükivagun "Pisuhänd".
Laidoneri Muuseumi fotokogu

continued to decline, because armoured trains on tracks were big and difficult to camouflage, and they were an easy target for the rapidly developing air force. Germany concentrated on armoured trains more than the other countries and had the largest number of them in WW II – altogether 80 trains. They were used successfully for securing the occupied eastern territories where there was danger of partisans, and when reinforced with AA defence capabilities, they were also used for air defence of railway junctions in the East and West.

After World War II armoured trains lost their role. Only the USA used them for coastal defence in Indo-China and railway protection purposes in guerrilla territories. In the confusion that followed the collapse of the Soviet Union, armoured trains have been used for the protection of freight traffic in the Far East.

VABADUSSÕJAS LANGENUD SOOMUSRONGLASED

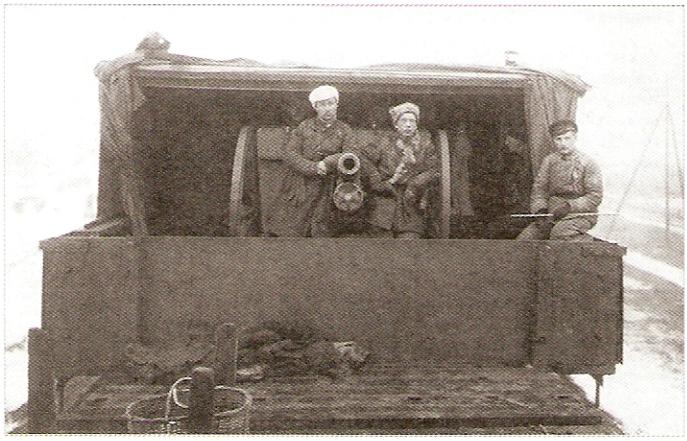
Tiina Tojak
Eesti Sõjahaudade Hoolde Liidu tegevdirektor

ARMORED TRAIN FIGHTERS KILLED IN ACTION DURING THE INDEPENDENCE WAR 1918–1920

Tiina Tojak, Executive Director of Estonian War Graves League

e – enesetapp; h – haigus, haavadesse; k – kadunud; l – langes; s – surnud; t – terror; u – uppus; õ – õnnetus – haud hävinud; + haud säilinud; • tähiseta

Perekonna-nimi	Eesnimi	Auaste	Soomusrong	Sünniaeg	Sünnikoht
Aader	Karl	sanitar	SR Kapten Irv		
Ahlberg	Tõnu	v. -allohv.	LR SR nr. 3	24.07.90	Vao v.
Alliksoo	August	v. -allohv.	LR SR nr. 1		
**Altroff / **	Alfred	reamees	LR SR nr. 4		Tallinn
Aman	Julie / Julia	reamees	LR SR nr. 2	1899/00	
Ambus	Sander	reamees	LR SR nr. 2	19.03.95	Kärla v.
Andrekson	Artur Juhan	reamees	KR SR nr. 1	04.06.01	Pärnu linn
Anton	Arnold	v. -allohv.	LR SR nr. 1	20.05.95	Viljandi
Antson	Aleksander	reamees	SR Kapten Irv	06.03.94	Pihtla v.
Ardel / Arder	Karl	reamees	KR SR nr. 3	21.02.99	Veltsa v.
Aren / Aaren	Mihkel	kapral	LR SR nr. 1	14.03.01	Valga / Voldi
Aru / Arro	Eduard	reamees	KR SR nr. 4	23.08.90	Püssi v. / Sirtsi
Assmann	Martin	veltveebel	LR SR nr. 2		
Bach	Voldemar	reamees	KR SR nr. 3	23.11.98	Vaimastvere v.
Boome	Aleksander	reamees	LR SR nr. 5	04.05.00	Pada v.
Braun	Villem	reamees	LR SR nr. 2		Vaimastvere v.
Burchward / t	Julie / Julia / Juuli	kapral	LR SR nr. 2	20.12.96	Nehatu v.
Böckler / Bökler	Karl	sanitar	LR SR nr. 2	03.08.97	Unukse
Denker	Georg	reamees	LR SR nr. 4		Loodi v.
Ein	Johannes	reamees	LR SR nr. 1	21 a.	Tartu / Narva õp.
Eisenschmidt	Eduard	reamees	LR SR nr. 6	02.09.00	Tahkuranna v.
Ellik	Aleksander	reamees	LR SR nr. 3		Kogna ? v.
Ende	Richard	reamees	LR SR nr. 3	30.03.01	Tallinn
Ennok	Johannes	arst	LR SR nr. 5	19.01.93	Tartu
Evart / Eevart	Villem	reamees	SR Kapten Irv		Lehtse v.
Falkenberg	Karl August	aseohvitser	LR SR nr. 5	1896	Orava v.
Feldmann	Voldemar	reamees	SR Kapten Irv		
Freintal	Hans		SR Kapten Irv	1898/99	Vaikna v.
Grünberg	Harald	reamees	LR SR nr. 3		
Grünberg	Herbert	reamees	LR SR nr. 3		
Grünberg	Voldemar	veltveebel	SR Kapten Irv	24 a.	Kuivajõe
Gärtner / Kärtner	Johannes	n. -allohv.	SR Kapten Irv	08.07.96	Keri v.
Hagmann	Konstantin	lipnik	SR Kapten Irv		
Haller / Aller	Mihail / Mihkel	reamees	LR SR nr. 3	20 a.	Mustjala v.
Hallik	Johan Leopold	reamees	LR SR nr. 6	10.09.93	Jõelähtme v.
Heinmets / Einmets	Villem	reamees	SR Kapten Irv	15.07.95	Mustjala v.
Heinrichson	Arthur Moritz	lipnik	LR SR nr. 1	07.04.96	Tartu
Hirt	Konstantin	n. -allohv.	SR Kapten Irv		
Holm	Johann Adalbert	reamees	LR SR nr. 3	19.02.98	Saarde v.
Irv	Anton	kapten	LR SR nr. 1	17.09.86	Viljandi v.
Ivanov	Nikolai / Nikander	reamees	LR SR nr. 2		Saaluse v.
Jaanisoo / Jaanisson	Martin	reamees	LR SR nr. 1	24.03.96	Lehtse v.
Jaanov	Nikolai	reamees	SR Kapten Irv		
Janson / Jaanson	Arnold	lipnik	LR SR nr. 5	27.10.96	Pärnu



Soomusronglased Vabadussõjas. Vasakult: A. Irv, E. Neps, R. Sabolotny.
Laidoneri Muuseumi fotokogu



Leitnant Reinhold Sabolotny haud Iisaku kalmistul.
Foto: Tiina Tojak

Surmaaeg	Surma põhjus	Surmakoht	Vabadusrist	Kalmistu /Matmiskoht/	
05.11.19	l	Šlipatsi küla			
17.05.19	l	Strenci	VR II/3		
22.03.19					
17.05.19	l	Strenci		Tallinna Kaitseväe	–
01.03.20	h	haavadesse		Tartu Maarja	
27.07.19	l	Ostrovi all		Kärla	
28.03.20	h	haigus		Pärnu Garnisoni	+
10.02.19	l	Karula / haav.		Pärnu Alevi	+
06.09.19	l	Irboska jaam		Püha	–
26.03.19	h	Mustjõgi / haav.	VR	Tallinna Kaitseväe	–
19.03.19	l	Orava mõis		Lähte-K. a.õ.	+
20.03.19	l	Taheva		Lüganuse	
06.06.19	l	Cesise all			
26.05.19	l	Mõniste all		Laiuse	
08.07.19	l	Kebi jõel		Viru-Nigula	+
20.08.19	h	haigus		Võru Garnisoni	+
22.08.19	l	Tšerehha sild			
22.06.19	l	Skangalu mõis		Viru-Nigula	+
09.06.19	l	Cesise all		Valga Priimetsa	•
23.04.19	l	Kasaritsa all		Tartu Maarja / Pauluse	
19.03.20	h	Viljandi hgl., haigus		Tahkuranna	
30.03.19	l	Petseri		Tallinna Kaitseväe	–
05.03.19	l	Strenci	VR II/3	Tallinna Nevski	+
08.07.19	h	Kebi jõel / Tartu hgl.		Tartu Maarja	
06.09.19	l	Irboska jaama juures		Võru Ganisoni	+
18.07.19	l	Berezki jaam		Vastseliina	+
06.09.19	l	Irboska			
23.02.20	h	haigus		Tallinna Kaitseväe	–
09.03.19	l	Strenci			
06.03.19	l	Strenci			
19.08.19	l	Veški jaam	VR II/3	Tallinn Rahumäe	
06.09.19	l	Irboska jaam		J-Peetri	+
07.05.19	l	Košeljaha all			
22.03.19	h	Tsooru		Haapsalu a.õ.	
29.02.20	h	kopsupõletik		Viljandi VSLK	
06.09.19	l	Irboska jaama juures		Mustjala	
31.01.19	h	Sangaste / Tartu hgl.		Tartu Pauluse	•
29.05.19	h	Strenci			
16.03.19	õ	õnnetus rongis		Saarde	+
27.04.19	l	Egle jaam	VR I/2; II/2; II/3	Viljandi VSLK	+
03.08.19	h	Ostrovi all		Tartu Pauluse ük. K22	•
24.02.19	l	Strenci		Ambla / Sipelga	
12.08.19					
05.11.19	l	Paneva all		Vana-Pärnu	+

Perekonna-nimi	Eesnimi	Auaste	Soomusrong	Sünniaeg	Sünnikoht
Jantov / Jantav	Jüri	kapral	LR SR nr. 3	29.02.96	Lihula v.
Järv	Jaan	reamees	LR SR nr. 3		
Järv	Johannes E. / Konst.	vabatahtlik	LR SR nr. 2	1900	Pajusti
Jürgenson	Peeter	reamees	KR SR nr. 4	29.01.96	Võru
Kadak	Karl	lipnik	LR SR nr. 3	25.05.82	Pühajärve v.
Kahn / Kaan / Kagan	Julius	arst	KR SR nr. 3	1893	
Kahro	Aleksander	reamees	LR SR nr. 1	29.10.97	Võru
Kalam / Kalm	Hans Joh. / Jaan	reamees	LR SR nr. 1	03.08.97	Viiratsi v.
Kalam	Tõnis	reamees	SR Kapten Irv	14.09.98	Viiratsi v.
Kallas	August	veltveebel	LR SR nr. 1	20.09.96	Kasaritsa
Kallismaa	Raoul	reamees	LR SR nr. 3	17 a.	Tallinn
Kammer	Eugen	v.-allohv.	LR SR nr. 2	1892	Jõhvi v.
Kand	Mihail	reamees	LR SR nr. 3	14.12.98	Muhu-Suure v.
Kannussaar	Peet	reamees	LR SR nr. 6	25.12.97	Audru v.
Karlsberg	Karl	SR int.		02.05.99	V-Vändra v.
Karp	Paul / Pavel	reamees	LR SR nr. 3		Iisaku v.
Kask	Aleksander		LR SR nr. 2	1888	Pada v.
Katvelt	Ado	reamees	LR SR nr. 3		Kogula v.
Kaunis	Aleksander	reamees	SR Kapten Irv		Maasi v.
Kesküla / Keskküla	Aleksander	reamees	LR SR nr. 1	26 a.	Kärla v.
Kesküla	Matvei	reamees	SR Kapten Irv	02.11.99	Kärla v.
Kickhöfer	Arthur Johann	v.-allohv.	SR Kapten Irv		Šveitsi kodanik
Kiik	Voldemar	reamees	SR Kapten Irv	30.08.98	Koiola v.
Kiisvek	Martin	lipnik	KR SR nr. 2	14.12.96	Peterburi
Kikas	Paul	reamees	LR SR nr. 1	02.06.95	V-Otepää v.
Kirsipuu	Ferdinand	reamees	KR SR nr. 2	16.07.97	J-Jaani / Kurisu
Kitt	Aleksander	reamees	LR SR nr. 1		Pihtla v.
Kiviloo	Friedrich	v.-allohv.	LR SR nr. 2	17.02.91	Koigi v.
Klavin	Aleksander	reamees	SR Kapten Irv		
Klimberg	Arthur	sv.ametnik	LR SR nr. 5	12.06.91	Meeksi v.
Kocher	Felix	reamees	SR Kapten Irv	22 a.	Paide
Koel	Aleksander	reamees	LR SR nr. 1	21 a.	Saaremaa
Kokla	Johannes	reamees	LR SR nr. 3	29.07.99	Kullamaa
Konno / a	Kaarel / Karl	reamees	KR SR	01.10.88	Vaivara v.
Kontus	Voldemar	aseohvitser	LR SR nr. 2	26.01.96	Uue-Vändra v.
Koopuu / Krobu	Priidu	reamees	LR SR nr. 3	20 a.	Pihtla v.
Korsar	Mihkel	v.-allohv.	LR SR nr. 3	20.10.98	Abruka v.
Krais / Karis	Georg	reamees	SR Kapten Irv	1899	Tallinn
Kristjan	August	reamees	LR SR nr. 2	22.06.94	Heimtali v.
Kronk	Konstantin	alamkapten	LR SR nr. 4	26.08.95	Narva
Kroon	Karl	reamees	LR SR nr. 2		
Krustok	August	reamees	KR SR	11.08.85	Auvere-Joala v.
Kruuk	Aleksander	reamees	LR SR nr. 2	18 a.	Jüri v.
Kukk	August Johannes	reamees	LR SR nr. 3	12.10.98	Elistvere v.
Kukk	Rudolf Theodor	reamees	LR SR nr. 3	04.09.86	Pangodi
Kuldvere / k / vee	Eduard	reamees	LR SR nr. 2	1898	Rakvere v.
Kull	Hendrik / Heinrich	reamees	SR Kapten Irv	20.02.00	Voltveti v.
Kultas	Albert Rudolf	reamees	LR SR nr. 5	1889	
Kuningas	Jaan	reamees	KR SR	25.06.79	
Kupp / Kuup	Aleksander		LR SR nr. 6		Pada v.
Kurvits	Eduard	reamees	SR Kapten Irv		Sürgavere v.
Kurvits	Karl Voldemar	kapral	LR SR nr. 1	07.09.91	Karula v.
Kuus	Otto	reamees	SR Kapten Irv		Mõniste v.
Kuus	Voldemar	reamees	SR Kapten Irv		Võru
Kuusik	Eduard	reamees	SR Kapten Irv		
Kuusik	Otto	reamees	LR SR nr. 3		Kogula v.
Kuusk	Jüri	reamees	LR SR nr. 2	1885	Kirbla k.
Kuusmann / Kuuskmann	Ernst	reamees	LR SR nr. 2		
Kõrtsmik	Mihkel / Mihail	v.-allohv.	LR SR nr. 3	18.06.93	Hellamaa v.
Käba	August	kapral	LR SR nr. 1	22.11.97	Suure-Jaani
Käärik	Karl	reamees	LR SR nr. 6	1899	Koiola v.
Köögart / Köögard	Jüri	v.-allohv.	LR SR nr. 1	19.01.92	Uue-Võidu v.
Külaots	Leonhard Joh.	v.-allohv.	LR SR nr. 3	01.03.95	Pangodi v.
Künnapuu	Johan	alamleitnant	SR Kapten Irv	25.12.92	Leevi v.
Laanbach / Laubach	Arthur	v.-allohv.	LR SR nr. 2		
Laeva	Hugo	reamees	LR SR nr. 1		Narva õpilane
Lahren		lipnik	SR Kapten Irv		
Lang	Arthur Hermann	alamleitnant	LR SR nr. 4	1893/96	Tartu
Lange	Gustav	n.-allohv.	LR SR nr. 3		
Laretei	Oskar	lipnik	LR SR nr. 1		Kaarli v.

Surmaaeg	Surma põhjus	Surmakoht	Vabadusrist	Kalmistu /Matmiskoht/	
02.07.19	l	Ropaži	VR II/3	Valga Priimetsa	•
08.04.19	h	haavadesse			
30.12.18	t	Rakvere Palermo			
10.04.19	h	Ape / Viljandi hgl.		Võru lut.	
28.02.19	h	haigus	VR II/3	Taru Maarja	
10.06.19	u	uppus		Tartu Juudi	
08.12.18	h	Vaivara / haav.		Tallinna Kaitseväe	–
24.02.19	l	Strenci		Viljandi maak.	
18.10.19	l	Riia jaam		Viljandi maak.	
23.04.19	l	Kasaritsa all	VR II/3	Võru Garnisoni	+
21.07.19	h	haavadesse		Tallinn Nevski	
17.02.19	l	Irboska jaam		Jõhvi	
25.05.19	l	Moglino all		Muhu Liiva a.ō.	•
17.12.19	h	haigus, Tartu hgl.		Tartu Pauluse ük.	•
18.09.19	h	haigus		Vändra	
14.07.19	l	Kebi jõel		Valga Priimetsa	•
25.12.19	l				
21.06.19	l	Lode jaama lahing		Valga Priimetsa	•
20.10.19	h	haavadesse		Valga Priimetsa	•
20.03.19	l	Kolodovitše küla		Tallinna Kaitseväe	–
07.04.20	h	haigus		Muhu Liiva a.ō.	+
08.07.19	u				
21.06.19	l	Lode jaama lahing		Põlva / Valga Priimetsa	+
21.01.19	l	Piksari / Läti	VR II/3	Viljandi VSLK	+
05.03.19	h	Strenci / Tartu haav.		Otepää	
02.05.19	l	Pihkva all		Järva-Jaani	+
02.04.19	l	Õrava mõis		Tallinna Kaitseväe	–
17.05.19	l	Strenci		Tapa EELK	
09.05.19	l	Košeljaha all			
06.07.19	l	Kebi jõel		Mehikoorma-Meeksi	+
03.07.19	h	Lode / Tartu hgl.		Tartu Pauluse	
03.04.19	h	tüüfus		Valga Priimetsa	
11.03.19	i	Strenci		Kullamaa	
26.03.19	i	Taheva all		Vaivara	•
06.06.19	l	Cesise all		Viljandi maak.	
13.09.19	h	Tartu, haigus		Tartu Pauluse ük.	•
28.07.19	l	Ostrovi all	VR	Anseküla	+
27.06.19	h	Lode / haav.		Tallinn Kaarli ?	
04.04.19	h	Makaraovo / haav.		Viljandi maak.	
09.06.19	l	Cesise all	VR II/3	Narva Juhkentali	
27.02.19	l	Sabelina küla all			
18.08.19	h	Pihkva all		Vaivara	•
25.12.19	l	kuul		Tallinn Kaarli ?	
18.05.19	õ	õnnetus rongis		Maarja-Magdaleena	
05.03.19	l	Strenci		Otepää	
22.06.19	l	Skangalu ms.		Valga Priimetsa	•
14.10.19	l	Riia		Saarde	
20.12.19	h	Narva r., haav.		Narva Peetri	
21.03.19	l	Härgla silla juures		Pärnu Alevi	+
05.02.20	h	Narva		Narva Garnisoni	•
13.10.19	õ	Riia		Valga Priimetsa	•
24.03.19	h	Orava mõis / haav.		Karula EELK	
21.08.19	l	Pihkva all		Valga Priimetsa	•
21.06.19	l	Lode jaama lahing			
21.06.19	h	Lode l., haavad, hgl.			
21.06.19	l	Lode jaama lahing		Valga Priimetsa	•
30.01.20	h	haigus, haavad		Viljandi VSLK	+
22.01.19	h	haav.			
24.07.19	h	Tartu / haav.	VR II/3	Tartu Pauluse ük.	•
13.03.19	l	Tšalzenko küla juures		Suure-Jaani	
17.10.19	l	Poddubje küla all		Põlva	
18.02.19	l	Irboska		Viljandi maak.	
12.05.19	l	Sänna mõis	VR II/3	Otepää	+
21.06.19	l	Lode jaam, Läti	VR I/3	Priipalu a.ō.	+
02.01.19	h	haavadesse			
23.04.19	l	Kasaritsa all		Narva Aleksandri	
	l				
17.05.19	l	Strenci		Tartu Pauluse	
30.03.19	l	Ostrovi all			
08.12.18	õ	haavadesse		Tallinna Kaitseväe	–

Perekonna-nimi	Eesnimi	Auaste	Soomusrong	Sünniaeg	Sünnikoht
Laus / Laos	August / Gustav	reamees	LR SR nr. 3	22.06.96	Pihtla v.
Lauter	Priidik	veltveebel	LR SR nr. 3	21.01.84	Haimre v.
Leesmann	Johannes		SR		Tali v.
Leesment	Jaan	reamees	LR SR nr. 3	24 a.	Jäärja v.
Leesmet	Johannes	reamees	LR SR nr. 3		
Leinsküll	Karl		LR SR nr. 2	1891	Vihula v.
Lemet / Leemet	Vassili	reamees	LR SR nr. 2		
Lessenberg	Aleksander	reamees	LR SR nr. 2	18.01.03	Kohila v.
Lindeberg	Mathias	reamees	LR SR nr. 3		Rikholdi v.
Lindemann	Konstantin	leitnant	SA Toonela	04.06.95	Tallinn
Lindemann	Mihkel	reamees	LR SR nr. 3		
Linnabet	August	n.-allohv.	LR SR nr. 3	14.11.91	Särevere v.
Lipand	Harald	kapral	LR SR nr. 1	17.10.00	Adavere
Lohuaru	Peeter	reamees	LR SR nr. 3	1885	Aakre v.
Lott	Jüri	n.-allohv.	SR Kapten Irv	1889	Kabala v.
Luiga	Johannes	reamees	LR SR nr. 3	18.11.04	Pangodi v.
Luts	Johannes	reamees	LR SR nr. 3	12.11.97	Elistvere / Vara
Lõoke / Leoke	Ernst Gottfried	reamees	LR SR nr. 3	21–22 a.	Ilmatsalu v.
Läänemets	Hugo	reamees	LR SR. nr. 3	1902	Pärnu / Tallinn
Maarits	August	kapral	LR SR nr. 3	21.10.97	Antsla v.
Madisson	Mihkel	reamees	LR SR nr. 1	10.12.96	V-Vändra v.
Magus	Priidu	n.-allohv.	LR SR nr. 5	1897	Pärsamaa v.
Maibaum	Robert	leitnant	LR SR nr. 2	1889	Narva-Jõesuu v.
Martinson	Johannes	n.-allohv.	LR SR nr. 1	24.06.97	Kilingi / Kehkna
Masing	Johannes	v.-allohv.	LR SR nr. 1		
Mathiesen	Johannes	kapral	LR SR nr. 2	17.06.93	Kloostri v.
Mets	Konstantin		LR SR nr. 1	1895/96	Kärla v.
Mihkelstein	August	reamees	LR SR nr. 6	22.11.85	Tori v.
Mittag	Aleksander	reamees	LR SR nr. 3	13.12.97	Päidla v.
Moks	Karl	reamees	LR SR nr. 5		
Muldau	Nikolai	v.-allohv.	LR SR nr. 3	27.12.99	Jamburi / Tln.
Murekas / Murakas	Peeter	reamees	LR SR nr. 2	01.01.86	Kihelkonna v.
Mõttus	Mart	reamees	LR SR nr. 4	14.10.77	Suure-Jaani k.
Mägi	Priido	reamees	LR SR nr. 3	1892/93	Pihtla v.
Mägraken	Ernst Johan	reamees	LR SR nr. 3	1900	Elva
Naaris	Jaan	vabatahtlik	LR SR nr. 2	04.05.95	Laatre / Velikse
Nahk	Osvald	reamees	LR SR nr. 3	27.11.95	Iisaku v.
Nelke	Karl	reamees	LR SR nr. 1	1900	Tallinn
Neps	Karl	v.-allohv.	SR Kapten Irv	01.09.93	Tallinn
Neumann / Nõumann	Tõnis	reamees	LR SR nr. 1	1896	Vastemõisa v.
Nigol / Niggol	Arnold	kapral	SR Kapten Irv	13.11.98	Põltsamaa
Nokkur	Albert	reamees	LR SR nr. 3		
Normak	Eduard	reamees	KR SR nr. 4	30.08.91	Püssi v.
Nuga / Nugga	Mihkel	reamees	LR SR nr. 3	15.08.90	Luiste v.
Nuut	Aleksander	reamees	KR SR	25.11.97	Tori v.
Nuut	Johannes	reamees	LR SR nr. 2	26.04.99	Tori v.
Nõmberg	Paul Leopold	kapral	LR SR nr. 2	1900	Palmse v.
Oeselg	Tiidrik	reamees	LR SR nr. 4	1888	Torgu v.
Oja	Jaan	lipnik	LR SR nr. 3	22.06.90	Taagepera v.
Olning	Anton		KR SR nr. 2	21.02.96	Lähtru
Oot / Ood	Mihkel	reamees	LR SR nr. 3		Kogula
Orav	Johannes	v.ül.	SA Kalevipoeg	22.11.82	Häädemeeste v.
Ottenson	August	n.-allohv.	SR Kapten Irv	12.12.72	Kaarepere v.
Paart	Johannes	reamees	LR SR nr. 2	17 a.	Ingliste / Karja
Paas	Karl	krj.	SR varust.r		Valjala v.
Paat	Theodor Ferdinand	n.-allohv.	LR SR nr. 2	11.05.95	Püssi v.
Pajos	Hugo Ferdinand	n.-allohv.	SR Kapten Irv	19.12.99	Rakvere v.
Pajumann	Julius	reamees	LR SR nr. 5		Porhovi
Palgi	Okar	sv.ametnik	KR SR		
Parrol	Peeter		KR SR		Voltveti v.
Parts	Gustav	lipnik	SR Kapten Irv	11.10.93	Elva
Pavits	Jaan	reamees	LR SR nr. 2		
Peimann	Herman	reamees	SRm div. int.		
Pelberg	Johannes / Jaan	lipnik	KR SR Heinaste	01.08.91	Tahkuranna v.
Pendis	Johan	reamees	LR SR nr. 2	23.06.88	Torgu v.
Peters	Albert	alamkapten	KR SR-de ülem	11.02.93	V-Põltsamaa v.
Peterson	Johannes	velsker	SR Kapten Irv		
Peterson	Konstantin	alamleitnant	LR SR nr. 4	1895	Narva
Peterson	Richard	reamees	LR SR nr. 4		
Piigert	Jaak	sv.ametnik	KR SR nr. 2	15.12.96	Tuhalaane v.

Surmaaeg	Surma põhjus	Surmakoht	Vabadusrist	Kalmistu /Matmiskoht/	
14.09.19	h	Tartu / haav.		Püha	+
15.01.20	s	puhkusel	VR II/3		
19.10.19	l	Krasnaja Gorka		Narva Garnisoni	•
14.02.19	h	Tartu hgl., haav.		Tartu Pauluse ük.	•
16.10.19	l	Krasnaja Gorka			
26.03.19	h	sv.haiglas		kodukohta	
17.07.19	h	Ostrovi all / haav.			
19.03.19	l	Orava mõisa all		Tartu Uspenski	
16.12.19	õ	Pljussa silla juures			
10.06.19	l	Karamõševo all	VR II/3	Tln. Nevski / Kopli	
24.04.19	l	Sänna mõis			
22.01.19	l	Uderna mõisa juures		Türi	
18.02.19	l	Irboska jaam	VR II/3	Irboska / Võru ?	
05.03.19	l	Strenci		Tartu Maarja	
06.09.19	l	Irboska		Pilistvere	
25.04.19	l	Sänna mõis	VR II/3	Nõo	+
28.07.19	l	Ostrovi all	VR II/3		
24.03.19	l	Koemetsa / Aruk. m.		Tartu Pauluse ük.	•
05.03.19	l	Strenci		Tallinn Hiiu Rahu	+
30.06.19	l	Ropaži	VR II/3	Valga a.õ.	
15.02.19	õ	Irboska jaamas		Lelle a.õ.	+
05.11.19	l	Panjeva all	VR II/3	Karja	+
21.01.19	l	Uderna mõisa juures	VR II/3	Kudruküla	
19.03.19	l	Orava mõis	VR II/3	Tallinn Kaarli ?	
21.01.19	l				
29.12.19	l	Pljussa sild		Harju-Madise uus	+
22.03.19	h	haavakliinik		Tallinna Kaitseväe	—
19.10.19	l	Feodorovtšina		Tori	
05.03.19	h	Strenci		Otepää	
23.11.19	l	Sala jaam			
16.10.19	l	Krasnaja Gorka all	VR II/3	Tallinn Kopli	—
15.10.19	h	Riia / haav.		Kihelkonna	
24.03.19	k	kadunud			
27.09.19	h	haavadesse		Tallinna Kaitseväe	—
21.06.19	l	Lode jaama lahing		Valga Priimetsa	•
15.01.19	h	Annemõisa /Tln. h.	VR II/3	Halliste	
09.03.19	h	Valga hgl., sooltep.		lisaku	
03.12.18	l	Vaivara		Tallinn Kaarli	
18.08.19	h	Pihkva / Valga hgl.	VR II/3	Tallinn Nevski	•
18.02.19	l	Irboska jaam		Irboska	
03.06.19	h	Koseljaha / Tartu hgl.	VR II/3	Põltsamaa EELK	
30.03.19	l	Petseri			
20.03.19	l	Taheva		Lüganuse / Pauluse	
24.04.19	l	Sänna / Mõniste mõis		Tallinn Nevski	
21.03.19	h	Mustajõel / hgl.		Tori	
06.06.20	h	Valha hgl., haigus		Tori	
07.03.19	h	kopsupõletik		Rakvere Linna	
09.06.19	l	Cesise all		Jämaja	+
08.04.19	l	Koseljaha	VR II/3	Taagepera	+
09.07.19	u	uppus		Väike-Lähtru a.õ.	
16.10.19	l	Krasnaja Gorka		Narva Garnisoni	•
25.09.19	õ	õnnetus		Häädemeeste a.õ.	
06.09.19	l	Irboska jaama juures	VR II/3	Tartu Maarja	+
19.03.19	l	Orava mõisa all		Tallinna Kaitseväe	—
06.08.19	h	Valga hgl., haigus		Valjala / Valga	
17.07.19	l	Koškino küla all		Lüganuse	
11.06.19	h	haigus		Rakvere Tõrma	+
12.10.19	l	Stemki küla juures		Võru EELK	
01.04.19	e	enesetapp			
25.03.19	h	Taheva jaam, haav.		Valga Priimetsa	•
05.11.19	t	Vilaka / Läti, mõrvati	VR II/3		—
15.10.19	h	Riia all, haav.			
05.08.19				Rakvere Linna	+
22.06.19	l	Stalbe / Läti	VR II/3	Metsaküla	+
15.10.19	l	Riia		Jämaja	
20.03.19	l	Hargla all	VR II/3	Pilistvere	+
18.10.19	l	Riia jaam			
25.04.19	l	Strenci		Narva Peetri	
17.10.19	l	Moglino			
16.08.19	h	haigus		Tuhalaane a.õ.	

Perekonna-nimi	Eesnimi	Auaste	Soomusrong	Sünniaeg	Sünnikoht
Piik	Heimar	kapral	rem.r.	05.02.97	Saaremaa
Piilmann	Mihkel	v.-allohv.	LR SR nr. 3	03.02.87	Saulepi v.
Pillau / Pillai	Jaan	reamees	LR SR nr. 1	11.12.97	Sangaste v.
Pirma	Hans Voldemar		KR	02.11.91	Vääna v.
Pormann / Poolmann	Johannes	v.-allohv.	LR SR nr. 3	08.02.91	Alliku v./ms.
Praaga	Jaan	reamees	KR SR		
Priimann	Jüri	reamees	LR SR nr. 3	16.05.97	Pada v.
Prommik	Erich	reamees	LR SR nr. 3	26.04.95	Maardu
Pukk	Jaan	reamees	LR SR nr. 3	28.06.88	Soosaare v.
Pukk	Vassili / Viilem	reamees	SR Kapten Irv	30.10.96	Uuemõisa v.
Puskar	Jaan	n.-allohv.	LR SR nr. 1	12.11.95	Kabala v. / Tln.
Puskov	August		KR SR nr. 4	15.02.00	Paslepa v.
Põder	Aleksander	reamees	KR SR		Voltveti v.
Põld	Jaan	reamees	LR SR nr. 3		Mustjärve
Pähn	Peeter		LR SR nr. 3		Viitina v.
Pähn / Pähu	August	reamees	LR SR nr. 3	31.10.99	Tartu
Pärn	Magnus Evald	reamees	LR SR nr. 1	23.09.01	Tartu
Pärtel / Partel	Aleksander	reamees	LR SR nr. 3		Saaremaa
Püss	Hans	reamees	LR SR nr. 2	1903	Avanduse v.
Raamat	Voldemar	reamees	LR SR nr. 3	06.04.96	Kodijärve v.
Rammul	Heinrich	lipnik	LR SR nr. 4	17.05.98	Elistvere v.
Ratas	Aleksander	reamees	SR Kapten Irv		Valjala v.
Ratassepp	Jüri	alamkapten	LR SR nr. 1	15.01.95	Aegviidu al.
Raudsepp	August	reamees	LR SR nr. 3		
Raun	Johannes	reamees	KR SR nr. 1		Leisi v.
Raun	Otto Friedrich	v.-allohv.	LR SR nr. 3		Kogula v.
Rebane	Joosep / Josif	reamees	LR SR nr. 3		Saaremaa
Rebane	Paul		KR SR nr. 4 ?	10.01.03	Imavere v.
Reimann	Richard Ferd. / Konst.	lipnik	LR SR nr. 2	04.11.96	Luiste v.
Reinberg	Richard	lipnik	LR SR nr. 3	17.01.78	Kuremaa v.
Reinson	Otto	kapral	LR SR nr. 1	1897	Raasiku v.
Reiska	Nikolai	reamees	LR SR nr. 4	29.05.97	Oudova
Reismann	Johannes	n.-allohv.	SR Kapten Irv	20.10.95	Tapiku
Reisner	Valter	vabatahtlik	LR SR nr. 2	16 a.	Tallinna koolilõp.
Reutz	Guido		SA Tasuja	28 a.	Kuressaare
Rikson / Reikson	Anton	reamees	KR SR nr. 4		Kihelkonna v.
Roosmann	Georg Eduard	leitnant	LR SR nr. 3	29.11.96	Pärnu
Rootsmann	Jüri	reamees	LR SR nr. 1	30.10.95	Särevere v.
Rosenberg	Eduard	reamees	LR SR nr. 2	19.09.97	Lustivere v.
Rääbis	Andrei / Andres	reamees	LR SR nr. 3	24 a.	Tõlliste v.
Rüga	Vladimir	reamees	LR SR nr. 3	27.01.99	Päidla / Konguta
Saarmann	Aleksander	reamees	LR SR nr. 1	30 a.	Sangaste v.
Sabolotny	Reinhold	leitnant	SR Kapten Irv	25.10.95	Iisaku v.
Sabuuri / Saburi	Rudolf	reamees	LR SR nr. 1	29.12.96	Triigi v.
Sakk	Magnus	reamees	LR SR nr. 4	20.04.83	Kolga v.
Salu	Aleksander	reamees	KR SR		
Sarapuu	Valter	aseohvitser	SR Kapten Irv	15.09.97	Audru v.
Schüts	Rudolf	reamees	KR SR nr. 3	07.10.98	Esna v.
Seefeldt	Robert	reamees	LR SR nr. 4	1882	Undla v.
Selberg	Aleksander	reamees	LR SR nr. 3	16.07.95	Kogula v.
Semjonov	Boris	reamees	LR SR nr. 5	1899	Tartu
Sepp	Aleksander	reamees	KR SR		
Siim / Siem	Eduard	reamees	SR	28 a.	Nabala v.
Siimann	August Voldemar	leitnant	LR SR nr. 3	05.08.97	Rõngu v.
Siimann	Nikolai	reamees	LR SR nr. 3	24.03.99	Rõngu v.
Siirus	Anton	reamees	KR SR nr. 1	10.09.84	Kõo v.
Siltart	Johannes		KR SR nr. 2		Piirsalu v.
Sirkel / Zirk	Aleksander	reamees	LR SR nr. 3	31.07.91	Pihtla v.
Sirp	Vassili	reamees	LR SR nr. 4		Saaremaa
Sisask	Artur	vabatahtlik	LR SR nr. 2	13.02.01	Tallinn
Sommer	Eduard	reamees	SR Kapten Irv	1894	Hageri v.
Soobart / Soobard	Mihkel		LR SR nr. 6	30.09.97	Suure –Muhu v.
Soon	Ado	lipnik	LR SR nr. 1		Viljandi v.
Suursaar	Ado	n.-allohv.	LR SR nr. 3		Kogula v.
Suusik / Susik	Johannes	kapral	LR SR nr.1 / 3	21.12.98	Tallinn
Säkk	Jaan	reamees	SR	15.10.84	Vaivara v.
Taavits / Tavits	Jaan	reamees	LR SR nr. 2	03.08.98	Kavilda v.
Taevas	Jaan	reamees	LR SR nr. 1	01.05.98	Saare
Taevas	Magnus	reamees	LR SR nr. 4	20.04.83	Kolga v.
Tamberg	Rudolf	reamees	KR SR nr. 4		J –Madise

Surmaaeg	Surma põhjus	Surmakoht	Vabadusrist	Kalmistu /Matmiskoht/	
19.07.19	l	lahingus		Kaarli ?	
24.04.19	l	Sänna mõis	VR II/3	Tartu Maarja	
03.04.19	l	Koseljaha		Sangaste	
05.04.19	h	kopsupõletik		Keila	
16.10.19	l	Krasnaja Gorka	VR II/3	Narva Garnisoni	•
07.04.19	l	Ape			
05.03.19	l	Strenci		Viru-Nigula	÷
10.05.19	h	Strenci		Kaarli	÷
05.04.19	l	Vašina Gora		Viljandi VSLK	+
09.05.19	l	Koseljaha		Põide	•
29.01.19	l	Sangaste jaam		Kaarli ?	
10.02.20	h	Valga sv.hgl., haigus			
18.07.19	l	Pihkva liin		Valga Priimetsa	•
30.03.19	l	Petseri		Tallinna Kaitseväe	—
16.07.19	h	Pihkva all, haav.		Valga Priimetsa	•
06.03.19	h	Strenci / Valga		Tartu V-Peetri	
21.06.19	l	Lode jaama j., õp.	VR II/3	Tartu Maarja	+
17.05.19	l	Strenci			
21.03.19	l	Orava mõisa all		Tallinn Rahumäe	
05.04.19	l	Vašina Gora		Kambja	
28.11.19	h	haavadesse			
02.07.19	l	Riia all		Valga Priimetsa	
23.01.19	l	Kirepi lahing	VR I/3; II/3	Tallinna Kaitseväe	•
22.04.19	k	kadunud			—
18.07.19	l	Pihkva liin		Valga Priimetsa	•
21.06.19	l	Lode jaama juures	VR II/3	Valga Priimetsa	•
17.05.19	k	Strenci, kadunud			—
27.06.19	h	Stalbe / Tartu		Pilistvere	
31.12.18	l	Koolma küla		Pärnu Alevi	
17.01.20	h	Tartu hgl., haav.	VR II/3	Tartu Pauluse	•
28.01.19	l	Sangaste	VR II/3	Raasiku / Harju-Jaani	
05.11.19	l	Moglino		Valga Priimetsa	•
11.11.19	h	Aluksne / haav.		Koeru suur	
25.05.19	l	Pihkva all		Tallinna Kaitseväe	—
03.03.19	l	Aluksne lahing		Tallinn Kopli	—
26.03.19	h	Taheva		Valga üs.	
23.01.19	h	Kirepi lahing	VR II/3	Vana-Pärnu	+
11.02.19	l	Mõniste mõisa juures		Türi väike	
17.05.19	l	Strenci		Põltsamaa EELK	÷
30.03.19	l	Petseri		Valga a.õ.	
30.03.19	l	Belohvostova		Kastolat a.õ.	
19.03.19	h	Orava mõisa all		Iimjärve	
01.07.19	l	Riia all	VR I/3; II/3	Iisaku	+
26.01.19	h	Tähtvere / Tartu hgl.	VR II/3	Kose	
25.04.19	l	Strenci		Kuusalu	
26.03.19	h	Mustjõel			
01.05.19	h	Ergeme / Läti, haav.		Pärnu Alevi	÷
09.01.20	h	kopsupõletik		Viljandi VSLK	÷
25.04.19	l	Strenci			
28.07.19	l	Ostrovi all		Valjala	
12.10.19	l	Stemki küla juures		Tallinna Kaitseväe	—
26.03.19	l	Taheva all			
01.08.19	h	haigus		Tallinn Rahumäe	
08.04.19	l	Koseljaha all	VR II/3	Rõngu	÷
15.07.19	h	Valga hgl., haigus		Rõngu	÷
27.01.19	h	sv.haigla, haigus			
	h	haiglas			
30.06.19	l	Ropaži		Püha	÷
18.01.20	h	haigus		Narva Garnisoni	•
19.03.19	l	Orava mõis		Tallinn Kaarli ?	
18.10.19	l	Riia jaamas		Hageri	
15.10.19	h	Tln., haigus		Muhu Liiva EELK	—
29.12.18	l	Lehtse mõis			
16.10.19	l	Krasnaja Gorka		Narva Garnisoni	•
27.10.19	l	Krasnaja Gorka	VR II/3	Tln. Rahumäe / Siselinna	
01.03.20	h	haigus		Kaarli ?	
25.10.19	h	Riia, haav.		Kavilda a.õ.	÷
03.03.19	l	Fallino küla		Tarvastu	
25.04.19	l	Strenci		Kuusalu	
26.03.19	l	Taheva		kodukohta	

Perekonna-nimi	Eesnimi	Auaste	Soomusrong	Sünniaeg	Sünnikoht
Tamberg	Theodor	reamees	LR SR nr. 2		
Tamm	Friedrich	kapral	LR SR nr. 3	21.07.89	V —Otepää v.
Tamm	Jaan	reamees	LR SR nr. 2		Võlla v.
Tamm	Jakob	reamees	LR SR nr. 4		Kihelkonna v.
Tammann	Märt / Mart	n.-allohv.	LR SR nr. 3		Tori v.
Tammik / Rammik	Aleksander	reamees	LR SR nr. 3	27 a.	Albu v.
Tammjärv /Tamjärv	Oskar	reamees	LR SR nr. 2	23.12.01	Alavere
Tappu	Karl	reamees	KR SR nr. 1	04.02.97	Kumna v.
Tarning	Karl	reamees	LR SR nr. 4	30 a.	Kärdla
Teder	Anton	reamees	LR SR nr. 4	03.03.91	Laanemetsa v.
Teder	August		LR SR nr. 4		Pati v.
Teevert	Kristjan	velsker	LR SR nr. 1	07.10.94	Kuusalu / Triigi
Tekmann	Aleksander	reamees	LR SR nr. 4	26 a.	Kihelkonna v.
Tellisaar	Jaan	reamees	LR SR nr. 2	05.07.98	Võhma / Kõo v.
Tenneberg	Martin	lipnik	LR SR nr. 2	23.10.96	Rakvere v.
Teras	Evald		LR SR nr. 6		Kärdla
Tigane	Johannes	reamees	LR SR nr. 3		Pangodi v.
Tiilmann	Robert	lipnik	LR SR nr. 1	19.05.98	
Tiimann	Alfred	reamees	LR SR nr. 2		
Tiinits	Arnold Pärtel	reamees	LR SR nr. 1	19.02.96	Tallinn
Tiitus / Tiidus	Mihkel	reamees	LR SR nr. 2	13.01.84	Kihelkonna v.
Tilling	Aleksander	reamees	SR Kapten Irv	1895	Uuemõisa v.
Timus / Timmusk	Boris	reamees	LR SR nr. 1		
Tints	Karl	reamees	LR SR nr. 4	1900	Laiksaare v.
Tohver	Aleksander	reamees	LR SR nr. 5		Asuk.
Tomasson	Jaan	reamees	LR SR nr. 3	21.01.01	Tallinn
Trauss / Straus	Valter / Voldemar	reamees	LR SR nr. 3	1901	Karkuse
Treial / Treuel	Johannes Arnold	lipnik	LR SR nr. 5	14.01.90	Kambja
Treiberg	Kristjan	vabatahtlik	LR SR nr. 2	11.04.98	Suigu v.
Truumees	Konstantin	reamees	LR SR nr. 3		
Truuts	Peeter	leitnant	LR SR nr. 2	18.10.87	Meeksi v.
Truuvert	Karl		LR SR nr. 4		Kuressaare
Truuvert / Truuväärt	Peeter	reamees	LR SR nr. 2	28.09.95	Kihelkonna v.
Tulmin	Jaan		KR SR	23.02.89	Luiste v.
Tundmatu		ohvitser	SR nr. 2		
Tõnisson	Johannes	reamees	LR SR nr. 3		
Tõnson	August	v.-allohv.	LR SR nr. 2	05.11.97	Päri v.
Tähna	Herbert	reamees	LR SR nr. 3		Nõva / Keila v.
Uibo	Johann	reamees	LR SR nr. 2	11.08.87	V-Otepää v.
Umberg	Julius	reamees	KR SR		
Und	Aleksander	reamees	LR SR nr. 4	25 a.	Uuemõisa v.
Uus	Artur	kapten	SA Kol.	18.05.93	Kuremaa v.
Uustalu / Uustalo	Jaan	reamees	KR SR nr. 4	14.05.92	Auvere-Joala v.
Vaaderpass	Herbert	reamees	LR SR nr. 5		
Vaarik	Aleksander	reamees	LR SR nr. 2		
Vaher	Aleksander		KR SR	10.09.97	Tarvastu v.
Vaher	Anton	reamees	LR SR nr. 1	18 a.	Sangaste v.
Vaher	Jaan	v.-allohv.	LR SR nr. 1	28 a.	Sangaste v.
Valdmann	Rudolf August	reamees	LR SR nr. 2	23.10.01	Alliku v.
Vapper	Peeter	reamees	SR Kapten Irv		Torgu v.
Vares	Boris	lipnik	LR SR nr. 2	24.08.89	Kõo v.
Varik	Daniel		LR SR nr. 2		Luuga
Varik	Aleksander	v.-allohv.	LR SR nr. 2	1895	Tootsi v.
Vassermann	Theodor	lipnik	LR SR nr. 3	12.09.95	Pärnu linn
Ventsel	O.	reamees	SR Kapten Irv		
Vermann / Vurmann	Rudolf	reamees	LR SR nr. 5	29 a.	Vasalemma
Verner	Jüri	reamees	LR SR nr. 3		
Viibek	Karl		SR nr. 4	07.02.87	Jõgisoo v.
Viiberg	Karl	reamees	KR SR		
Viikmann	Artur Woldemar	reamees	LR SR nr. 3	24.10.03	Tln. / Narva
Viisileht	Johannes	reamees	SR Kapten Irv	15 a.	Saue v.
Villmann	Arnold	vedurijuht	LR SR nr. 2		
Vilson	Alfred	reamees	LR SR nr. 4		Kaiu v.
Vollmann	August	alamkapten	LR SR nr. 3		Tallinn
Volt	Emil	velsker	LR SR nr. 1	17.06.98	V —Põltsamaa v.
Vomm	Albert Hermann	reamees	LR SR nr. 1	06.02.00	Puurmani v.
Vuori	Urho	v.-allohv.	LR SR nr. 4		
Väli	Oskar	n.-allohv.	LR SR nr. 3		Kogula v.
Välja	Priidu	reamees	LR SR nr. 1	21.10.92	Kogula v.

Surmaaeg	Surma põhjus	Surmakoht	Vabadusrist	Kalmistu /Matmiskoht/	
16.03.20					
30.04.19	h	Tartu hgl., haav.		Otepää	
03.08.19	h	Ostrovi all / haav.		Valga Priimetsa	•
25.04.19	l	Strenci			
18.07.19	l	Karamõševo		Valga Priimetsa	
17.02.19	l	Saule / Valga		Ambla	
19.03.19	l	Orava mõisa all		Raasiku	
28.07.19	l	Nikandri klooster	VR II/3	Keila	
25.04.19	l	Strenci		Kaarli ?	
17.05.19	l	Strenci		Karula a.õ.	
26.06.19	s			Valga Priimetsa	•
11.02.19	l	Mõniste		Kose	
27.04.19	l	Strenci		Tallinna Kaitseväe	–
27.07.19	l	Ostrovi / Pihkva		Pilistvere	
08.03.19	l	S-Netšajeva küla	VR II/3	Rakvere Tõrma	+
18.12.19	h	haigus		Valga Priimetsa	•
22.04.19	l	Mõniste mõis		Valga Priimetsa	•
16.02.19	h	Voldi jaam / haav.		Tallinn Nevski	+
05.11.19	l	Prontsena küla			
29.01.19	l	Sangaste silla		Tallinna Kaitseväe	–
06.02.20	h	haigus		Kihelkonna	
25.05.19	l	Moglino		Tallinna Kaitseväe	–
18.02.19	l	Irboska		Irboska ?	
24.03.19	l	Strenci		Häädemeeste a.õ.	
19.07.19	h	Pihkva all		Valga Priimetsa	•
31.01.19	h	Pikksaare, haav.		Kaarli ?	
11.03.19	l	Strenci		Ambla	
10.04.19	l	Irboska		Tartu V-Peetri	+
08.03.19	l	S-Netšajeva küla		Pärnu-Jaagupi	+
20.03.19	l	Tsooru all			
29.12.18	l	Annemõisa		Ristipalo	
01.01.20	h	rõuged		Narva Garnisoni	•
13.02.20	h	haigus		Kihelkonna	+
25.05.19	l	Ainaži		Kullamaa	+
jaan.19	l	Koolma küla		Tallinna Kaitseväe	–
30.07.19	l	Petseri			
14.03.19	l	Orava mõisa all		Viljandi maakog.	
30.06.19	l	Ropaži		Valga Priimetsa	•
28.12.19	l	Pljussa silla juures		Otepää	
04.03.19	l	Tiitsö			
09.11.19	h	haigus		Võru a.õ.	
20.04.20	õ	õnnetus	VR II/3	Tartu Pauluse	•
20.03.19	l	Taheva		Vaivara	•
07.07.19	l	Kebi jõel			
17.05.19	l	Strenci			
09.07.19	h	Valga hgl., haigus		Tarvastu	
22.02.19	l	Strenci			
15.02.19	l	Irboska jaama juures		Laatre a.õ.	
19.03.19	l	Orava mõis		Türi	
02.07.19	l	Riia all		Valga Priimetsa	•
22.06.19	l	Skangalu mõis		Arusaare	
04.09.19	õ	õnnetus		Valga Priimetsa	•
17.05.19	l	Strenci		Tallinna Kaitseväe	–
22.04.19	l	Mõniste all	VR II/3	Pärnu Vana	÷
11.06.19					
22.11.19	l	Sala jaam		Narva Garnisoni	•
20.03.19	l	Tsooru all			
07.03.19	l	Strenci			
07.04.19	l	Ape all			
05.03.19	l	Strenci		Tallinn Nevski	–
14.06.19	h	Tallinn hgl., haav.		Tallinna Kaitseväe	–
22.01.19	l	langenud Udema rdt.			
09.06.19	l	Cesise all		Valga Priimetsa	•
26.01.19	h	Kirepi lahing, haav.		Tallinna Rahumäe	÷
12.02.19	l	Mõniste mõis / haav.		Põltsamaa saksa	+
19.03.19	l	Orava mõis / Kiika		Kursi	
17.10.19	l	Moglino			
16.10.19	l	Krasnaja Gorka		Narva Garnisoni	•
04.04.19	h	kopsupõletik		Valjala	

Kindral N. Reek ja riigivanem J. Teemant laagri saeveskis.
Laidoneri Muuseumi fotokogu

Kuperjanovi pataljoni barakk laagris.
Laidoneri Muuseumi fotokogu



PETSERI PÕHJALAAGER JA SELLE EHITUS

Mairi Laanetu

SISSEJUHATUS

Reformid ja muudatused riigikaitse alal muutusid aktuaalseks seoses Vabadussõja lõpuga, mil tekkis vajadus viia kaitseväe struktuurid vastavusse rahuaja tingimuste ja võimalustega. Esmaseks probleemiks sai demobilisatsioon, sellele järgnes Eesti sõjaväe organisatsiooniline ümberkujundamine. Reformide käigus pöörati suurt tähelepanu soodsaimate olude loomisele võimaliku mobilisatsiooni puhuks. Sel eesmärgil ei likvideeritud Vabadussõja-aegseid väeüksusi, vaid vähendati üksnes nende koosseise.

Selle protsessi käigus muutus oluliseks alalise kaitseväe säilitamine. Kaitseväe löögijõuliseks muutmisel oli üheks olulisemaks eelduseks võimalikult heade väljaõppetingimuste loomine, eriti taktikalisest küljest ja väeliikide koostöö alal.[1]

1923. a. esines sõjaminister Jaan Soots 3. üleriiklikul põllumeeste kongressil riigikaitset puudutavate resolutsioonidega. Resolutsioonides peeti vajalikuks säilitada Eestis alaline kaitsevägi ja rõhutati, et kaitsevägi peaks olema "kaadri-süsteemiline". Nõuti ka kasarmute, polügoonide, õppeväljakute, laskeradade ja teiste kaitseväele tarvilike objektide rajamiseks vajalike maade üleandmist sõjaministeeriumile riiklikust maatagavarast. Resolutsiooni järgi pidi kasarmute ehitamiseks vajalik raha eraldatama riigieelarvelistest summadest.[2]

Kasarmute ehitamise ja siseelu korraldamise kõrval muutus oluliseks erinevate väeosade väljaõppe korraldamine. Kasarmute juures olid soodsad tingimused taktikalisteks õppusteks. Ehitatud lasketiirud võimaldasid lasketehnilist väljaõpet edukalt läbi viia, kuid moodsaks lahinguliseks väljaõppeks ei suudetud siiski kõiki võimalusi pakkuda. Nii tekkis vajadus täiendavate laagriplatside järele, kus saaks suveperioodil läbi viia taktikalisi õppusi ja manöövreid erinevate väeliikide vahel.[3]

LAAGRITE RAJAMINE PETSERIMAAL

Kaua aega plaaniti luua kogu kaitseväele ühine laager ühise õppevälja ja laskeplatsiga. Sellise idee teostamine oleks aga olnud aeganõudev ning takistanud

[1] Ago Pajur. Eesti Riigikaitse poliitika aastail 1918–1934. Tartu, 1999, lk. 78.
[2] Samas, lk. 125.
[3] Petseri Põhjalaager. – "Sõdur", 1934, nr. 31/32, lk. 849.

väeosade korralikku väljaõpet. Nii hakkasid mitmed väeosad omal jõul endale suvelaagreid rajama.[4]

Lõuna-Eestis tegutsevad II diviisi väeosad alustasid 1926/27. aastal laagrite ehitamist Petserimaal. Laagrite loomise otstarbekuses ei kahelnud keegi, küll aga tekkisid laagrite arvu ja asukoha suhtes lahkarvamused, mida alljärgnevalt ka esitame.

Sõjaministeeriumi otsusega 13. märtsist 1926. a. määrati komisjon, kes pidi korraldama laagriehitiste püstitamist üksikute väeosade jaoks, valides välja ehitamiseks kohasemaid rajoone.

Komisjoni esimeheks oli Sõjavägede Staabi ülem, (1. nov. 1926. a. Kindralstaabi ülem ja 1929. a. Kaitsevägede Staabi ülem) kindralmajor Juhan Tõrvandi, liikmeteks laskeinspektor kolonelleitnant Sternbeck, II diviisi staabiülem major Matson, VII jalaväerügemendi ülema abi kolonelleitnant Kunnos, vanemarst kolonelleitnant Lindenberg ning varustusvalitsuse ehitus- ja korteriosakonna ülem insener Sisask.

Komisjoni 14. juuni 1926. a. koosolekul selgus, et II diviisi esindajad kolonelleitnant Kunnos ja major Matson toetasid vastavalt diviisi ülema poolt antud juhtnööridele ettepanekut (17. aprill 1926. a. nr. 27) ehitada laagrid Petserimaa Järvesuu valda järgnevatesse rajoonidesse:[5]

Kostkova küla rajooni (ratsarügemendile), sest seal on:

- hea ujumiskoht
- lähim koht ratsarügemendi laskeplatsiks
- kõige lähem punkt II diviisi staabile, mille asukoht oleks Värska külas, kuhu juurdepääs on võimaldatud heas korras teede kaudu
- sobivaim paik heinte muretsemiseks (Võrumaa Kahkva rajoon)
- lähim ratsa- ja jalaväeõppuste platsidest
- igakülgselt hea koht hobuste hooldamiseks

Valitud laagriplats asus eraomanduses olevatel kruntidel, mis oleks tulnud võõrandada. Kui aga riigil puudunuks selleks huvi, siis oleks ratsarügement nimetatud krundid säästusummadega ära ostnud.

Petserimaa Väike-Rääbtsova ja Vorobi külade vaheline ala Piusa jõe kaldal ei ole aga ratsarügemendile otstarbekohane, kuna:

- puudub sobiv ujumiskoht
- Piusa jõe vesi tuleb ümbruses olevatest soodest, on kogu suve jooksul väga külm ja roostene, muutub vihmaste ilmadega hägusaks (saviseks) ning seda vett ei saa kasutada joomiseks ega söögikeetmiseks, pealegi selgineb vesi peale vihma alles kahe-kolme päeva pärast
- juurdepääs laagrile ja transpordivõimalused laagrist on väga halvad soise maapinna ja halbade teede tõttu

[4] Mõnda Petseri laskeväljalt. – "Sõdur", 1926, nr. 40/41, lk. 884.
[5] Eesti Riigiarhiiv (ERA), f. 498, n. 12, s. 776, l. 5–7. Sõjavägede staabiülema ettepanek nr. 453. 1926. a.

- Petserimaa liivastel põndakutel liikumine muudab hobuste kabjad hapraks ja muredaks
- puuduvad ratsarügemendile sobivad õppeplatsid[6]

Kuid – nimetatud rajoonis on kõige soodsam koht VII jalaväerügemendi laagri asutamiseks, sest seal oli 1926. aastal ehitustöödega juba alustatud.[7]

Suure-Korela ja Kolosovka külade läänepoolses rajoonis
(II jalaväerügemendile ja II diviisi õppekompaniile):

- tänu kõrgele ja kuivale pinnasele sobib laagribarakkide asukohaks
- rügemendi varustamine on võimalik, sest teed on heas korras
- laskeplats ja õppeplats on ligidal

Kui aga paigutada kõik ülalpool mainitud väeosad ühte kohta, nimelt Väike-Rääbtsova ja Vorobi külade rajooni, saavutataks väeosade koondumine. Teisest küljest jääks laskeplats väga kaugele: II rügemendile 8 km, ratsarügemendile 12 km eemale. Rännakud laskeplatsile ja tagasi võtaksid seega palju aega. Samas ei takistaks laagrite hajutatud paiknemine väeosade ja väeliikide koostööd.[8]

Teistel väeosadel oleks kasulik paikneda **Värska küla lähedal**, kuna Peipsi divisjoni laevadel on sinna hea juurdepääs. Sesniki ja Värska vahel olevat ka hea tee, mis kergendaks juurdevedu II rügemendile.

Sanitaarala esindaja arvates olevat tervishoiuliselt ükskõik, kuhu laager ehitada, peaasi, et käepärast oleksid joogivesi ja ujumisvõimalus.

Varustusvalitsuse ehitus- ja korteriosakonna esindajate teatel olevat Piusa jõe vasaku kalda liivakõrgendikud igati kõlbulikud ehitiste püstitamiseks. Joogiveeprobleemi lahendamiseks tuleks ehitada laagriplatsile mitmed kaevud. Ehitamisel soovitatakse kasutada sõjaministeeriumi oma metsa.

Seejärel esitab Sõjavägede Staabi ülem J. Tõrvandi oma isikliku arvamuse nn. koondlaagri eeliste kohta. Tema arvates on väeosad väikeste garnisonidena liialt laiali paisatud üle kogu maa, mistõttu kannatab tihedam koostöö väeosade ja väeliikide vahel. Sel juhul peaks Petseri laagrist tulevikus saama suurem väljaõppekeskus.

Laagri võimalikuks ehitusrajooniks peab Tõrvandi kõige sobilikumaks Petseri laskevälja lõunapoolsemat serva Väike-Rääbtsova ja Vorobi külade vahelisel alal.

J. Tõrvandi poolt loetletud eelised on järgmised:

- maa-ala on ehitamiseks täiesti kõlblik ning kohapeal on parem ehitusmets
- ligidal on Piusa jõgi ja Rogosina veski juures asuv ujumiskoht, mis on sõjaministeeriumi valduses

[6] Samas, s. 766, l. 3–3p. II diviisi ülema ettepanek nr. 27. 1926. a.
[7] Samas, n. 12, s. 766, l. 5–7.
[8] Samas, l. 3–3p.

- Petseri jaam on lähedal, mistõttu on väeosasid hea varustada
- laskeplats ei ole väeosade jaoks kaugel

Samas ei tohiks Tõrvandi arvates väeosade "käimised kedagi heidutada, sest rännak on üks praktilistest väljaõppe osadest, mida tuleks harjutada, meie oludes veel palju harjutada".

- juurdevedu saaks korraldada Petseri jaamast ehitatud väliraudteed pidi
- Petseri jaama teed laiendades oleks võimalik laagrisse tuua soomusronge
- koondlaagris oleks õppuste läbiviimine otstarbekohasem

Kui sõjaministeerium koondlaagri ideega nõustub, tuleks väeosadele ehitusplatsid kindlaks määrata. Seoses sellega tuleks esialgu anda mõned korraldused Petseri laskeväljal olevate soode kuivatamiseks, joogiveekaevude ehitamiseks ning laagri- ja raudteevaheliste teede korrastamiseks.[9]

Olles kaalunud koondlaagri asutamist laskevälja lõunapoolsemasse serva Petserimaa Väike-Rääbtsova ja Vorobi külade vahele (Sõjaväestaabi ülema ettepanek), jõudis kindralmajor Nikolai Reek (1. nov. 1926. a. – 3. märts 1927. a. ja 4. dets. 1928. a. – 6. märts 1934. a. II diviisi ülem) otsusele, et sel juhul ei suuda ta laskevälja kasutamise ideed täielikult teostada. N. Reek arvas, et kui koondlaager asutada nimetatud kohta, muutub võimatuks soomusrongide kaasamine ühisteks õppusteks teiste väeliikidega. Petseri jaama rajoonis on soomusrongi võimalik kasutada ainult siis, kui peale VII rügemendi laskevälja lõunapoolsele servale teisi laagriehitusi ei püstitata. Vastasel juhul on laskmine raudteelt ohtlik laagris asuvatele väeosadele ja ehitustele. Pealegi toimuvad väeliikide laskmised laskevälja kirde- ja põhjasuunast edelasse ja lõunasse, kus maastik harjutuste pidamiseks on kõige sobivam. Väiksem osa harjutustest sooritatakse ka läänest ja idast.

Kuna N. Reek kavatses tulevikus lahinguharjutuste läbiviimiseks paigutada Petseri laagrisse kogu diviisi suurtükiväe koos jala- ja ratsaväega, siis pidas ta soodsamaks laagrikohaks laskevälja põhjapoolset osa.

Reegi arvates oleks tulnud II diviisi väeosad paigutada Petseri laskeväljale laagrisse kahte peamisse gruppi:

- laskevälja lõunapoolsele servale VII rügement ja soomusrongid
- laskevälja põhjapoolsele servale ülejäänud diviisi osad: diviisi staap, suurtükivägi, II rügement, õppekompanii, Petseri laevastiku divisjon (Värska lahes) ja võimaluse korral ka lennuväedivisjon

Diviisi koosseisu mittekuuluvad ja laagri ajaks ajutiselt Petseri laskeväljale väljaõppeks komandeeritavad väeosad ja üksused paigutataks idaserval asuvatesse küladesse. Selline paigutus ei segaks laskeharjutuste ja taktikaliste õppuste läbiviimist, sest laskeväli pole kaugel.

[9] Samas, l. 5–7.

Seega oli väeosade koostöö ja väljaõppe seisukohast igati mõttekas rajada koondlaager II diviisi väeosadele (välja arvatud VII jalaväe- ja II soomusrongide rügement) Petseri laskevälja põhjapoolsesse ossa.

Nii pöördub N. Reek sõjaminister J. Sootsi poole palvega saada põhimõtteline nõusolek kahe peamise (põhja- ja lõunapoolse) laagrikoha asutamiseks Petseri laskeväljal. Esimene laagriplats asuks seega laskevälja põhjapoolsel ja teine lõunapoolsel serval, VII rügemendi laagri asukohas.[10]

Seega asutati Petseri laskevälja põhjapoolsele ja lõunapoolsele küljele sõjaväe õppelaagrid. Esimene neist oli **Petseri Põhjalaager** (kindral Reegi laager), mis asus samas rajoonis Õrsova järve ümbrusesse jäävate küladega, ning teine **Petseri Lõunalaager** (kindral Kruusi laager) asukohaga Piusa jõe kaldal Väike-Rääbtsova ja Vorobi külade vahelisel alal.[11]

PETSERI PÕHJALAAGER

1927. a. 7. jaanuari protokollis nr. 622 võeti vastu Sõjanõukogu erikoosoleku otsus: lugeda II diviisi väeosade koondlaagri asutamine hädavajalikuks ning lubada osta selleks otstarbeks maa-alasid järgmiselt:

- ratsarügemendile üksikutelt krundiomanikelt Kostkova ja Verhuulitsa külast kokku 12,34 hektarit
- II jalaväerügemendile ja II diviisi õppekompaniile Verhuulitsa külast 6 hektarit
- II diviisi suurtükiväele Õrsova külalt 12 hektarit[12]

Saadi luba osta Värska lahe lõunapoolse sopi kallastel asuvatelt Verhuulitsa ja Õrsova küladelt ja eraisikutelt kokku 30,34 hektarit maad. Kuna aga riigi eelarves selle maa-ala ostmiseks summasid ette nähtud ei olnud, tuli II diviisi väeosadel maa-ala osta oma säästusummadega. Maa ostuks tuli eellepingute sõlmimisel osa maahinnast maksta sularahas. Selleks oli vaja protsendita laenu.

Oma 17. jaanuari 1927. a. dokumendis otsustas Sõjaväe Nõukogu, et II diviisi koondlaagri asutamiseks võiks Sõjaministeeriumi laenukapitalist anda laenu 100 000 marka laenukapitali seaduse § 2 korras, s.o. Eesti Vabariigi Valitsuse otsusel kui riigikaitse vajadusest tingitud laen (RT nr. 165/166, 1925). Laenu saamist peeti vajalikuks, kuna väeosadel ei olnud 1927. a. eelarves vabasid säästusummasid. Et aasta lõpuni toime tulla, oli tarvis väeosade jooksvast tagavarast ajutiselt muretseda säästusummad, kuna metsamaterjali muretsemine II diviisi väeosade laagri ehituseks (mille rahastamine jäi samuti väeosade

[10] Samas, l. 113–113p. II diviisi ülema ettepanek. 1926. a.
[11] Samas, l. 12. Kindralstaap 1927. a.
[12] Samas, f. 50, n. 1, s. 30, l. 1. Sõjanõukogu erikoosoleku protokoll nr. 622. 1927. a.

ülesandeks) pidi toimuma kindlasti samal aastal (1927). Kuna aga ehitusmaterjalide kohalepaigutamiseks oli osa laagri maa-alast ostmata, siis peeti laenuküsimust kiireloomuliseks.[13]

Riigikogu poolt 28. jaanuaril 1926 vastuvõetud sundvõõrandamise seaduse põhjal (RT nr. 11, 1926) hakkab Sõjaministeerium omanikuna lähemal ajal Petserimaal kasutama laske- ja laagriplatsi. Suureks probleemiks kujunes sinna asumisel hoonete puudus. Olukord lahenes, kui väeosad paigutati sellel maa-alal asuvatesse küladesse. Enamikel juhtumitel tuli inimestel leppida viletsate küünide ja rehealustega, hobused pidid seisma lahtise taeva all.

Omanikuks saamisega avanes võimalus olukorda parandada hoonete püstitamisega omal jõul. Kuigi selleks eelseisval 1927. aastal krediiti ei olnud, võis ehitusega alustada väeosade üldsäästusummade arvel, nagu seda olid teinud mitmed väeosad. Selleks oli tarvis kõigepealt koostada ehitiste üldkava.[14]

Kindralstaap asus seisukohal, et püsivamateks tuleks ehitada ainult eluruumide barakid, kuna hobuste tallid, köögid, sepikojad, hobusemoona kuurid ja üldse kõik kõrvalised ehitused tuleks püstitada poolkinnistena ja märksa kergemate ehitustena. Esialgu tuli üldse loobuda igasugustest jääkeldritest, ohvitseride ja üleajateenijate perekondade barakkidest, söögimajadest.[15]

1927. aastal vaatas Ehitusprojektide ja tehniliste eelarvete komisjon läbi Põhjalaagri hoonete projektid, kus oli alustatud ehitustöödega: kolm barakki (sõduritele), laagri komandandi maja, diviisi staabi maja, viie ohvitseri elumaja, hobusetall.[16]

1928. aastal leidis Varustusvalitsuse ehitus- ja korteriosakonna ehitustööde ülevaatamise komisjon, et Põhjalaagris püstitati palju hooneid ilma tarvilike projektide, eelarvete ja ka aruanneteta.[17] Enamus hooneid, mis sai püstitatud ilma projektideta, olid ajutise laadiga (1930/31. a. püstitatud ajutine hoone saeveski jaoks koos pumbajaamaga, ajutine laohoone ja ajutine sadamasild).[18]

1929. aastal märgib aga komisjon, et juba on enamike hoonete kohta, mis laagris püstitatakse, olemas projektid, mis hiljem sõjanõukogu poolt ka kinnitati. Enamus töid laagris teostati väeosade oma tööjõu ja säästusummadega, mistõttu eelarvete kokkuseadmine ei olnud vajalik.[19]

Suurem osa tarvilikke hooneid sai püstitatud vahemikus 1927–1930. Varustusvalitsuse ehitus- ja korteriosakonna komisjoni sõnul oleks pidanud vähem rõhku panema hoonete välisele ilule (ohvitseride majad ja ohvitseridekogu maja), seega oleks vähendatud ka ehitustööde maksumust. Kindralstaabi sõnul oligi otstarbekohane, et laagrite ehitamisel järgitaks lihtsust.[20]

Lisaks oli komisjoni arvates püstitatud rohkem hooneid kui tarvis. Ka ehitatav ambulantsihoone oleks võinud olla väiksem ja odavam.[21]

[13] Samas, f. 498, n. 12, s. 766, l. 19–20. Seletuskiri sõjaministri ettepanekule. 1927. a.
[14] Samas, l. 1. Varustusvalitsuse ehitus- ja korteriosakonna ülema käskkiri nr. 10347.
[15] Samas, s. 148, l. 3. Kindralstaabi ülema käskkiri nr. 13. 11. veebruar 1929. a.
[16] Samas, l. 29. Varustusvalitsuse ehitus- ja korteriosakond, akt 2. 1927. a.
[17] Samas, l. 8. Akt 7. 1928. a.
[18] Samas, s. 183, l. 11. Ärakiri Riigikontrolöri märkusel Varustusvalitsuse ehitus- ja korteriosakonnale.
[19] Samas, s. 148, l. 2. Akt 7.
[20] Samas, s. 164, l. 24. Akt 7. 1929. a.
[21] Samas, l. 23.

Algselt viis Põhjalaagris ehitustöid läbi II diviisi intendant (1926–1929). 1929. aastal määrati Põhjalaagrisse ehitustööde juhataja,[22] kelle kohustuste hulka käis ehitustööde ja -meeskonna juhtimine, järelvalve veo, hobuste, tehnilise materjali, metsamaterjali, raha ja kõikide ehitiste üle ning saeveski haldamine. Peale selle hoolitses ta veel komando toidu ja hobusemoona tagavara eest. Laagri ehitustööde üldjuhatajaks oli diviisi intendant, kelle korraldusel anti väeosadele ja väeüksustele välja materjale. Diviisi intendant kontrollis ka ehituskomando (vt. lisa 2) ja ehitustööde juhi tegevust.[23] (Ehitustööde juures tuli ette teisigi lohakusi, nagu näiteks õppekompanii baraki juurde ehitatava välikäimla puudulik tsemendiga katmine 1930. a.)[24]

Ehitustööde tarvis oli sisse seatud vajalik dokumentatsioon: vararaamat, metsamaterjali raamat, metsamaterjali praktilise seisu raamat ja veel igasugused muud arveraamatud erinevate hoonete kohta (ehitusmaterjalide ladu, komando eluruum, varaait). Laagri töökodades valmistas ehituskomando mööblit, millega sisustati ohvitseride korterid ja kantseleid.

Metsa võis maha võtta ainult diviisi ülema juhtimisel. 1928. aastal käisid laagri ehitusmaterjali asjus läbirääkimised Metsade Peavalitsusega.[25] Ehitus- ja korteriosakonna 1929. a. käskkirjas mainitakse, et laagri ehitamisel paistab silma väga kokkuhoidlik puumaterjali kasutamine, "sest ka kõige väiksem lauaserv või ots saab otstarbekohaselt ära kasutatud". [26]

Ehitustöö laagris käis aastaringselt, külmema aja tulekul paigutati ehituskomando meeskond talvekorteritesse ning hobused soojaks talliks ümber kohandatud loomalaatsaretti. Laagri nn. ühiskodu köögist tehti komando ühine köök ja nägus söögituba. Sama hoone keldrisse paigutati juurvili, mida varasematel aastatel oli hoitud Värska külas üüritud ruumides. Ehituskomando jaoks küpsetas leiba Värska küla elanik Tujev. Talvekuudel töötati enamjaolt soojas puutöökojas.[27]

II diviisi intendantideks olid: 1927. a. J. Org[28]

1928. a. major Erman[29]

1929. a. Martins; laagri töödejuhatajaks oli VII jalaväerügemendi leitnant Raag[30]

1928. a. Martins; laagri töödejuhatajaks oli kapten Nimensky[31]

Laagri ehitustöödest võtsid osa järgmised väeosad:

II üksikjalaväepataljon

III üksikjalaväepataljon

VIII üksikjalaväepataljon

[22] Samas, f. 519, n. 1, s. 54, l. 2. II diviisi intendandi käskkiri nr. 57.
[23] Samas, l. 6. Käskkiri nr. 118.
[24] Samas, s. 55, l. 11. Käskkiri nr. 63.
[25] Samas, l. 2–2p. Käskkiri nr. 80. 1930. a.
[26] Samas, f. 498, n. 12, s. 164, l. 23. Varustusvalitsuse ehitus- ja korteriosakond.
[27] Samas, f. 519, n. 1, s. 55, l. 9. II diviisi intendandi ülema käskkiri nr. 94. 1930. a.
[28] Samas, s. 52, l. 35. Käskkiri nr. 53. 1926. a.
[29] Samas, s. 53, l. 5. Käskkiri nr. 39. 1928. a.
[30] Samas, s. 54, l. 2. Käskkiri nr. 57. 1929. a.
[31] Samas, l. 6. Käskkiri nr. 118. 1929. a.

III suurtükiväegrupp
pioneeride pataljon
Kuperjanovi üksikjalaväepataljon
VII jalaväerügement
II diviisi ratsarügement [32]

Petseri Põhjalaagri ehitustööd olid 1932. a. seisuga lõpule jõudmas. Sel aastal mõõdeti maa-ala uuesti üle, uuendati piirimärgid ja tehti maa-ala üldplaan. Maa endiste omanikega said sõlmitud ka ostu-müügi lepingud, mis esitati Petseri- ja Narva-taguste maade kinnistuskomisjonile laagri maa-ala kinnistamiseks Eesti Vabariigi nimel Petseri Põhjalaagri nimetuse all. Maa-ala ostmisega tegelesid ratsaväerügement ja III suurtükivägi.[33]

Kinnistuskomisjoni I osakonna otsusega 18. märtsist 1933 on maaüksus Petseri Põhjalaager maamõõtjate I. Jacobseni 1920. a. ja M. Albrechti 1932. a. valmistatud plaanide alusel 32,43 hektarit suur ja selle omanik on Eesti Vabariik. Kinnistu asub Järvesuu vallas Värskas.

Edaspidi oli riigile kõige soodsam maad juurde hankida vahetuse teel, andes kohalikele maaomanikele maad vastu riiklikest maatagavaradest. Kuna Petserimaal valitses suur põllumaa puudus, olid omanikud nõus oma maad sõjaministeeriumile müüma või vahetama kogu kruntidena, sest nii oli võimalik mujal soetada uued elujõulised talud. Sõjaministeeriumil tuli seetõttu maad (mis oli Petserimaal kallis) osta planeeritust rohkem.[34] 1939. aastal osteti Petseri Põhjalaagri laiendamiseks ümbruskonna talunikelt juurde maid koos hoonetega. Ostetud maa-ala üldsuuruseks oli umbes 54,58 hektarit.[35]

KAITSELIIDU BARAKK PETSERI PÕHJALAAGRIS

1928. aastal sõlmis Kaitseliit ehitusettevõttega **A. Golobev ja S. Kuznetsov** (asus Tartus Kastani tn. 47) lepingu nr. 335, kus ettevõte võtab enda peale baraki ehituse Petseri maakonnas Värska rajoonis hinnaga 1 065 000 marka. Ehitustööd pidid olema täpses vastavuses plaanidega. Tööde valmimistähtajaks oli 1. juuli 1927. Kaitseliidu peastaabil oli õigus teostada ehitustööde järelvalvet.[36]

Nii kuulus Põhjalaagris Kaitseväele barakk (lisa 1, hoone 32), kus suviti asus Kaitseliidu noortelaager. Kaitseliidu ülema 1928. a. 3. juuli käskkirjast Varustusvalitsuse ülemale selgub, et krediitide puuduse tõttu ei ole 1928. aasta suvel enam võimalik Kaitseliidu noortelaagrit Värskas pidada. Baraki püstitamise eel tegi Kaitseliidu ülem ettepaneku ehitada barakk sõjaministeeriumi kulul,

[32] Samas, s. 55. II diviisi intendandi käskkirjad. 1930. a.
[33] ERA, f. 498, n. 12, s. 776, l. 65. II diviisi ülema käskkiri nr. 818. 1932. a.
[34] Samas, l. 84. Kinnistusakti väljavõte.
[35] Samas, l. 167–170. Petseri Põhjalaagri maa-ala laiendamisega seotud talumaakohtade hindamise akt. 1939. a.
[36] Samas, l. 125. Leping 335.

kuna noorte ettevalmistamine kuulus niikuinii sõjaministeeriumi pädevusse. Läbirääkimistel selgus aga, et sel hetkel ei olnud võimalik leida vabasid summasid baraki püstitamiseks ja varanduse muretsemiseks. Siiski lubas sõjaministeerium baraki järgmisel või järgnevatel aastatel ära osta. Nii tegigi Kaitseliidu ülem 1928. aastal sõjaministeeriumile ettepaneku barakk koos muu varandusega ära osta, kuna Kaitseliit ei saa nüüd ega tulevikus barakki kasutada.[37] Kaitseliidu ülema kirja peale saatis varustusvalitsuse ülem 3. augustil 1928 kirja, kus ta teatab, et sõjaministeeriumil ei ole käesoleval ajal võimalik Kaitseliidule kuuluvat barakki osta.[38] Asja otsustamiseks tuli 3. detsembril 1928 kokku komisjon, kes hindas Põhjalaagris asuva Kaitseliidu baraki ca 9 300 kroonile ja inventari 2 849 kroonile, kogusummas 12 149 krooni.[39] Sõjaministeerium lubas ostmiseks kulutada 9 300 krooni.[40]

Nii ostiski Sõjaministeerium kaitseväe baraki Petseri Põhjalaagris Sõjaväe Ühendatud Õppeasutusele, kes paigutas suveks sinna oma meeskonna. 1930. a. augustis tuli aga II diviisi ülema käsul kokku komisjon, et anda Ühendatud Õppeasutusele kuuluv barakk üle ratsarügemendile.[41]

EHITISTE RAJAMINE

Autokuur

II diviisi staabi kasutuses. Ehitatud 1931. aastal.

Puust sõrestikehitis, vundament betoonpostidel, laastukatus, põrand betoonist; autojuhtide elamu puust, seinad vooderdatud kahelt poolt laudadega, ruumi vahesein savist; pliit. Ruumi põrandapind 4 m². Autojuhtide ruum mahutab 4 inimest.

Märkus: Ehitamata on auto- ja autojuhtide ruumi vaheline savisein, pliit ja betoonpõrand (lisa 1, hoone 36).

Jääkelder

Diviisi ülema oma. Ehitatud 1933. aastal.

Maasse kaevatud betoonehitis, lagi betoonist raudtalade vahel, põrand betoonist. 10,4 m² (lisa 1, hoone 39).

Laagri pesukoda

Ratsarügemendi kasutuses. Ehitatud 1932. aastal.

Puust sõrestikehitis, vundament betoonist postidel, laastukatus, muldpõrand. 8,9 m² (lisa 1, hoone 38).

[37] Samas, l. 108. Kaitseliidu ülema käskkiri nr. 892. 1928. a.
[38] Samas, l. 114. Varustusvalitsuse ülema ärakiri nr. 4020. 1928. a.
[39] Samas, l. 131p. Akt 48.
[40] Samas, l. 138. Ostu-müügi leping. 1929. a.
[41] Samas, l. 160–161. Akt 4507 (baraki inventar).

Väljakäigukoht

Ehitatud 1931. aastal.

Mustusekast betoonist, lagi betoonist raudtalade vahel. Peal asub puust sõrestikehitis, mis vooderdatud ühelt poolt laudadega; laastukatus; laeta. 28,7 m² [42] (lisa 1, hoone 35).

Kaalukoda

Ehitatud 1932. aastal.

Puust sõrestikehitis, vundament betoonpostidel, laastukatus, muldpõrand, laeta. 28,0 m².

Märklauakuur (laskeväljal)

Ehitatud 1931. aastal.

Puust sõrestikehitis, ühelt poolt laudadega vooderdatud, muldpõrand, laastukatus. 23,8 m².

Relvatöökoda (laskeväljakul)

Ehitatud 1931. aastal.

Puust sõrestikehitis, ühelt poolt laudadega vooderdatud, puust põrand, laastukatus. 51,3 m². [43]

Töökojahoone

Ehitatud ratsarügemendi poolt 1935. a. suvel.

Ühekordne, raudkivist seintega, muldpõrandaga, rautuskoja osa ilma laeta, kahel ruumil puust lagi; pappkatus.

1. Rautuskoda 55,0 m²
2. Puusepatöökoda 24,77 m²
3. Materjalide ladu 14,85 m²

Varanduse väärtus 3785 krooni.[44]

ÕPPEPLATSID, LASKETIIRUD JA LASKEPLATSID

Lisaks hoonetele oli laagris ka laske- ja õppeplatsid.

1. **Õppeplatsid** riviõppuste pidamiseks pidid olema väeosa asupaigast mitte kaugemal kui 1–2 km.[45] Maa-ala suurus vastavalt väeosade suurusele: kompaniile 2–2,5 hektarit, pataljonile 3,5–4,5 hektarit, patareile 3 hektarit, kahele patareile 5–6 hektarit, jalaväerügemendile 7–8 hektarit (II patarei koosseis) ja 9–10 hektarit (III–IV patarei koosseis), suurtükiväerügemendile 10–12 hektarit.[46]

[42] Samas, l. 77. Petseri Põhjalaagrisse 1931/33. a. ehitatud hooned (tabel).
[43] Samas.
[44] Samas, l. 98. Ratsarügemendi töökojahoone. 1934/35. a.
[45] Samas, s. 710, l. 29. Sõjanõukogu koosolek õppe-, laske- ja laagriplatside küsimuses 1923. a.
[46] Samas, l. 17. Õppe-laskeplatside suurus. 1923. a. Sõjanõukogu ärakiri nr. 559.

Õppeplatsidel viidi läbi treeninguid, toimusid ka spordivõistlused. Petseri Põhjalaagris asus kaks spordiplatsi ratsa- ja jalaväe laagris ning õppe- ja spordiplats suurtükiväe laagris.

2. Tiirud laskeharjutuste pidamiseks. Maaribad pikkusega kuni 300–400 m, laiusega 30–40 m.[47] 1932. a. tekkis vajadus suurendada 100 m lasketiiru 300-meetriseks. Laskeraja projekt seati väeosade poolt kokku ja rada rajati suurtükiväe laagrisse, selleks otstarbeks eraldatud maale.[48]

1937. a. tehti Põhjalaagri kolmel laskerajal korrastustöid.
Laskerada nr.1 (Põhjalaagri suurtükiväelaagris):

a) kõrvaldati märklaudadest raudnaelad
b) näitajate varjendi sissekäik ehitati läbi kaldvalli
c) korrastati kuulide püüdevalli puuriita, nii et see oleks märklauast vähemalt 30 cm kõrgemal
d) korrastati näitajate varjendi tagavalli ja lage
e) et kuulid ei satuks varjendisse, tõsteti märkide joont 1-st kuni 12-ni
f) parempoolses külgvallis suleti kraavi kohal olev umbes 3 m laiune auk

Selle laskeraja korrastamist abistas III suurtükiväe grupp.

Laskerada nr. 2 (ohvitseride kasiino juures):

a) läbi parempoolse külgvalli ehitati sissekäik näitajate varjendisse
b) uuendati näitajate varjendi kate
c) kõrvaldati märklaudadest raudnaelad
d) märkide seadeldis korraldati ümber tõstetavatele raamidele ja juurde ehitati seadeldis ilmuvatele-kaduvatele märkidele
e) seati korda kuulipüüdevalli puuriit
f) seati korda laskeraja telefoniliin

Laskerada nr. 3 (suusatajate/ratturite eskadroni baraki juures):

a) tõsteti kuulipüüdevalli kõrgust vähemalt 2 m üle märkide joone
b) kõrvaldati märklaudadest raudnaelad
c) ehitati kuulipüüdevalli ette puuriit, mille kõrgus ületas märkide joont vähemalt 30 cm
d) läänepoolselt küljelt harvendati võsa nii, et tulejoonelt oleks soole vaba vaade
e) 50 m laskeplatvorm tõsteti 60 m kõrguseni
f) laskerajale ehitati alaline telefoniliin[49]

[47] Samas, l. 29–29p. 1923. a.
[48] Samas, s. 199, l. 231–232. Petseri Põhjalaagri 300 m distantsilise lasketiiru rajamine (varjendi projekt).
[49] Samas, f. 619, n. 2, s. 13, l. 37–37p. Petseri Põhjalaager, käskkiri nr. 52 (laskeradade korrastamise asjus. 1937. a.).

3. **Laskeplats** (edaspidi väli) – umbes nelinurkne 50–60 km² maa-ala, kus rasketel kuulipildujatel ja suurtükkidel oli võimalik piisavalt manööverdada.[50] Petseri laskeväli asus kahe laagriplatsi vahel ja oli väga mitmekesise maastikuga; tõustes kord mägedesse ja laskudes jälle orgudesse.

Petseri laskeväli oli ennekõike lahinguõppuste korraldamiseks. Erinevate lahingusituatsioonide läbiproovimiseks oli vaja mitmekesist maastikku. Petseri laskeväli pakkus oma võrdlemisi laia maa-ala ja lõpmatult mitmekesise reljeefiga häid võimalusi. Laskevälja alla kuulus umbes 3 700 hektarit maad, selle ulatuseks põhjast lõunasse oli umbes 10 km, laius kõikus aga keskosas 6–7 km vahel, äärmised osad olid kitsamad. Laskevälja pikkus ja laius võimaldasid laskmisi peaaegu igast suunast, ilma et julgeolek oleks selle all kannatanud.

Petseri laskeväli oli Eesti Vabariigi ajal peaaegu ainuke korralik koht, kus sai suvel jalaväge välja õpetada. Suveks kogutigi sinna kokku väeosad ja üksused, kes soovisid läbi teha põhjaliku laskekooli.[51]

Laskeväljal asuvat Tedresood hakati ratsarügemendi eestvõtmisel 1935. aastal kuivendama, töödeks oli ette nähtud 3 000 krooni.[52]

Laskevälja piirid olid algselt märgitud halvasti nähtavate piirikividega, mis tekitas sagedasi segadusi. Selle lahendamiseks anti 1926. aastal väeosadele korraldus panna piiripostid, mis pidid ülevalt olema kooniliseks tahutud ja punaseks värvitud. Posti küljes pidi rööbiti laskevälja piiriga olema laud, kuhu oli kirjutatud "Laskeväli, sisseminek võõrastele keelatud" (laua suurus 6x12 tolli). Postid tuli asetada kas teede äärde või piirikäänakute lähedusse. Töö pidi olema tehtud ühe nädalaga. Ratsarügement pidi panema 11 posti, II jalaväerügement 20 posti ja VII jalaväerügement 22 posti.

Peale soode, rabade, kanarbiku ja liiva oli laskeväljal ka metsa, mida seadusevastaselt raiuti. Seetõttu oli laskeväli muutumas peagi kõrbeks ja väeosadel ei olnud võimalik saada laagrisviibimise ajal tarvilikku puumaterjali. Omavoliline metsaraiumine võõrandatud laskeväljal keelati ära. Metsa kaitsmine pandi ratsarügemendi, II jalaväerügemendi ja VII jalaväerügemendi peale. Hiljem läks metsaraie kontrollimine II diviisi intendandile.[53]

KOKKUVÕTE

Peale Vabadussõja lõppu tekkis vajadus viia Eesti kaitseväestruktuurid vastavusse rahuaja tingimuste ja võimalustega. Et kaitsevägi püsiks löögijõuline, oli vaja häid tingimusi väljaõppeks nii taktikalisel kui ka väeliikide koostöö alal.

Kui väeosadele kasarmute ehitamise ja siseelu korraldamisega oli algust tehtud, kerkis päevakorda ka õppelaagrite rajamine.

[50] Samas, f. 498, n. 12, s. 710, l. 29.
[51] Mõnda Petseri laskeväljalt. – "Sõdur", 1926, nr. 40/41, lk. 884–886.
[52] ERA, f. 495, n. 6, s. 552, l. 15–15p. Petseri Põhjalaagri ülema käskkirjad. 1926. a.
[53] Samas.

1926. a. andiski tollane sõjaminister Jaan Soots loa rajada Petseri laskeplatsi põhjapoolsele ja lõunapoolsele servale laagrid. Laagrite ehitamiseks ei antud riigi poolt eelarve korras mingeid summasid, seega pidi II diviis toime tulema oma kogutud säästudega ja seetõttu kestsid ehitustööd kuni laagri tegevuse lõpuni 1940. a.

Ehitustöödega alustati Lõunalaagris 1926. aastal (sinna asus VII jalaväerügement) ja Põhjalaagris 1927. aastal (sinna paigutati II diviisi staap, ratsarügement, suurtükivägi ja II jalaväerügement).

Valminud laagritest põhjapoolset nimetati Petseri Põhjalaagriks, igasuvised laagris viibijad nimetasid seda aga "kindral Reegi laagriks". Lõunapoolset nimetati Petseri Lõunalaagriks. Nende vahel asus aga suur mitmetesse ruutkilomeetritesse ulatuv laskeplats väga mitmekesise maastikuga (künkad, orud, sood, lagedad nõmmed, metsad ja võsad; enamjaolt siiski liiv ja kanarbik).

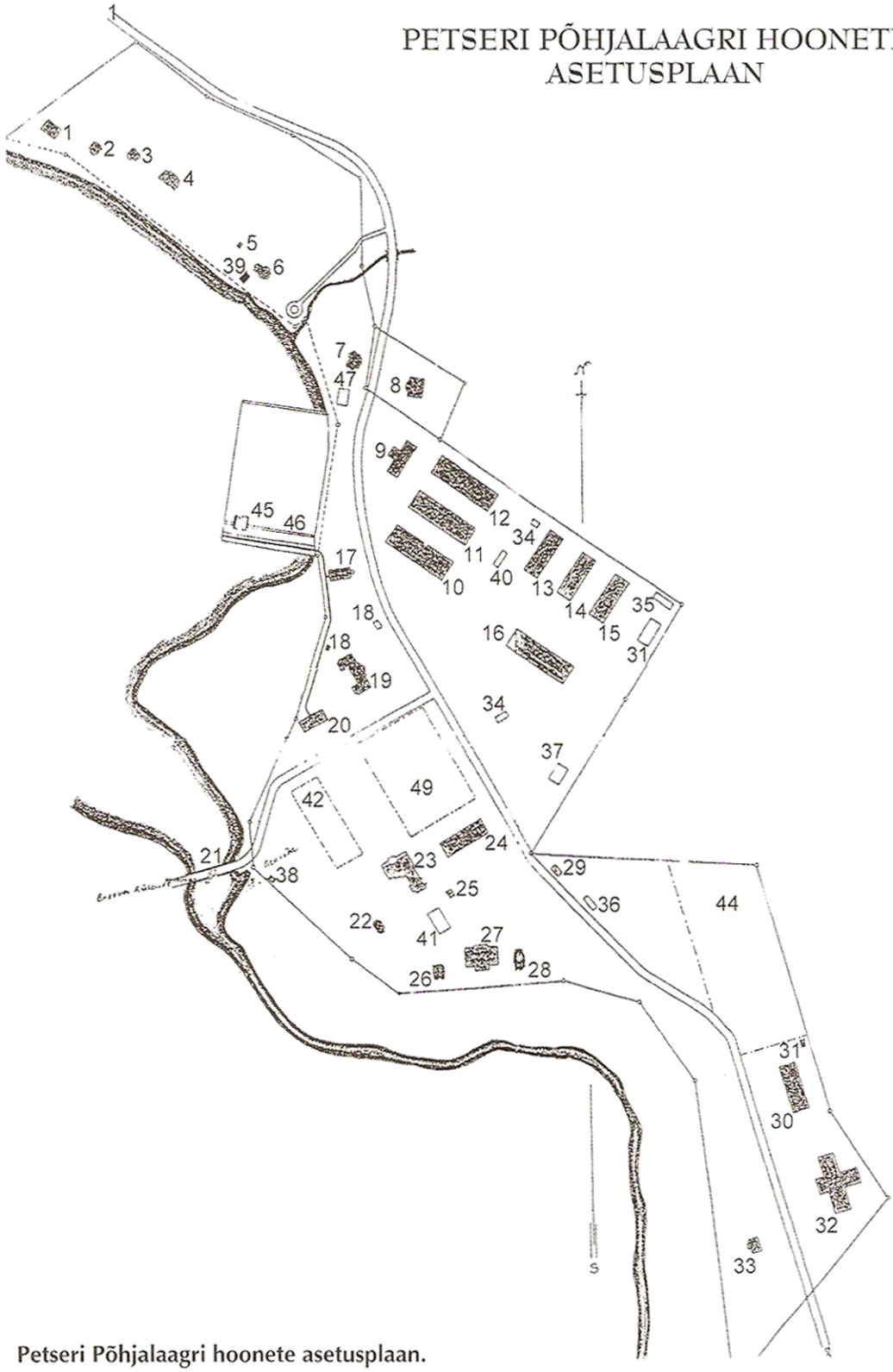
Lühikese ajaga kerkisid mõlemasse laagrisse suured, avarad elumajad ja muud vajalikud hooned (tallid, ladu, söökla, ambulants, sepikoda, pood, kasiino jne.). Suurem osa hooneid ehitati valmis ajavahemikus 1927–1932. Enamus hoonetest olid puidust kergehitised.

Laagriväljal asusid ka spordi- ja mänguplatsid, järve kaldal aga suplushooned ja supluskohad. Keset laagrit oli neljanurkne loendus- ja paraadplats.

Põhjalaagri ja Lõunalaagri rajamisega tehti oluline samm Eesti sõjaväele rahuajatingimustes korraliku väljaõppe andmisel lahingtegevuse alal. Laagrite rajamine puudutas ka ümbruskonna inimeste elu, kes pikisilmi ootasid suve, mil laagrisse saabusid järjekordsed sõdurite kolonnid. Sõdurite tulek tõi kohalikele elanikele tööd, suvelaager elavdas nende seltsielu unustamatute pidudega Hirvemäel, kus tantsuks mängis sõjaväe puhkpilliorkester.

Tänase seisuga haldab enamust endise Petseri Põhjalaagri hooneid Pedagoogikaülikooli Täienduskoolituse osakond, kes viib seal läbi õpetajate suvekursuseid. Olemasolevad hooned on tänu Täienduskoolituse pidevale hooldusele heas korras. Siiski tuleb toonitada vajadust hoida sealseid hooneid tähelepanu all. Paik nõuab ka lisainvesteeringuid renoveerimiseks, et tulevastele põlvedele säiliks näide kunagisest Põhjalaagrist.

PETSERI PÕHJALAAGRI HOONETE ASETUSPLAAN



Petseri Põhjalaagri hoonete asetusplaan.
ERA f. 498, n. 12, s. 766, l. 105–106

LISA 1
PETSERI PÕHJALAAGRI HOONED[54]

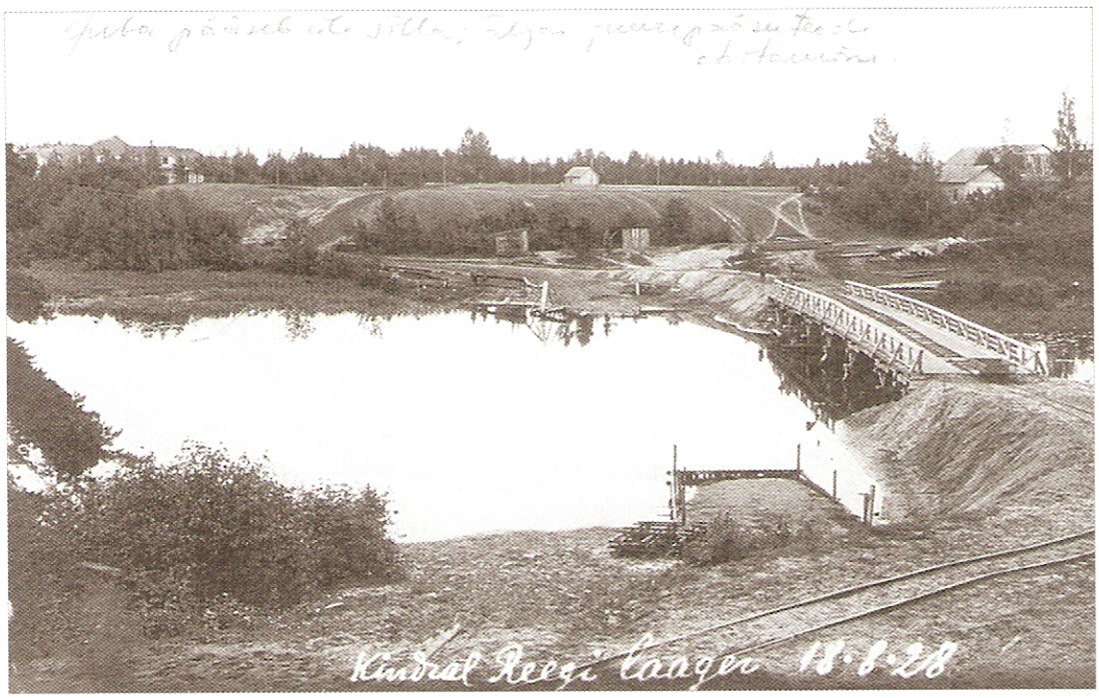
Nr. kaardil	Hoone nimetus	Hoone saatus
1	Ratsarügemendi ohvitseride elumaja (kavatsetav)	Ei ehitatudki valmis
2	Ratsarügemendi ülema elumaja	Alles, lagunemisohus
3	Ratsarügemendi ülema abi ja majandusülema elumaja	Hävinud
4	II diviisi ülema abi ja staabiülema elumaja	Hävinud
5	Puukuur diviisi ülema elumaja juures	Lagunenud, seisab osaliselt püsti
6	II diviisiülema ülema (N. Reek) elumaja	Alles, halvas korras
7	Laagri komandantuur	Alles, keskmises korras. Elanikud sees
8	Ratsaväerügemendi ohvitseride elumaja	Alles, heas korras
9	Loomalaatsaret ja sepikoda	Hävinud
10–12	Ratsaväerügemendi hobusetallid	Põlesid II maailmasõja ajal maha
13–15	Meeskonna barakid	Alles, heas korras
16	Hobusetall	Hävinud
17	Intendandi ladu	Alles, hoonele on sauna osa juurde ehitatud
18	Autokuur	Hävinud
19	Laagri juhatuse hoone	Hävinud
20	Leivaküpsetuse hoone	Hoonest alles ainult betoonist sein
21	Sild	Sakslased lasid II maailmasõja ajal õhku
22	Kuperjanovi partisanide pataljoni ohvitseride elumaja	Hävinud
23	Sõdurite kodu (kasiino)	Põles 70-ndatel maha
24	Kuperjanovi partisanide pataljoni meeskonnabarakk	Hävinud
25	Ratsarügemendi vankrikuur	Hävinud
26	Sepikoda	Alles
27	Söögisaal	Alles, heas korras
28	Jääkelder	Alles
29	Sõdurite pood	Hävinud
30	Diviisi õppemeeskonna barakk	Hävinud
31	Ratsarügemendi tehnikakomando barakk	Hävinud
32	Kaitseliidu barakk	Hävinud
33	Diviisi õppekompanii ohvitseride elumaja	Hävinud
34	Raadiojaam	Hävinud
35	Väljakäigukoht	Hävinud
36	Autokuur	Hävinud
37	Laagri peavaht	Hävinud
38	Pesukoda	Hävinud
39	Diviisi ülema jääkelder	Alles
40	Ratsarügemendi sepikoda	Hävinud
41	Laagri ambulants	Alles, heas korras
42	Lasketiir	
43	Loendusplats	
44	Spordiplats	
45	Ujumiskoht hüppetorni ja sillaga	
46	Sadama raudtee	Ei ole alles
47	Saun (kavatsetav)	Pole teada, kas ehitati valmis

[54] ERA, f. 498, n. 12, s. 766, l. 105–106. Kaardid: Petseri Põhjalaagri jala- ja ratsaväe hoonete asetusplaan 1929. a. ja Petseri Põhjalaagri puiestiku plaan 1933. a.

LISA 2

EHITUSKOMANDO PÄEVAKORD PETSERI PÕHJALAAGRIS [55]

1)	Hommikune äratus	4.30
	Pühapäeval kell	7.00
2)	Riietumine, pesemine, ruumide koristamine, ülevaatus ja öökorteritest väljumine	4.40–5.00
3)	Hommikueine	5.30–5.50
4)	Töö	6.00–14.00
5)	Lõunasöök	14.00–14.45
6)	Vaba aeg	14.45–16.00
7)	Ujumine	16.00–17.00
8)	Vaba aeg	17.00–19.00
9)	Õhtusöök	19.00–19.30
10)	Vaba aeg	19.30–20.45
11)	Õhtune loendus	20.45–21.00
12)	Riiete korrastamine	21.00–21.30
13)	Öörahu	21.30–4.30



Sild laagrisse 1928. aastal.
Laidoneri Muuseumi fotokogu

[55] Samas, f. 519, n. 1, s. 54, l. 2. Käskkiri nr. 57. 1929. a.

SUMMARY

The North Military Training Camp in Pechory

Mairi Laanetu

When the Independence War ended in Estonia, it became necessary to adapt the national defence structures to peacetime conditions and possibilities. In order to maintain its striking force, the armed forces needed good facilities for tactical and interoperability training.

Once the building of barracks for army units and arrangement of internal routine were well underway, the issue of training camps was put on the agenda.

In 1926, War Minister Jaan Soots built camps off the northern and southern sides of the firing range in Pechory. The state made no budgetary allocations for the construction of these camps. Thus the 2nd Division had to manage with its own savings and, therefore, the building of the camp lasted until statehood ended in 1940.

The construction of the South Camp started in 1926 (the 7th infantry regiment was sent there) and in 1927 the headquarters of the 2nd Division, a Cavalry Regiment, the artillery and the 2nd infantry regiment were stationed in the North Camp.

The northernmost of the finished camps was called Pechory North Camp, but the camp community used to refer to it as the "General Reek's camp", whereas the southernmost camp was called Pechory South Camp. The two camps were separated by a huge multi-acre firing range that had a varied terrain (hills, valleys, bogs, open heath forests, brushwood, but mostly sand and heather).

Within a short period of time big, spacious residential buildings and other necessary facilities (stables, warehouse, canteen, dispensary, smithy, shop, casino etc.) were erected in both camps. Most of them were completed in the years 1927–1932. The majority of the buildings were light wooden structures.

The camps had sports and game fields, bathing houses and places on the lakeshore. In the middle of the camp was a quadrangular roll call and parade ground.

The establishment of the North Camp and the South Camp meant a significant step forward in ensuring proper combat training for the Estonian defence force under peacetime conditions. This affected also the life in the neighbouring communities where people waited impatiently for summertime to arrive, when soldiers would march in and settle down in their summer camps. The arrival of soldiers meant work for the local population and enlivened their social life with unforgettable parties at Hirvemäe where the military brass band played dance music.

To date most of the buildings of the former Pechory North Camp are managed by the Advanced Training Department of the Pedagogical University, which uses them for summer school for teachers. The existing facilities are in good condition thanks to constant maintenance by the Advanced Training Department. However, it is important to point out that the buildings require additional investments (for renovation) in order to preserve them for future generations as an example of the former North Camp.



Raab-Schwalbe II.
Foto: ERA f. 1002, n. 1, s. 38, l. 9

Lennuväe õppelennukid PON-1a.
Foto: ERA f. 1002, n. 1, s. 38, l. 11



EESTI LENNUKLUBID AASTAIL 1930–1940, NENDE ROLL RIIGIKAITSES

Raul Juursoo, *dr. phil.*

SISSEJUHATUS

Mõistet 'lennuklubid' kasutatakse käesolevas uurimuses koondnimetusena, mis hõlmab Eestis 30-ndail aastail lennundusega tegelenud, vabatahtlikkuse põhimõttel moodustatud peamisi, suhteliselt suure liikmeskonnaga tsiviilorganisatsioone – õhuasjanduse ühinguid ja nende liitu ning Eesti Aeroklubi, mille üheks põhieesmärgiks oli elanikkonna kaasamine riigikaitselise iseloomuga tegevusse. Peale nimetatute eksisteerisid käsitletaval perioodil veel mõned lennundushuviliste organisatsioonid, mille tegevuse kohta aga seni lähemaid andmeid leitud ei ole. 1919. aastal registreeriti oletatavasti Eesti esimese lennundusalase tsiviilorganisatsioonina Tartu Linna Aero Klubi, mis eksisteeris veel 30-ndate aastate esimesel poolel.[1] 1924. aastal registreeritud Eestimaa Purjelennu, Mudeli ja Lennuspordi Klubi kustutati ühingute, seltside ja nende liitude registrist 1931. aastal.[2] Mõned allikad viitavad ka 1934. aastal asutatud Eesti Lendurite Klubile (asukohaga Viljandis), mille põhieesmärgiks oli lennuasjanduse propageerimine, puri- ja mootorlennukite ehitamine ning klubi liikmetele puri- ja mootorlennualase väljaõppe võimaldamine.[3] 30-ndail aastail tekkis Tallinnas vähemalt kaks purilennundusega tegelevat klubilist asutust – (Tallinna Tehnikumi) üliõpilaste Akadeemiline Lennuklubi ja Eestimaa Jahtklubi purilennugrupp.[4]

Lennuklubide tegevus moodustab osa Eesti lennunduse ajaloost – valdkonnast, mille kohta seni ilmunud uurimuste loetelu on üsna napp. Esikohal on selles hiljuti kolme autori sulest ilmunud mahukas ja rikkalikule allikmaterjalile toetuv sisutihe uurimus Eesti lennuväest, milles põhiteema kõrval ja sellega seonduvalt on toodud mõningaid andmeid ka tsiviillennundusest, sealhulgas lennutranspordist ja lennukiehituse olulisematest tulemustest Eestis 30-ndail aastail.[5] Ilmumisajalt varaseim on A. Künnapuu peamiselt arhiivimaterjalide

[1] Eesti Riigiarhiiv (ERA), f. 14, n. 1, s. 1266, l. 26, 209; Riigi Teataja Lisa (RTL) 1934, 19, lk. 524 (põhikirja muudatuse registreerimise teade).
[2] RTL 1924, 119/120, lk. 1513; RTL 1931, 32, lk. 895.
[3] RTL 1934, 19; ERA, f. 14, n. 10, s. 2, l. 1, 17.
[4] Nii Akadeemilise Lennuklubi kui Eestimaa Jahtklubi purilennugrupi liikmeist kuulus vähemalt osa hiljem Eesti Aeroklubisse.
[5] F. Gerdessen, T. Kitvel, J. Tilk. Aeg. Mehed. Lennukid. – Eesti lennunduse arengulugu kuni 1940. aastani. Tallinn, 2001.

põhjal koostatud (kahjuks viideteta) ülevaade Eesti lennunduse esimestest sammudest eelmise sajandi algusest kuni 70-ndate aastateni.[6] Käesoleva kirjutise autorilt on varem ilmunud arhiivi- jt. allikate põhjal koostatud artikkel õhutranspordi arengust Eestis aastail 1920–1940.[7] Õhuasjanduse ühingute ja Eesti Aeroklubi tegevus ei ole üheski nimetatud uurimuses eraldi käsitlemist leidnud.

Lennunduse ajaloo valdkonnas ilmunud trükistest väärib märkimist ka Eesti lennundusveterani, Tallinna lennujaamas 1934. aastal raadiooperaatorina alustanud, 1938. aastal mootorlenduri kutse omandanud Aleksander Lipu sulest ilmunud mahukas memuaariteos, milles autor muuhulgas kirjeldab oma lenduriõpinguid Eesti Aeroklubis, ettevalmistust ja tööd Eesti Lennuliinide AS "AGO" lennukitel.[8] Memuaaride hulka kuulub ka sõjaväelenduri (ja Eesti Aeroklubi liikme) Heinrich Arro 1925. aastal sündinud poja, 1943. aastast Eesti lennuväeüksuses teeninud ja 1944. aastal Liibavi lennukooli sõjaväelendurina lõpetanud ning Narva ja Tartu rindel võidelnud Hendrik Arro raamat,[9] mida käesolevas töös on kasutatud Eesti Aeroklubi lennukite ja liikmete saatuse selgitamiseks pärast 1940. aasta pöördelisi sündmusi.

Käesolev on seega esimene spetsiaalselt lennuklubide tegevust käsitlev uurimus, millega püütakse valgust heita 30-ndail aastail eksisteerinud õhuasjanduse ühingute, Eesti Õhu- ja Gaasikaitse Liidu ning Eesti Aeroklubi tegevusele, sealhulgas ka riigikaitselisest aspektist.

Uurimus tugineb põhiliselt arhiivimaterjalidele, mille kõrval on kasutatud ka mõningaid trükitud allik- jm. materjale. Kahjuks peab tõdema, et seni pole leitud (ühe erandiga[10]) ei õhuasjanduse ühingute, nende liidu ega Aeroklubi arhiivifonde või muid kompaktseid dokumendikogumeid. Seepärast, tulenevalt Eesti tsiviillennunduse riikliku juhtimise ja koordineerimise korraldusest käsitletaval ajal, moodustavad uurimuse peamise allikabaasi Eesti Riigiarhiivis säilitatavad Teedeministeeriumi kolmes fondis säilinud dokumendid: fond nr. 2218 (Maanteede ja Ehituse osakond, 1929–1934), nr. 1354 (Üldosakond, sh. lennuasjanduse inspektori ja 1936. aastal moodustatud Lennuasjanduse Inspektuuri säilinud dokumendid) ja nr. 1002 (Lennuasjanduse Inspektuuri baasil 1938. a. moodustatud Õhusõiduosakond). Teedeministeeriumi lennundusalastest ülesannetest tulenevalt sisaldavad nimetatud fondid ministeeriumis koostatud ülevaateid, kokkuvõtteid, arengukavasid, andmeid lennukursuste, lennukite,

[6] A. Künnapuu. Teedel õhuavarustesse. Tallinn, 1979.
[7] R. Juursoo. Tallinn – Eesti õhuvärav aastail 1920–1940. – Vana Tallinn. V(X). Tallinn, 1995, lk. 157–174.
[8] A. Lipp. Miljon kilomeetrit õhus. Lenduri meenutusi. Tallinn, 1982.
[9] H. Arro. Eesti lendurid lahingute tules. – Lühike ülevaade eesti lendurite sõjateest II maailmasõja päevil. Tallinn, 1995.
[10] Ainsaks seni Riigiarhiivist leitud ühe käsitletava organisatsiooni enda fondiks on Paide Õhuasjanduse Ühingu k a h e s t säilikust koosnev fond nr. 4891, mis sisaldab koopia registreeritud põhikirjast, ühingu liikmete nimekirja 1934. a. oktoobrist, fragmentaarset kirjavahetust lennundus- ja gaasikaitsealaste propagandaürituste korraldamisest ja täiskogu protokolli ühingu likvideerimise kohta. Eriti kummastav on Teedeministeeriumiga samas majas (Tallinn, Rahukohtu 1) asunud Tallinna Õhuasjanduse Ühingu ning Õhu- ja Gaasikaitse Liidu dokumentide kaotsiminek. Samuti pole seni õnnestunud leida Eesti Aeroklubi dokumente. Oletus, et need võidi koos Aeroklubi lennukite ja muude varadega 1940–1941 üle anda ELKNÜ Keskkomiteele (ERA filiaal, f. 31), osutus alusetuks.

nende ehitamise, omanike ja kasutamise kohta, samuti ka ministeeriumile esitatud dokumente ja kirjavahetust õhuasjanduse ühingute, Õhu- ja Gaasikaitse Liidu ning Aeroklubi jt. asutustega. Kahjuks ei sisalda loetletud arhiivifondid nimetatud organisatsioonide protokolle, aruandeid jms. olulisi dokumente, mistõttu tuli toetuda ülalnimetatud dokumentides leiduvatele võrdlemisi fragmentaarsetele andmetele. Viimaseidki on rohkem Tallinna ja Sakalamaa ühingute, Õhu- ja Gaasikaitse Liidu ning Aeroklubi kohta; enamuse ühingute tegevusest on andmeid märksa vähem, mõnede (Tartu Lennuühing, Saaremaa, Türi, Petseri jt.) kohta neid praktiliselt polegi. Osalt on selle põhjuseks ka asjaolu, et õhuasjanduse ühingute likvideerimisel otsustati mitmel pool anda dokumendid kohalikele linnavalitsustele (Tapa ja Sakalamaa ühingud), Eesti Rahva Muuseumile (Paide), Kaitseliidu kohalikule malevale (Petseri). See tähendab, et arhiivimaterjale võib leiduda ka kohalikes arhiivides või mõne teise (kesk)asutuse dokumentide hulgas.

Ühingute asutajaliikmete avaldused, registreeritud põhikirjad ja (osaliselt) likvideerimist käsitlevad dokumendid asuvad Riigiarhiivi Siseministeeriumi juriidiliste isikute büroo registritoimikutes (fond nr. 14, nimistu 10). Üksikuid andmeid ühingute kohta on leitud sama ministeeriumi Politseitalituse (Valitsuse) dokumentidest (fond nr. 1).

Trükitud materjalidest on allikatena käsitletavad eeskätt Tallinna Õhuasjanduse Ühingu poolt propagandistlikel eesmärkidel 1931. aastal välja antud brošüür "Pidagem sammu õhuasjanduse arenguga", mis sisaldab ka mõningaid konkreetseid andmeid selleks ajaks moodustatud ühingute kohta. Alliktrükisena on käsitletav ajakiri "Eesti Lendur", mida andsid (albumi nime all) välja Tallinna ÕÜ aastail 1932–1934 (kolm väljaannet) ja Eesti Aeroklubi 1938. aastal (üks väljaanne) ning Sakalamaa ÕÜ väljaandel 1935. aastal ilmunud samalaadne "Lendav Mulk".[11] Nimetatud trükised on oluliseks täienduseks arhiivifondide kohati üsna nappidele ja killustatud andmetele, samas tuleb nendes avaldatud hinnangutesse suhtuda vajaliku kriitikameelega, sest tegu oli k a lennundust propageerivate väljaannetega. Koondandmeid, mis kahjuks on – eriti 30-ndate aastate esimese poole osas – lünklikud ja vahel ka vastuolus arhiividokumentidega, võib leida Teedeministeeriumi ülalnimetatud struktuuriüksuste aastaülevaadetest, mis on avaldatud 1934–1939 ilmunud kogumikes "Valitsusasutiste tegevus". Riigi Teataja ja selle lisad on trükised, milleta pole võimalik mõista uuritavate objektide staatuse ja tegevuse õiguslikku tausta, samuti on RT lisades avaldatud põhikirjade registreerimise ja registrist kustutamise teated. Kui registreerimisteated on peaaegu täielikud (autoril ei õnnestunud leida teadet Nõmme ÕÜ registreerimisest), siis kustutamisteated, millest osa pidanuks ilmuma 1940. aastal, on üsna lünklikud. Täiendavat informatsiooni, eriti lennupäevade jm. laiemale üldsusele mõeldud ürituste kohta võib leida mõnedes lennupäevade trükitud kavades ja toonases ajakirjanduses.

[11] 1939. a. kevadel oli Aeroklubi juhatuse päevakorras ajakirja järgmise numbri väljaandmine, ilmumise kohta seni andmed puuduvad. ERA, f. 1002, n. 1, s. 193, l. 231, 235.

* * *

Lennuki kasutamine Esimeses maailmasõjas sõjalistel eesmärkidel tähendas uue väeliigi, lennuväe sündi. See omakorda tähendas seni maal ja merel toimunud sõjategevuse laienemist sõdivate riikide õhuruumi – "sõda läheb õhku", nagu tollal öeldi. Oma 1921. aastal ilmunud raamatus "Ülekaal õhus" asus Itaalia kindral Giulio Douhet seisukohale, et õhusõda ei tule pidada ainult vaenlase armee, vaid kogu tema riigi vastu eesmärgiga hävitada vastase sõjapidamise materiaalsed võimalused ja murda tema kaitsetahe. Sõjalennukite kiire areng võimaldab ründeid rindest kaugel asuvatele objektidele, mistõttu tulevikusõjas ei saa enam olema ohutut tagalat.

Lennuväe tekkimisest tulenenud muudatused sõjapidamise viisides tõid kaasa ka muudatused kaitsevahendites. Õhurünnakute tõrjumiseks loodi spetsiaalsed lennukitüübid, armeede maapealne arsenal hakkas täienema vastavate relvade ja muude aktiivsete õhukaitsevahenditega. Ühtlasi tekkis vajadus valmistada elanikkonda ette õhurünnakuteks, vähendamaks võimalike ohvrite arvu, rünnakute demoraliseerivat mõju tsiviilisikutele ning nende kaudu ka armeele, samuti organiseerimaks purustuste kiiret kõrvaldamist. Teisisõnu, kõrvuti aktiivsete õhukaitsevahenditega tuli hakata arendama kogu tsiviilelanikkonda hõlmavat passiivset õhukaitset ehk tsiviilkaitset (tollases keelekasutuses – kodanikukaitset).

Arusaam lennuki loomisega tekkivatest muudatustest sõjapidamise viisides ja lennuki rollist tulevikusõjas levis kiiresti, sealhulgas ka Eestis. Juba 1909. aastal kirjutas tallinlasest insener R. Krupp, et esimeseks valdkonnaks, "kus lennumasinad täitsa tarvitusele võetakse, on tingimata sõjavägi. Meie ajal ei ole suurriigi valitsust, kes vägevast õhusõja laevastikust ei soniks. ... Terve luuramise teenistus ja käsuandmine saaks õhu masinate ... pärast korraga märksa täiendatud. ... Missugust hirmus hävitavat kahju ... võiks õhulaevadelt lõhkevate ollustega teha. Tervet kindlust ja linna ... sootumaks purustada, oleks minutite töö. ... Muidugi ... püütakse kõige jõuga niisugusele hävitamise jõule vastu panna, ja muidugi jälle hävitamisega. Nii tekkiks õhu sõda."[12]

Inimese õhulendu nähti Eestimaal (arvatavalt) esmakordselt 1881. aasta 28. juulil, mil aeronaut Berg sooritas Tallinnas (Kadriorust alanud ja Valge majaka juures lõppenud) kuni 1500 m kõrguseni küündinud lennu õhupallil. Mootorlennuki tõi Eestimaa taevasse esimest korda vene lendur Sergei Utotškin, kelle demonstratsioonlennud *Farman*'il toimusid 1912. aastal Tartus (aprillis) ja Tallinnas (juunis). 1911. aastal omandasid mootorlenduri kutsetunnistuse esimesed Eestist pärit mehed – Theodor Meybaum ja Arthur Grünberg (Saksamaal) ning Georg Linno ja Karl Laas (Venemaal).[13]

[12] R. Krupp. Inimese lendamine. [Tallinn, 1909] lk. 25. Kirjutamise aeg on määratud teose sisu järgi – käsitletud sündmustest viimased toimusid 1909. aasta augustis. Küsimus keeleteadlastele: kas R. Krupp oli esimene, kes kasutas eesti keeles mõistet "õhusõda" selle praeguseski tähenduses?

[13] A. Künnapuu, lk. 7–8, 21, 22; F. Gerdessen jt., lk. 19, 22, 24.

Suurriigid mitte ainult ei "soninud vägevast õhusõja laevastikust", vaid asusid oma "sonimisi" ka ellu viima. Tsaari-Venemaa esimene sõjaväe lennusalk moodustati 1911. aastal, Esimese maailmasõja alguseks kuulus Venemaa õhujõududesse 39 lennusalka 263 lennukiga (peamiselt *Farman, Voisin* ja Ameerikast ostetud vesilennukid *Curtiss F*). Saksamaal oli selleks ajaks 232, Prantsusmaal 165, Inglismaal 63 ja Austria-Ungaril 48 lennukit. Sõja-aastail kasvas lennukite tootmine väga kiiresti – kõigis sõdivates riikides ehitati üle 191 000 lennuki, sh. Venemaal 5 067 lennukit. Sõja lõpuks oli sakslastel rivis 2 548, prantslastel 3 331 ja inglastel 1 799 ning USA Prantsusmaal paiknevatel vägedel 767 lennukit. Venemaal oli 1916. aasta lõpuks rindel 774 lennukit.[14]

Eestisse paigutatud esimeseks lennuväeüksuseks oli 1916. aasta detsembris moodustatud Balti laevastiku lennuväediviisi esimene lennuväebrigaad (54 lennukiga), mis paiknes Tallinnas ja mille ülesandeks oli Soome lahe sissepääsu kaitsmine. Esimesed õhurünnakud toimusid 1916. aastal – 18. juulil heitsid Saksa luurelennukid Tallinnale 13 pommi, 13. oktoobril rünnatud Kuressaarele langes 20 pommi. 1917. aastal õhurünnakud sagenesid, nende peamisteks sihtmärkideks olid Vene laevastiku baasid Eestis – ainuüksi juunis pommitasid sakslased Eesti saari 38 korral. Rünnati ka Tallinna, oktoobris pommitasid Saksa tsepeliinid Pärnu sadamat ja Viljandit.[15]

Eesti mootorlennunduse koidik kuulub Vabadussõja aastaisse ja on seotud sõjaväega.

1918. novembris moodustatud Eesti lennuväeüksuses (lennuroodus) oli 1919. aasta alguses 50 meest, kuid ei ühtki lennukit. Esimese lennukõlbliku lennuki (*Farman HF-30*) omandas üksus sõjasaagina 19. jaanuaril 1919, pärast Narva vabastamist punaväest.[16] Ühtlasi oli see esimeseks Eesti riiklikke tunnuseid kandnud mootorlennukiks. Maailmasõjaaegse lennunduse arengu ja tollase ajaloolise olukorra tõttu on täiesti mõistetav, et kogu Eesti lennunduse hälliks sai lennuvägi. 1922. aastal ilmunud määrustiku "Lennuvägi sõjas" sissejuhatuses märgivad kolonel Nikolai Reek ja kapten August Steinberg, et lennuk on kujunenud "tähtsaks võitluse abinõuks", mis "võib vaenlasele palju kahju sünnitada, materjaalses kui ka moraalses suhtes". Kindralmajor J. Tõrvand lisab paar aastat hiljem, et riik, "kel puudub modernim lennuvägi, ei tohi iialgi tõendada, et ta on kaitsevalmis".[17] A. Steinbergi sõnutsi ei ole Eestis "ühtki maanurka, mis tuleviku sõjas õhuvaenlase eest võiks kindel olla. ... Tuleviku sõjas viiakse lõhkev metall ja mürgised ained läbi õhuruumi kaugele väeliini seljataha ... Seega ... saab sõjatallermaaks riigi terve territoorium."[18]

Kui suurriikidel oli võimalus põhirõhk panna lennuväe jm. aktiivse õhukaitse vahendite arendamisele, siis Eesti-sugune väikeriik pidi oma

[14] F. Gerdessen jt., lk. 39, 40, 54.
[15] Samas, lk. 37, 39, 40–45.
[16] Samas, lk. 56–60.
[17] Lennuasjandus. Lennuväe rügemendi koguteos. Tallinn, 1925, lk. II.
[18] Samas, lk. 95.

kaitsevõime suurendamiseks vähemalt samavõrra tähelepanu pöörama ka kodanikukaitsele. Selleks oli kaks peamist võimalust: 1) tsiviilelanike ettevalmistamine tegutsemiseks õhu- (ja gaasi-)rünnakute puhul, s.o. passiivse õhukaitse edendamine ja 2) aktiivsete õhukaitsevahendite, eriti lennuväe vahendite tutvustamine ja lennundusalase huvi äratamine võimalikult suures osas elanikkonnas, huviliste koondamine vastavatesse (ühiskondlikesse) organisatsioonidesse, et inimeste huvi sihipäraselt suunata ja kasutada lennuväe teovõime suurendamiseks ning ettevalmistatud reservi loomiseks sõjaväelendurite kiireks väljaõpetamiseks. Ühes Teedeministeeriumi (dateerimata, kuid sisu järgi otsustades 20-ndate aastate keskel koostatud) dokumendis eralennunduse riikliku toetamise vajadusest märgitakse ühe põhjendusena, et eralennundus "oma lennukite, nende tagavara osade, aerodroomide, õppinud lendurite ja lennumehaanikute näol, kes alalises kontaktis lendamisega, moodustab võrdlemisi tähtsa sõjalise reservi".[19] 1938. aasta suvel Teedeministeeriumis koostatud ülevaates "Õhusõidu areng" kirjutatakse otsesõnu, et viimastel aastatel on eralennunduse arendamine olnud "suunatud peamiselt sõjaväe inimmaterjalide reservide täiendamiseks vajalisele sportlisele lendamisele".[20] Paar kuud hiljem esitas Eesti Aeroklubi Majandusministeeriumile taotluse saada 1938/39. eelarveaastal lennukite ehitamiseks täiendavat toetust. Põhjenduses märgitakse, et EAK poolt ettevalmistatavad sportlendurid kuuluvad "õhukaitse lendava koosseisu reservi".[21]

On loomulik, et esimestena mõistsid ja hakkasid tsiviilkaitse osast Eesti kaitsmisel kõnelema lennuväe esindajad. Üks esimesi Eestis, kes pidas vajalikuks rahvale selgitada, kuidas valmistuda õhurünnakute vastu ning kaasa aidata lennuväe arendamisele, oli tollase lennuväerügemendi ülem major August Steinberg, kes 1925. aastal kirjutas, et "riigil oma õhujõu loomine on väga laialine ja raske ülesanne", mille täitmisele on vaja kaasa tõmmata kogu rahvas. "Igaüks peab siin jõudumööda kaasa aitama. ... Ei tohi ... unustada, et kogu riikline lennuasjandus on äärmiselt keeruline mehhanism, et kõik tegevus peab sündima ... kindla kava järgi." Lennunduse propageerimiseks ja huviliste koondamiseks pidas A. Steinberg vajalikuks luua "erilisi lennuasjanduse harrastajate seltse", kelle tegevuse kooskõlastamine oleks kohalikes omavalitsustes loodavate lennuasjanduse büroode ülesandeks. Büroode tegevuse ja üldse kogu lennundusalase tegevuse koordineerimiseks tuleks valitsuse juurde moodustada riigi lennuasjanduse keskorgan, kus "peab sündima kogu tegevuse koordineerimine, siin pannakse need tähised, kuhu üldtegevus peab välja suunima".[22] A. Steinbergi ajendasid kahtlemata ka 1924. aasta 1. detsembri sündmused, mis tõestasid, et Venemaa ei ole leppinud sõja kaotamisega Eestile ning agressioonioht

[19] ERA, f. 1354, n. 1, s. 1608, l. 249.
[20] Samas, f. 1002, n. 1, s. 255, l. 2.
[21] Samas, s. 465, l. 460.
[22] Lennuasjandus, lk. 172–176.

idast püsib. Arvestades N. Liidu sõjaõhujõudude kiiret suurenemist ja Eesti mandriala kõigi punktide kättesaadavust idast lähtuvatele õhurünnakutele kuni ühe tunni jooksul, tuli Eestil kiiresti tegutseda nii aktiivse kui passiivse õhukaitse vallas, luua eeldused ja võimalused sõjaväe reservlenduritele oma lennuoskuste säilitamiseks ja täiendamiseks, samuti valmistada ette tsiviilisikute hulgast sellise kvalifikatsiooniga reserv, kellest oleks võimalik lühiajalise täiendõppe teel saada täiendust lahingulenduritele.

1. ÕHUASJANDUSE ÜHINGUD

1. 1. ESIMESTE ÜHINGUTE MOODUSTAMINE JA ÜLESANDED

A. Steinbergi ideed, mis leidsid mõistmist ja toetust mitmete poliitikute ja kõrgemate sõjaväelaste hulgas, hakkasid realiseeruma 30-ndate aastate alguses, mil Eestis hakati looma kohalikke õhuasjanduse ühinguid (tabel 1) ning moodustus nende keskorganisatsioon – Eesti Õhu- ja Gaasikaitse Liit (1932). Ühingute loomise valmistas riigi tasandil ette Teedeministeerium, täpsemini selle õhuasjandusega tegelev maanteede ja ehituse osakond eesotsas dipl. insner H. Pernaga. Lennunduse küsimused kuulusid osakonna lennuasjanduse ja jõuvankrite inspektori, dipl. inseneri A. Elbrechti pädevusse.

Teedeministeerium kogus 20-ndate aastate keskel ja teisel poolel korduvalt andmeid naabermaade ja ka kaugemate riikide (näit. Poola, Saksamaa, Prantsusmaa jt.) tsiviillennunduse, sh. ka lennundusega tegelevate vabatahtlike organisatsioonide kohta. Ministeeriumi üldosakonna ühes 1928.–1929. a. lennuasjandust käsitlevaid dokumente sisaldavas kaustas[23] leidub dokument nimetusega "Soome Õhukaitse Liidu põhikiri". Selle sisu ja teksti märkimisväärne kokkulangevus hilisemate Eesti õhuasjanduse ühingute ja Eesti Õhukaitse Liidu põhikirjadega annab aluse väita, et nende koostamisel on Eestile suuresti eeskujuks olnud lähim põhjanaaber. 15. mail 1929 sai A. Elbrecht teedeministrilt ülesande 24. mail kokku kutsuda komisjon (teedeministri abi K. Jürgenson, H. Perna, J. Täks, K. Selter), et arutada riigi osalusega Eesti sise- ja välislennuühendust korraldava Eesti Lennuseltsi põhikirja. Ühtlasi soovitas teedeminister selleks ajaks "kokku seada lennuasjanduse asjaarmastajate-seltsi põhikirja kava".[24] Viimasega läks siiski rohkem aega – Eesti Õhuasjanduse Liidu põhikirja ja Tallinna Õhuasjanduse Ühingu põhikirja projektid valmisid 1929. aasta novembri alguseks.[25]

[23] ERA, f. 1354, n. 1, s. 1093, l. 52–55.
[24] Samas, l. 56–60, 68.
[25] Samas, l. 69–78.

Eestis esimese, Tallinna Õhuasjanduse Ühingu (ÕÜ) moodustamine sai teoks 1930. aastal. 30. augustil esitasid asutajaliikmed Karl Jürgenson, Joosep Tiitso ja Maximilian Grasberg (kõik Teedeministeeriumist) kohtu- ja siseministrile avalduse ühingu põhikirja registreerimiseks. Tallinna ÕÜ kanti ühingute ja nende liitude registrisse 18. septembril 1930, ühingu asutamiskoosolek toimus sama aasta 8. oktoobril.[26] Ülevaate järgmiste ühingute asutamisest 1931–1934 annab tabel 1.

Nagu Tallinnas, nii ka mujal kuulusid asutajaliikmete hulka mitmed poliitikud, riigi- ja omavalitsustegelased, sõjaväelased, Kaitseliidu juhid jt. Asutajaliikmete ja ühingute hiljem valitud juhatuste selline koosseis kõneleb vastavate ringkondade toetusest nii ühingute loomisele kui ka tegevusele. Ühingutesse koondus arvukalt nii juba lendurikutset omavaid inimesi kui lennundushuvilisi, kellest paljud omandasid hiljem lendurikutse (Harry Habel, Voldemar Vunn, Heinrich King, Voldemar Koltšin (1935. aasta maist Korend), William Laanekõrb, Evald Sirel, Gerhard Buschmann jt.).

Tabel 1
Õhuasjanduse ühingute moodustamine, nende asutajaliikmed[27]

Ühingu nimetus	Registreerimise kuupäev	Asutajaliikmed
1. Tallinna Õhuasjanduse Ühing	18.09.1930	K. Jürgenson, J. Tiitso, M. Grasberg
2. Rakvere "	07.05.1931	H. Aavikson, H. Paavijaan (hiljem Pallandi), E. Rosenberg (Raatma)
3. Sakalamaa "	05.06.1931	A. Maramaa, H. Lauri, O. Schmidt, J. Rebane
4. Petseri "	19.06.1931	J. Tuling, F. Trahw, H. Ploomipuu, A. Ruusman, A. Meomuttel
5. Pärnu "	30.06.1931	J. Markson, O. Kask, V. Trossi, J. Lugus, J. Jakobson
6. Tartu Lennuühing	23.09.1931	K. Luik, J.-K. Fischer, K. Koppel
7. Saaremaa Õhuasjanduse Ühing	17.10.1931	R. Altpere, W. Sagorski, A. Allika
8. Türi "	17.11.1931	J. Lagge, J. Vöhrmann, M. Rõuk, M. Kilkson
9. Narva "	23.12.1931	J. Luts, J. Lepp, P. Triik
10. Võru "	27.07.1932	F. Suit, K. Kolon, P. Laaman
11. Tapa "	05.11.1932	T. Rähn, K. Tallo, E. Bartelt
12. Jõhvi "	09.11.1932	V. Koch, R. Tomberg, N. Vildenau
13. Lääne "	06.12.1932	H. Alver, K. Bauman, F. Tõns, A. Reinhold
14. Hiiu-Keina "	19.01.1933	J. Kartus, J. Puss, K. Leisberg
15. Paide "	25.08.1934	G. Perli, K. Preisberg, A. Liiver
16. Nõmme "	28.09.1934	L. Mühlbach, J. Kirkmann, F. Vendach, A. Malkus, N. Semjonov, P. Radiko, A. Nuga
17. Vändra "	28.11.1934	H. Rabba, J. Kalmus, J. Kangert

[26] Samas, f. 14, n. 10, s. 14, l. 1; RTL 1930, 76; O. Org. Lennuasjandus Eestis. – Tallinna Õhuasjanduse Ühingu 3. eralennupäev 15. septembril 1935. a., lk. 7.

[27] ERA, f. 14, n. 10, s. 1, l. 1, 5; samas, s. 11, l. 1, 4; samas, s. 13, l. 1, 4; samas, s. 8, l. 1, 4; samas, s. 10, l. 1, 13; samas, s. 16, l. 2, 6; samas, s. 12, l. 1, 5; samas, s. 17, l. 1, 4; samas, s. 38, l. 1, 5; samas, s. 18, l. 1, 6; samas, s. 15, l. 3, 5; samas, s. 4, l. 1, 5; samas, s. 5, l. 1, 7; samas, s. 3, l. 1, 5; samas, s. 7, l. 1, 13; samas, s. 6, l. 1, 5; samas, s. 19, l. 1, 7; vt. ka RTL 1930, 76; RTL 1931, 42, 49, 58, 88; RTL 1932, 2, 28, 69, 94; RTL 1933, 2, 11; RTL 1934, 72; RTL 1935, 4.

Kuigi õhuasjanduse ühingutele ei koostatud ametlikku tüüp-põhikirja, olid 1931–1934 asutatud ühingute põhikirjad sisult ja ka sõnastuselt sarnased, millest võib järeldada, et nende koostamisel kasutati üht või mõlemat eelpool nimetatud projekti. Erinevalt teistest nimetasid tartlased oma organisatsiooni lennuühinguks. Türi ÕÜ põhikirja järgi võisid ühingu toetajaliikmeiks olla ka alaealised "vastava koolijuhatuse või vanemate nõusolekul".[28] Kõrvaldamaks Tallinna ÕÜ 1930. aastal registreeritud põhikirja mõnede sätete sõnastuse erinevusi hiljem moodustatud ühingute põhikirjade vastavatest formuleeringutest, otsustas Tallinna ühingu täiskogu 16. novembril 1931 juhatuse poolt pakutavad põhikirja muudatused heaks kiita ning volitas juhatuse (K. Jürgenson, O. Köster, J. Tiitso) põhikirja vastavalt redigeerima. Järgmisel, 11. veebruaril 1932 toimunud koosolekul kinnitas täiskogu Tallinna ÕÜ põhikirja muudetud kuju. Ühingute ja nende liitude registrisse kanti Tallinna ÕÜ põhikirja muudatused 1932. aasta 22. oktoobril.[29]

Põhikirja kohaselt oli õhuasjanduse ühingute peaülesandeks "õhusõidu arendamine ja kaasaaitamine õhu- ning gaasikaitse korraldamisele". Nende ülesannete täitmiseks ühing 1) "töötab käsikäes teiste Eesti õhuasjanduse ühingutega, eriti püüab tihedat kontakti luua ning koostööd arendada riigi kaitseasutustega ja Kaitseliiduga", 2) asutab lennuklubisid ja -ringe, "õhutab eriti noorsoo keskel huvi lennuasjanduse vastu, kaasa aidates tarvilikkude vahendite soetamiseks", 3) korraldab loenguid, demonstratsioonesinemisi ja lennupäevi, 4) "paneb toime teaduslikke ja praktilisi uurimisi õhusõidu alal, konstrueerides lennukite jaoks tarvilikke osi, aparaate, mehanisme ja teeb mudelite kavasid õppeülesanneteks", 5) selgitab kodumaise tööstuse võimalusi lennukite, nende detailide ja gaasikaitse vahendite valmistamiseks, kasutamiseks ja eksportimiseks, 6) aitab kaasa Eestis lennuliinide avamisele ja tsiviillennuväljade rajamisele, 7) soetab endale lennukeid ja korraldab kursusi nende ehituse tutvustamiseks, lendurite ja aviomotoristide väljaõpetamiseks ning lennukimeeskondadele õhuvaatluse teostamiseks ja õhukaitse vahendite käsitlemiseks, 8) korraldab huvi- ja sportlende, 9) annab välja gaasikaitse-alaseid juhendmaterjale, tutvustab kodanikele gaasikaitse viise ja vahendeid, organiseerib õhu- ja gaasikaitset. Juriidilise isikuna olid ühingul kõik õigused varade omandamiseks ja tehinguteks nendega, õigus liituda teiste ühingutega, asutada osakondi, sektsioone ja komiteesid (vastavalt tegevusaladele), arendada "Eesti osavõttu rahvusvahelisest õhusõidu liikumisest", anda välja ja levitada "oma ülesannete kohast kirjandust ja ajakirjandust" ning võtta "ette muid toimetusi ja samme, mis osutuvad tarvilikuks Eesti õhusõidu arendamiseks ning õhu- ja gaasikaitse korraldamiseks".[30] Juriidiliselt oli õhuasjanduse ühingu näol tegemist kodanikualgatuse korras loodud (tänapäeva mõistes kasumit mittetaotleva) eraõigusliku asutusega, mille üheks peaeesmärgiks oli suurendada riigi

[28] ERA, f. 14, n. 10, s. 17, l. 3–4.
[29] Samas, s. 14, n. 10, l. 13, 17–22, 24; RTL 1932, 89.
[30] Samas, s. 8, l. 2–4; samas, s. 10, l. 18–19; samas, s. 16, l. 4–6 jt.

kaitsevõimet, aidates kaasa õhukaitse aktiivsete (lennundus) ja passiivsete (tsiviilkaitse) vahendite arendamisel.

Õhuasjanduse ühingu liikmeiks võisid olla "kõik isikud, kes tahavad töötada ühingu eesmärgi kasuks või toetada seda". Liikmed jagunesid sõna- ja hääleõigusega tegev- ning auliikmeteks ja sõnaõigusega toetajaliikmeteks, kusjuures ühingu hääleõigusega liige, samuti juhatuse liige pidi olema vähemalt 18-aastane. Tegev- ja toetajaliikmete vastuvõtmine oli juhatuse pädevuses, auliikmeteks valis ühingu täiskogu juhatuse ettepanekul isikuid, kel olid "tunnustatud teened õhuasjanduse alal või ühingu tegevuses". Tegev- ja toetajaliikmed maksid liikmemaksu, mille suuruse kehtestas täiskogu. Auliikmed olid liikmemaksu maksmisest vabastatud.[31]

Andmed õhuasjanduse ühingute liikmete arvu kohta on üpris fragmentaarsed, seni on (Siseministeeriumi Politseitalituse arhiividokumentide hulgast) leitud vaid üks 1933. aastast pärinev dokument, kus on andmed selleks ajaks asutatud ühingute liikmete arvu kohta (selle alusel on koostatud tabel 2, kus ühingud on tabelisse paigutatud põhikirjade registreerimise ajalises järjekorras; vrd. tabel 1). Samast allikast selgub, et Tallinna ÕÜ asutamiskoosolekul 8. oktoobril 1930 esitas ühingu liikmeks astumise sooviavalduse 61 inimest. Ajavahemikul 8.10.1930–6.10.1931 astus Tallinna Õhuasjanduse Ühingusse 242 isikut, nende hulgas K. Einbund (1935. aastast Eenpalu), A. Sirk, E. Laaman, A. Oinas, K. Viitak jt. tuntud inimesed.[32]

Tabel 2
Õhuasjanduse ühingute liikmete arv (seisuga 01.07.1933)[33]

Ühing	Liikmeid kokku	lendurid	aviomotoristid	purilendurid
1. Tallinna ÕÜ	410	34	18	1
2. Rakvere ÕÜ	120	13	8	–
3. Sakalamaa ÕÜ	242	2	1	2
4. Petseri ÕÜ	144	–	–	–
5. Pärnu ÕÜ	110	–	–	–
6. Tartu LÜ	161	10	14	–
7. Saaremaa ÕÜ	50	1	–	–
8. Türi ÕÜ	70	–	–	–
9. Narva ÕÜ	63	1	–	–
10. Võru ÕÜ	121	–	–	–
11. Tapa ÕÜ	41	–	–	–
12. Jõhvi ÕÜ	50	–	–	–
13. Lääne ÕÜ	39	–	–	–
14. Hiiu-Keina ÕÜ	25	–	–	–
Kokku:	**1646**	**61**	**41**	**3**

[31] Samas, s. 14, l. 19.
[32] Samas, f. 1, n. 4, s. 552, l. 910.
[33] Samas, s. 579, l. 583. Puuduvad hiljem asutatud Paide, Nõmme ja Vändra ühingud.

Järgnevaist aastaist on liikmete nimekirju leitud vaid kahe ühingu kohta – 1934. aasta 18. oktoobri seisuga koostatud nimekirja järgi oli Paide ÕÜ-l tollal 82 liiget,[34] Narva ÕÜ liikmete (dateerimata) nimekirja järgi oli ühingu liikmete arvuks mingil ajal 49.[35] Sakalamaa ÕÜ-l oli 1935. aastal liikmeid 250,[36] Tallinna ÕÜ-l oli 1936. a. juunis 483 liiget. Tõenäoliselt jäidki Tallinna ja Sakalamaa ühingud liikmete arvult suurimaiks, neile järgnesid enam kui 100 liikmega Tartu, Petseri, Võru, Rakvere ja Pärnu ühingud. Ülejäänud ühingute liikmete arv jäi nähtavasti paarikümne (Nõmme ÕÜ) ja saja vahele.[37] Olemasolevate andmete põhjal võib oletada, et ühingute liikmete üldarv 1933–1935 jäi kuskile 1,6 ja kahe tuhande vahele.

Ühingu kõrgeimaks juhtorganiks oli täiskogu, mille korraline koosolek pidi toimuma vähemalt kord tegevusaasta (= kalendriaasta) jooksul. Täiskogu erakorralise koosoleku kokkukutsumise õigus oli juhatusel, revisjonikomisjonil ja 1/10-l liikmete üldarvust. Täiskogu pädevusse kuulusid põhikirja muutmine, juhatuse ja revisjonikomisjoni liikmete ja nende "asemikkude" valimine, eelarvete ja aastaaruannete kinnitamine, liikmemaksu suuruse määramine, auliikmete vastuvõtmine, liikmete väljaheitmine, ühingu tegevuse lõpetamine, ühingu likvideerimise korra ja varade üleandmise kohta otsuse tegemine jm. täiskogu päevakorda võetud küsimuste otsustamine, mis puudutasid ühingu tegevust, juhtimist ja varasid. Ühingu praktilist tegevust korraldas kolmeks aastaks valitud (vähemalt) 3-liikmeline juhatus, kes valis enda hulgast juhatuse esimehe, laekuri ja sekretäri (praktikas hakati neid nimetusi kasutama ühingu esimehe jne. tähenduses). 1/3 juhatuse liikmeist langes igal aastal juhatusest välja (esimesel kahel aastal liisuvõtmise teel, hiljem aga vanuse järgi), samas andis põhikiri võimaluse neid kohe tagasi valida. Juhatuse põhiülesandeiks oli täiskogu otsuste täitmine, täiskogu koosolekute ettevalmistamine ja kokkukutsumine ning ettekannete tegemine päevakorda võetud küsimustes, ühingu tegevus- ja majandusaruannete koostamine ja esitamine täiskogule, ühingu varade valitsemine, tegev- ja toetajaliikmete vastuvõtmine ja liikmete nimekirja pidamine, samuti täiskogule ettepanekute tegemine liikmete väljaheitmiseks, ühingu osakondade asutamise, nende kodukorra ja tegevuse korraldamise ning lõpetamise üle otsustamine, ühingule vajalike teenistujate töölevõtmine, nendele (eelarve piires) palga määramine, ühingu esindamine valitsus- ja kohtuasutustes "kui ka kõigi teiste isikute ees" ja muude "ühingu tegevuse arendamisesse puutuvate küsimuste otsustamine".[38]

Juhatuse tegevuse kontrollimiseks valis täiskogu üheks tegevusaastaks (enamasti) 3-liikmelise revisjonikomisjoni ja nende asemikud. Komisjoni ülesandeks oli ühingu aruandluse, kassa, varade ja dokumentide revideerimine ja tulemuste ettekandmine täiskogule (informeerides nendest eelnevalt ka

[34] Samas, f. 4891, n. 1, s. 2, l. 24.
[35] Samas, f. 2536, n. 1, s. 1288, l. 5.
[36] L. Tammaru. S.Õ.Ü. ajaloost. – "Lendav Mulk", 1935, lk. 6.
[37] ERA, f. 14, n. 10, s. 6, l. 10; samas, s. 14, l. 26; samas, f. 1354, n. 1, s. 1409, l. 143.
[38] Samas, s. 14, l. 20–22.

juhatust).[39] Põhikirja kohaselt võis ühing tulu saada liikmemaksudest, toetustest, annetustest, pärandustest, näitusmüükidest, loteriist ning "ühingu muudest ettevõtetest, varandustest ja tuluallikatest".[40] Ettekujutuse ühingute teovõimest annavad andmed nende 1933/34. aasta eelarvete suuruse kohta (kroonides):[41]

1. Tallinna ÕÜ	21 875. –	8. Türi ÕÜ	–
2. Rakvere ÕÜ	770. –	9. Narva ÕÜ	800. –
3. Sakalamaa ÕÜ	1 250. –	10. Võru ÕÜ	250. –
4. Petseri ÕÜ	190. –	11. Tapa ÕÜ	–
5. Pärnu ÕÜ	200. –	12. Jõhvi ÕÜ	250. –
6. Tartu LÜ	2 000. –	13. Lääne ÕÜ	800. –
7. Saaremaa ÕÜ	10. –	14. Hiiu-Keina	100. –

Ainsast pilgust esitatud arvudele piisab, et mõista, kuivõrd kasinad olid reeglina ühingute finantsvõimalused, piirdudes enamasti vaid liikmemaksudest ning annetusest või korjandusest laekuvate summadega. Erandiks oli Tallinna ÕÜ, kes sai riigilt toetust lennukite ehitamiseks (vt. allpool).

1. 2. ÜHINGUTE TEGEVUS AASTAIL 1931–1933[42]

Õhuasjanduse ühingute tegevus hõlmas laia valdkonda lennundusalasest propagandast ja mudellennundusest kuni õppelennukite ehitamise ja lendurite väljaõppe ning lenduri kutsetunnistust omavate isikute lennutreeningute korraldamiseni. Olulist osa etendas ühingute initsiatiiv ka tsiviillennuväljade rajamisel Eestis 30-ndail aastail. Juba mõni nädal peale asutamist pöördus Tallinna ÕÜ Teedeministeeriumi poole ettepanekuga alustada Tallinnas Ülemiste järve ääres tsiviil- (avaliku) lennuvälja ehitamist. Ühtlasi palus ühing Vabariigi Valitsuselt toetust ühe mootorlennuki ehitamiseks.[43] Oma lennuvälja rajamise küsimusega hakkasid üsna varsti peale asutamist tegelema ka Sakalamaa, Narva jt. õhuasjanduse ühingud. Lennukite soetamine ja lennuväljade rajamine oli ühingute põhikirjaliste ülesannete täitmiseks esmajärgulise tähtsusega.

Lennuasjanduse propageerimise üheks peamiseks vormiks olid lennupäevad ja lennudemonstratsioonid. AS "Aeronaut" ja lennuvägi alustasid nendega juba 20-ndail aastail, korraldades seal publikule ka väikese tasu eest nn. lõbulende. 30-ndail aastail jätkas lennupäevade korraldamist lennuvägi, seejärel ka õhuasjanduse ühingud, kes oma lennukite puudumise tõttu organiseerisid neid alguses koos lennuväega. Sellistest Tallinna ÕÜ osavõtul

[39] Samas, l. 21–22.
[40] Samas, l. 22.
[41] Samas, f. 1, n. 4, s. 579, l. 583.
[42] Ühingute tegevuse käsitlemine osundatud ajavahemikul on tingitud sellest, et 1932. aastal asutatud Õhu- ja Gaasikaitse Liidul kulus esimene aasta oma tegevuse kavandamisele ja organiseerimisele, sh. ettevalmistustele lennukiehituse alustamiseks. Vt. 2. Õhu- ja Gaasikaitse Liit.
[43] ERA, f. 1354, n. 1, s. 1284, l. 120.

korraldatud üritustest peeti tollal üheks tähelepanuväärsemaks ja lennunduse propaganda seisukohalt tähtsaks ettevõtmiseks Kaitseväe lennukite lendu ümber Eesti 1931. a. märtsis. Lennu kommentaaris öeldakse, et selle propagandalennu tulemusena "tõusis rahvas erakordne huvi õhuasjanduse vastu" ning elavnes tegevus õhuasjanduse ühingute asutamiseks.[44] Sama aasta sügisel korraldasid Sakalamaa ja Tallinna ühingud H. Ungern-Sternbergi äsja Saksamaalt ostetud uue sportlennuki ES-UST ringlennu ümber Euroopa lendurkapten E. Döringi piloteerimisel. Lend algas 22. septembril Saksamaalt Böblingenist ja kulges marsruudil Köln–Brüssel–London–Pariis–Lyon–Marseille–Genua–Veneetsia–Agram–Budapest–Viin–Praha–Berliin–Varssavi–Königsberg–Riia–Tallinn. Ringlend lõppes 4. oktoobril, selle pikkuseks kujunes 5 950 kilomeetrit ja õhus oldi kokku 48 tundi. Lend pälvis ka välismaa pressi tähelepanu ja "Eesti nimi esines korduvalt ajakirjanduse veergudel". Märkimist väärib, et lennul kasutati AS "Kiviõli" poolt valmistatavat bensiini, mille tootja andis (reklaami eesmärgil) tasuta, toimetades ise ka vajalikud kogused vahemaandumispunktidesse.[45] 15. septembril 1931 toimusid Tallinnas kaitseväe lennuvõistlused, mille ajal tegid õhulennu ka riigivanem K. Päts ja kaitseminister A. Kerem.[46] Koos kaitseväega korraldas oma lennupäeva 1932. aasta mais Tartu Lennuühing. Kavas oli mudellennukite näitus, lõbulennud jm.[47]

1932. aasta 5. juunil korraldas Tallinna ÕÜ Ülemistele rajataval tsiviillennuväljal lennupäeva, kus demonstratsioon- ning vigurlende ja muid üritusi olevat jälginud tuhanded pealtvaatajad. Kaks nädalat hiljem, 19. juunil, pidas oma uuel, Narva kesklinnast ca 3 km lääne pool Tallinn–Narva maantee läheduses asuval lennuväljal esimese lennupäeva Narva ÕÜ. Kavas olid "liiklemisvahendite ajaloo demonstratsioon", sõjaväelennukite vigurlennud jm.[48] Sakalamaa ÕÜ korraldas esimese "lennupeo"1932. aasta 10. juulil, seoses oma Viljandi edelaserval asuva lennuvälja (koos 4 lennukit mahutava angaariga) avamisega. Üritus, millest võtsid osa 9 kaitseväe ja kaks E. Dammi lennukit ning Unger-Sternbergi lennuk ES-UST, oli suurejooneline ja tõi kokku arvuka

[44] A. Elbrecht. Õhusõit Eestis. – "Eesti Lendur", 1933, lk. 29; Pidagem sammu õhuasjanduse arenguga. Tallinn, 1931, lk 12. – Kaitseväe lennukite ringlendu 1931. a. märtsis peeti hiljem mitmete õhuasjanduse ühingute loomise otseseks ajendiks. Nii kirjutas Sakalamaa ÕÜ sekretär 1935. aastal, et ühingu "asutamise eellugu algas Viljandis 1931. a. 3. märtsil" ringlennul olevate lennukite maandumisega Viljandis (järve jääl). Lennust osa võtnud kindral Tõrvand pidas samal päeval "Koidu" saalis kaks loengut ning veel õhtul kutsuti kokku nõupidamine, millest võtsid osa ka linnapea A. Maramaa, maavalitsuse esimees H. Lauri ja kindral Tõrvand. Järgnes ühingu põhikirja koostamine, registreerimine ja 5. juulil 1931 toimus ühingu "avamiskoosolek", kus ühingu liikmeks astus 53 Viljandi elanikku. 5-liimelisse juhatusse valiti Viljandi linnapea A. Maramaa (esimees), Viljandi Maavalitsuse esimees H. Lauri (abiesimees), kapten E. Saar (sekretär), H. Ungern-Sternberg (laekur) ja kolonel Kirschbaum. – L. Tammaru. S.Õ.Ü. ajaloost. – "Lendav Mulk", 1935, lk. 5.

[45] Pidagem sammu õhuasjanduse arenguga, lk. 13; ERA, f. 1354, n. 1, s. 1409, l. 111, 197, 199, 209; E. Döring. Euroopa ringlend lennukil ES-UST. – "Eesti Lendur", 1932, lk. 13–14; A. Vernik. Eesti ringlend ja selle tulemusi eralennuasjanduse arengul. – "Eesti Lendur", 1932, lk. 21.

Siinkohal on ilmselt otstarbekas selgitada Eesti tsiviillennukite immatrikulatsioonimärkide (pardatähistuse) päritolu. 20-ndail aastail oli Eesti mootorlennukite rahvusvaheliseks tunnuseks täht E, millele järgnes neljakohaline, A-ga algav tähekombinatsioon. 1927. a. 25. novembri Washingtoni raadio-telegraafi konventsiooni (RT 1929, 11) artikli 14 alusel antud teedeministri 20.06.1931 määrusega (RT 1931, 61, 493) kehtestati Eesti rahvusmärgiks tähis ES ja lennukite immatrikulatsioonimärgiks sellele üle sidekriipsu järgnevad "igasugused kombinatsioonid kolmest tähest". 1939. aasta veebruarist kehtestati sama kord ka purilennukite tähistamiseks (RT 1939, 12, 88).

[46] "Päevaleht", 16.09. ja 17.09.1931.

[47] ERA, f. 4891, n. 1, s. 2, l. 22; samas, f. 1354, n. 1, s. 1510, l. 3; samas, f. 1002, n. 1, s. 65, l. 56; "Päevaleht", 26.05.1932.

[48] "Päevaleht", 7.06. ja 19.06.1932

vaatajaskonna. Lennudemonstratsioonide kõrval tehti soovijatele ka lõbulende.[49]

Lennupäevad nii ühingute kui kaitseväe lennukite osavõtul jätkusid ka hiljem. Omamoodi lennunduse propagandaüritusteks olid ÕÜ-dest sõltumatult toimunud mitmete välislendurite külaskäigud või läbilennud Eestist. Nii külastas 1931. a. augustis Tallinna ja Tartut üks esimesi eestlasest naislendureid, Saksamaal elav Elviine Kalep. Samal aastal saabus Ameerikast oma lennukil Eestisse endine sõjaväe- ja AS "Aeronaut" lendur Harald Stunde. 1932. aastal lendas Tallinnast läbi polaaruurija Umberto Nobile ja 1933. aastal külastas Tallinna Charles Lindbergh, kes esimesena ületas lennukil Atlandi ookeani.[50] Suurem osa nimetatud sündmustest leidis kajastamist ka ajakirjanduses, osutades ühingutele tänuväärt abi lennunduse propageerimisel.

Lennupäevade korraldamise kõrval oli tähtsaks lennuasjanduse propageerimise vahendiks vastava kirjanduse muretsemine, levitamine ja trükiste väljaandmine. Viimaste osas oli teerajajaks Tallinna ÕÜ, kes juba 1931. aastal andis välja lennundust käsitleva brošüüri "Pidagem sammu õhuasjanduse arenguga", milles anti lühike ülevaade lennukist kui liiklemisvahendist, tsiviillennunduse peamistest arengusuundadest ja muust, aga ka õhuasjanduse ühingute loomisest Eestis ja nende eesmärkidest. Brošüüri lõpus rõhutavad autorid: "Aidates korraldada õhuasjandust, aitame kindlustada iseenda julgeolekut ja peame sammu teiste rahvastega. Lennundus on tuleviku suurala ja meie ei saa jääda ükskõikseks selle vastu." 1932–1934 andis Tallinna ÕÜ välja albumit "Eesti Lendur", milles lennunduse üldküsimuste kõrval tutvustati üldsusele ka ühingute päevaprobleeme ning tehti kokkuvõtteid senisest tegevusest. Samu küsimusi käsitleti ka Sakalamaa ÕÜ 1935. aastal ilmunud albumis "Lendav Mulk".

Oma lennukeid polnud esialgu ühelgi vastasutatud õhuasjanduse ühingul. Teistest soodsamas olukorras oli Sakalamaa ÕÜ, kellel oli 1931. aasta sügisest võimalus kasutada ühingu liikme H. Ungern-Sternbergi lennukit ES-UST (tüüp *Klemm L 25 b*, 100-hobujõulise mootoriga monoplaan tühikaaluga 350 kg ja maksimaalse lubatud lennukaaluga 630 kg). Bensiini- ja õlipaakide mahutavus lubas vahemaandumiseta lennata 8 tundi ja läbida 1000 kilomeetrit.[51] Ühingu tegevuse arendamiseks korraldas Sakalamaa ÕÜ 1931. a. lõpul korjanduse, mis tõi sisse 3 500 krooni, millest 2 500 krooni otsustati kasutada ühingule lennukite soetamiseks.[52]

Kuivõrd tollases majandusolukorras oli õppelennukite ostmine välismaalt enam kui problemaatiline, leiti, et ühingutele tuleks lennukid ehitada Eestis,

[49] ERA, f. 1354, n. 1, s. 1409, l. 111; samas, s. 1510, l. 8. "Päevaleht", 10.07. ja 12.07.1932. 1913. a. lendurikutse omandanud endine sõjaväelendur E. Damm ostis endale 1931. aasta suvel ja sügisel Saksamaalt neli lennukit. Nendest üks (1926 Münchenis ehitatud õppe- ja spordilennuk *Flamingo U-12*) tunnistati 8.08.1931 lennukõlblikuks ja kanti registrisse pardatähisega ES-EDA. Samal aastal said lennuloa veel kaks E. Dammi lennukit (ES-AAA, tüüp *LVG B III*, ja ES-AAB, tüüp *LVG C VI*, mõlemad ehitatud 1918 Berliinis). – ERA, f. 1354, n. 1, s. 1409, l. 38, 41, 50, 51, 101, 107, 110, 111, 136, 173, 193.

[50] A. Künnapuu, lk. 71.

[51] ERA, f. 1354, n. 1, s. 1409, l. 111; E. Döring, lk. 14.

[52] F. Gerdessen jt., lk. 196.

ostes välismaalt ainult mootorid. Tallinn ÕU juhatus, toetudes oma kahe esimese lennuki ehitamise kogemustele ja tehtud kulutuste analüüsile, leidis 1933. aasta kevadel, et ise ehitamine ei tuleks mitte ainult tunduvalt odavam, vaid sellega jääks ka umbes pool lennukiehituseks kulutatud rahast (palgaraha, kulutused kohalikele materjalidele jm.) Eestisse. Samuti võimaldaks lennukite ehitamine Eestis anda tööd kohalikele tööta oskustöölistele ja kujundada välja lennukiehituseks vajaliku kvalifikatsiooniga kaader.[53]

Tallinna ÕÜ kaks esimest lennukit ehitati 1933. aastal saksa lennukiehitusfirma *Raab-Flugzeugbau G. m. b. h.* (Berlin–Johannisthal) lendur-insener E. Arnsi juhtimisel, AS "Eesti Dvigatel" endisesse saeveskisse rajatud töökojas. Tallinna ÕÜ poolt teostas ehituse järelevalvet insener R. Neudorf (hiljem Tooma), üldist tehnilist järelevalvet – lendurist insener major V. Post ja Kaitseväe Lennubaasi ülema abi ins. O. Org. Lennukite ehitamine algas 1933. aasta aprilli keskel ja kestis ca kaks kuud. Lennukid olid kaheistmelised biplaanid (tüüp *Raab-Schwalbe II*), mis olid varustatud 120-hobujõuliste *Walter NZ 120* mootoritega. Teedeministeeriumis peetavasse registrisse kanti kõnealused lennukid pardatähistega ES-AGU ja ES-EHA. Mõlemaid lennukeid kasutas Tallinna ÕÜ juba 23.–25. juunil 1933 laulupeo ajal lõbulendude korraldamiseks ja laulupeost aerofotode tegemiseks. Pilootideks olid nendel lendudel kaitseväe lendurid Voldemar Post, nooremleitnant Peeter Olt, veltveeblid Nikolai Schmidt ja Edgar Karro.[54]

1931. aastal üritas 2-istmelist puitraamistiku ja vineeriga kaetud kerega lennukit ehitada Rakvere ÕÜ liige E. Läte. 21. oktoobril teatas ühing Teedeministeeriumile, et on võtnud lennuki ehitamise "oma kaitse alla", ehitamine toimub tõllasepp "Bachmanni töökojas Rakveres Rosen ja Ko piiritusladu hoovis" ning projekt esitatakse kinnitamiseks lähemal ajal. Teedeministeerium vastas, et "uusi lennukeid ei tohiks enne ehitusele võtta, kui nende projekt pole vastuvõetavaks tunnistatud" ning ehitamine peab toimuma Teedeministeeriumi järelevalve all. Järgmise aasta juulis kirjutas ühing ministeeriumile, et "õppe-sport lennuki projekteerimise tööd kestavad ...".[55] Ja kestma need nähtavasti jäidki, sest olemasolevad andmed ei kõnele midagi E. Lätte lennuki lennukõlblikkuse katsetamisest ning lennuki kandmisest registrisse.

1932. aasta 11. juuni "Päevalehes" ilmus teade, et Tallinna Tehnikumi lõpetaja R. Neudorf on eelmisel päeval edukalt kaitsnud oma lõpuprojekti "Spordilennuk".[56] Õpinguraamatu andmeil õppis Roman-Ludvig Neudorf[57] aastail 1925–1932 Tallinna Tehnikumi mehaanika osakonna masinaehituse harus, mille õppekavasse kuulus ka distsipliin nimetusega "Lennumasinad ja

[53] ERA, f. 1354, n. 1, s. 1608, l. 29.
[54] Samas, s. 1608, l. 7, 9, 38, 43; samas, f. 1002, n. 1, s. 262, l. 1. "Eesti Lendur", 1933, lk. 37. – Kahe lennuki ehitamine läks maksma (koos töökoja sisseseadmise, järelevalve jm. kuludega) kokku 15 400 krooni, millest 11 200 krooni sai ühing riigilt (töökorralduse erifondist), ülejäänud osa jäi ühingu kanda. Ühe samaväärse lennuki välismaalt ostmine läinuks maksma 11–12 000 krooni. – "Eesti Lendur", lk. 38.
[55] ERA, f. 1354, n. 1, s. 1510, l. 10, 12, 13; "Päevaleht", 8.10. ja 10.10.1931.
[56] "Päevaleht", 11.06.1932.
[57] 1935. aasta oktoobrist kandis Roman Neudorf nime Rein Tooma. – RTL 1935, 83; 86.

automobiilid".[58] Tutvumisel insener Teimani juhendamisel valminud projektiga selgus, et R. Neudorf oli projekteerinud kaheistmelise, puitkonstruktsiooni ja vineerist kattega alatiivalise monoplaani, tühikaaluga 350 kg. Mootoriks oli kavandatud 60-hobujõuline *Hirth H. M.*, mis võimaldanuks 650 kg-se täiskaaluga lennukil (2 inimest á 85 kg, bensiin 105 kg, õli 5 kg ja pagas 20 kg) saavutada kiiruse 150–155 km/h ja maksimaalse kõrguse 5 000 m (ainult piloodiga – 6 100 m). Lennukestus ökonoomsel lennurežiimil ulatus kuni 18 tunnini ja -kaugus ligemale 1 800 kilomeetrini. Diplomiprojektis esitatud kalkulatsiooni järgi kujunes lennuki (pikkus 7,4 m, kõrgus 1,9 m, tiivaulatus 13 m) hinnaks 6 930 krooni (ca 7 000 kr.), millest peaaegu poole (3 250 kr) moodustas mootori hind.[59] Täpsuse huvides olgu märgitud, et juhendaja Teiman seadis projekti autorile järgmised kolm nõuet: "1) Lennuk varustada "Hirth´i 60 hj mootoriga ... ; 2) nimetatud mootoriga peab projekteeritav lennuk oma praktiliste saavutiste poolest vastama "Klemm"-sportlennukile, tüüp L 25b VII; 3) materjalide valikul pidada silmas kodumaa saadusi."[60] "Päevalehe" teatele reageeris kiiresti Rakvere ÕÜ – juba 18. juunil 1932 palus ühing Tallinna Tehnikumi direktorilt oma liikmele E. Lättele luba R. Neudorfi lõputööga tutvumiseks.[61]

R. Neudorfi projektis esitatud tehniliste karakteristikute ning lennuki joonise sarnasus Õhu- ja Gaasikaitse Liidu töökojas 1933/34. aasta talvel esimesena ehitatud ÕGL-2 tüüpi lennuki (ES-ENN) mõnede näitajate (eriti aga väliskujuga) viib järeldusele, et kõnealust, mõnevõrra täiendatud (võimsam mootor, teliku voolundid) projekti kasutati esimese Eesti konstruktsiooniga lennuki prototüübi (ÕGL-2/PON-2) ehitamisel.

Eeltoodu põhjal, tahtmata seejuures põrmugi pisendada V. Posti ja O. Orgi osa Eesti lennukiehituses, jõuab käesoleva uurimuse autor seisukohale, et esimese Eesti mootorlennuki konstrueerimise au kuulub R. Neudorfile, kes, nagu varsti selgub, oli ka üks projekti teostajaid.

Viljandis tegeles 1933. aasta märtsist lennukiehitusega Sakalamaa ÕÜ liige H. Ungern-Sternberg, kelle U. Brasche poolt piloteeritud lennuk ES-UST 9. märtsil Põltsamaalt õhku tõustes alla kukkus ja sedavõrd purunes, et Teedeministeeriumi arvates oli sellest remondikõlblik vaid mootor. Ajavahemikus mai–juuni ehitas H. Ungern-Sternberg endale purunenud lennuki eeskujul uue lennuki, millele anti (mitmete ülevaatusel avastatud ehitusvigade tõttu) ajutine, 10 päeva kehtiv lennuluba 22. juunil 1933. Registrisse kanti lennuk tähistusega ES-UBA (tüüp *Klemm*). 1933. aasta juulis tekkis H. Ungern-Sternbergil kavatsus asendada lennuki rattad pontoonidega, et oleks võimalik kasutada aerodroomina

[58] ERA, f. 4374, n. 1, s. 105, l. 4, 8.
[59] R. Neudorf. Sportlennuk (lõpuprojekt, 1932). – Tallinna Tehnikaülikooli Raamatukogu õpikute osakonna diplomitööde kogu aastaist 1923–1993, nr. 162.
[60] Samas.
[61] ERA, f. 4374, n. 1, s. 105, l. 165.

Viljandi järve.[62] Umbes sel ajal sai aga (ostu vm. teel) lennuki omanikuks U. Brasche, kes tegi lennuki korda ja sellele nii lennukõlblikkuse tunnistuse kui lennuloa.[63]

Lennukiehituse entusiaste leidus peale Tallinna, Viljandi ja Rakvere mujalgi Eestis. "Päevaleht" leidis Riisiperest 19-aastase Aleksander Kirienko, kes ehitavat endale 20-hobujõulise mootoriga lennukit. Töö kestvat juba kaks aastat ja "lähemal ajal" peaks lennuk valmis saama.[64]

Lennukite puudumisele vaatamata alustas Tallinna ÕÜ 1931. aastal ettevalmistusi mootorlendurite kursuse korraldamiseks. 16. jaanuaril 1932 kinnitas teedeminister ühingu poolt esitatud kursuse õppekava, mis nägi ette teoreetilise õppuse järgmistes ainetes: aeromehaanika, lennuki konstruktsioon ja lennuteenistus (lektor kapten E. Döring), mootori ehitus (major G. Matvei), meteoroloogia (nooremleitnant H. Kirsipuu), aeronavigatsioon (major H. Janson) ja õppelennud. Kaitseministeeriumi nõusolekul toimus teoreetiline õppus hommikupoolikul Lennukooli ruumides ja lennuväe töökojas, õppepäeva teisel poolel järgnesid õppelennud (3 tundi päevas) Kaitseväe aerodroomil Lasnamäel. Pärast lendude lõppu toimus lennuki järelevaatus (angaaris). Õppetöö toimus kuuel päeval nädalas, kursuse juhatajaks oli sõjaväelendur major A. Vernik, Tallinna ÕÜ spordi- ja väljaõppe sektsiooni lennuasjanduse teoreetilise väljaõppe komitee esimees. Kursuse õppemaks oli 300 krooni, millele lisandus 20-kroonine tasu iga lennutunni eest. Kursuslastel tuli maksta 20 krooni tunnist 5 esimese lennutunni ja 10 krooni iga järgmise tunni (6–25) eest, ülejäänud lendudega seotud kulud võttis enda kanda ühing.[65]

Õppelendude jaoks üüriti H. Ungern-Sternbergi eralennuk ES-UST, samal lennukil sooritasid kursuslased ka lennukatsed. Leping kirjutati alla 28.01.1932, ühingul tuli iga lennutunni eest maksta lennuki omanikule 9 krooni. Kursuse lõppedes arvestati üürist maha tasu U. Brasche lennutundide eest. Lennuki kasutamise ajaks pidi ühing selle kindlustama 8 000 krooni eest.[66]

1932. a. jaanuaris-juunis toimunud (esimesele) mootorlennukursusele võeti 6 õpilast: Ulrich Brasche, Mihhail Mänd, Voldemar Vunn (1935. aasta juunist Rannaleet), Heinz Ungern-Sternberg, Heinrich King ja Voldemar Koltšin. Kõik kuus sooritasid edukalt nii teoreetilised kui ka lennukatsed ning 20. juulil kaitseväe lennukoolis toimunud lõpuaktusel andis teedeministri abi, Tallinna ÕÜ juhatuse liige K. Jürgenson neile lenduri kutsetunnistused. Enne lennukatsete sooritamist olid kursuslased lennanud instruktoriga 6 tunnist ja 20 minutist (H. Ungern-Sternberg) kuni 16 tunni ja 10 minutini (H. King) ning iseseisvalt 5 tunnist ja 20 minutist kuni 10 tunni ja 55 minutini (U. Brasche).[67] Nagu näitab kursusele

[62] Samas, f. 1354, n. 1 s. 1510, l. 124, 126, 134, 154.
[63] Samas, f. 1002, n. 1, s. 54, l. 10. Õhuasjanduse ühingute lennukite loetelus seisuga 01.07.1933 on ES-UBA märgitud kui Sakalamaa ÕÜ-le kuuluv, tegelikult oli lennuk siis ja ka hiljem eraomandis, osaledes lennupäevadel jm. (ka Sakalamaa ÕÜ korraldatud) üritustel peamiselt omaniku U. Brasche piloteerimisel.
[64] "Päevaleht", 7.05.1933.
[65] ERA, f. 1002, n. 1, s. 29, l. 2, 4–5, 7–8; "Päevaleht", 4.11.1931.
[66] Samas, l. 32.
[67] Samas, l. 13, 44–46, 50, 51; "Päevaleht", 22.07.1932. Kutsetunnistus andis selle omanikule õiguse juhtida mootorlennukeid täiskaaluga kuni 1000 kg. Vt. A. Lipp, lk. 42.

astuda soovijate avalduste hulk, oli huvi võrdlemisi suur – avaldusi tuli kogu Eestist ja nende arv ületas kursusele võetute arvu mitmekordselt.

Tallinna ÕÜ ja Varssavi Aeroklubi vahel 1931. a. kevadel peetud läbirääkimiste tulemusena võimaldas Aeroklubi oma lennukoolis 1931. aastal (juuni-sept.) tasuta õppida ja mootorlenduri kutse omandada Tallinna ÕÜ liikmetel Harry Habelil ja Richard Tomsonil.[68] Seega oli 1932. aasta sügiseks Tallinna ÕÜ liikmete hulgas kaheksa ühingu korraldusel mootorlenduri kutse omandanud isikut. Teedeministeeriumi andmeil anti aastail 1931–1934 välja üldse kümme mootorlenduri kutsetunnistust,[69] järelikult olid vastava kutse omandanud veel kaks inimest. Ilmselt olid need 1933. aastal Poolas õppinud J. Sepp ja E. Läte,[70] kellest viimane oli Rakvere ÕÜ liige. Teedeministeeriumis 1937. aasta lõpul koostatud nimekirja järgi pidi nimetatud kümne hulka kuuluma ka 1. aprillil 1934 mootorlenduri kutse omandanud Otto Org.[71] Ministeeriumi kokkuvõte on õige juhul, kui arvestati vaid kehtivate lennulubadega isikuid, jättes kokkuvõttest välja H. Ungern-Sternbergi, kelle lennuluba 1934. aastal tühistati.

Rakvere ÕÜ-s toimus 1931. a. oktoobris-detsembris 2-kuuline aviomotoristide-autojuhtide kursus. Kursuse 139-tunnine teoreetiline osa nägi ette teadmiste andmise järgmistel aladel: mootoriteadus (55 t.), elektrotehnika (40 t.), lennukiteadus (20 t.), automehhanismid (10 t.), liiklemise korraldus (6 t.), kodaniku- ja õigusteadus (4 t.), tervishoid ja esmaabi (4 t.). Praktilise väljaõppe ajal töötasid kursuslased 26 tundi töökodades, sõiduõpetust oli igale õpilasele ette nähtud 6 tundi. Kursuslaste vanuse alammäär oli 17 aastat, nad pidid olema arsti poolt terveks tunnistatud ja omama vähemalt 4-klassilist algharidust. Õppemaks oli 60 krooni, kusjuures need, kellele see ülejõu käis, võisid saada toetust. Lõpetajad pidid saama "üleriiklise jõuvankri juhtimisloa I ehk II liigi, kaitseväe jõuvankri juhtimisloa" ning aviomotoristi abi kutsetunnistuse. Kursuse lõpetasid E. Hiibus, E. Tomson, J. Prints, J. Düüna, E. Rulli, J. Orav, I. Vackmann ja E. Tolli. Teedeministeeriumi jõuvankrite ja lennuasjanduse inspektor A. Elbrecht, kes võttis osa Rakveres 18. märtsil 1932 toimunud eksamist, oli arvamusel, et aviomotoristide kutsetunnistust ei saa välja anda, sest kursusel ei võetud läbi mitmeid olulisi aineid (materjaliteadus, tööriistad jm.), samuti oli puudulik ja halvasti korraldatud vastav praktika. A. Elbrecht tegi ettepaneku anda lõpetanutele välja tunnistus vaid aviomotoristi kursuse läbimise kohta.[72]

Vahemärkusena olgu öeldud, et 1931. a. oktoobris kavatses Eesti oma eralennukooli avada üks staažikamaid lendureid Ernst Damm. Õppetöö oleks kestnud neli kuud, õppemaks 500–750 krooni. Õpetajateks ja instruktoriteks pidid koolis olema kaitseväe "vanemad" lendurid. Probleemiks oli lennuväli – selles osas lootis E. Damm tsiviillennukite jaoks Ülemistele rajatavale lennuväljale

[68] Pidagem sammu õhuasjanduse arenguga, lk. 14; "Päevaleht", 8.05. ja 11.10.1931. R. Tomson pidi 1931. a. oktoobris tööle asuma E. Dammi lennukite hooldajana.
[69] Valitsusasutiste tegevus 1918–1934, lk. 246.
[70] F. Gerdessen jt., lk. 177.
[71] ERA, f. 1002, n. 1, 262, l. 30.
[72] Samas, f. 1354, n. 1, s. 1409, l. 144–146, 151, 152, 155.

või kokkuleppele "Deruluftiga" nende Nehatus asuva lennuvälja kasutamiseks. Ernst Dammi kavadele tõmbas kriipsu tema surm 22. juunil 1932. a.[73]

Esimesed sammud purilennunduse alal tehti Eestis enne Esimest maailmasõda – 1910. aastal ehitasid Tartu Aleksandri gümnaasiumi õpilane Friedrich Joachim Edgar von Grewingk ja Peterburi eragümnaasiumi õpilane Grigori Vekšin (mõlemad 16-aastased) Haapsalus kahe kandepinnaga *Voisin*-tüüpi purilennuki, mille pikim õhulend ulatus 65 meetrini. Järgmisel aastal püstitas G. Vekšin oma kolmanda lennukiga ülevenemaalise purilennurekordi, püsides ühtjärge õhus 4 minutit ja 36 sekundit.[74]

Purilennunduse kui spordiala sünnipaigaks Eestis loetakse siiski Viljandit, kus 1932. aastal alustati *Jacobs*-tüüpi algväljaõppe-purilennuki ehitamist. Eestvedajateks olid Sakalamaa Õhuasjanduse Ühingu liikmed, Eesti esimesed purilendurid Ulrich Brasche ja Leo Feldmanni (Vellemaa), kes olid ühingu poolt 1931. aastal Saksamaale saadetud ja said väljaõppe Rositteni purilennukoolis.[75] Valminud purilennuki edukad lennukatsed toimusid 1933. a. veebruaris. Samal aastal ehitati Viljandis ka teine purilennuk, mis tegi oma esimesed lennud juulis. H. Tombachi andmeil oli mõlema purilennuki ehitamisel tegev ka H. Ungern-Sternberg.[76] Sakalamaa ÕÜ purilennuk osales 1933. aasta 22. juulil Pärnus ja 30. juulil Narvas toimunud lennupäeval.[77] Tallinnas ehitasid esimese purilennuki 1933. aastal Tallinna Tehnikumi üliõpilased Hans Ruubeli juhendamisel; esimene purilennuki lend sai Tallinnas teoks järgmisel, 1934. aastal.[78]

Mudellennunduse vastu huvi äratamiseks ja ala arendamiseks tegi Tallinna ÕÜ Poola eeskujule viidates 1931. aasta oktoobris haridus- ja sotsiaalministrile ettepaneku viia koolide õppekavadesse mudellennukite valmistamise kursus. 1932. aasta alguses ilmus Tallinna ÕÜ väljaandel esimene eestikeelne mudellennukeid käsitlev ja nende ehitamist õpetav raamat, mille autoriks oli mudellennunduse entusiast, Tallinna ÕÜ propaganda instruktor, kaitseväe lendurvaatleja kapten V. Andresen. Narva ÕÜ kavatses 1932. aasta veebruarismärtsis korraldada noortele lennukimudelite valmistamise võistluse, Tartu LÜ eestvedamisel hakkas mudellennukite ehitamine edenema Tartus, kus 1932. aasta mais toimus esimene mudellennukite näitus.[79] Tallinna ÕÜ propagandasektsiooni noortekomitee eestvedamisel osalesid noored mudellennuhuvilised 1932. aasta 5. juunil ühingu korraldatud lennupäeval. Tugeva tuule tõttu tuli mudelite lennuvõistlus ära jätta, noorte töid hinnati konstruktsiooni ja töö kvaliteedi alusel. Eesti esimene, Tallinna ÕÜ poolt korraldatud mudellennukite võistlus, millest võtsid osa ka Soome mudellendurid, toimus sama aasta 30. novembril Tallinna Näitusmessi ruumides.[80]

[73] "Päevaleht", 7.10.1931; 24.06.1932.
[74] L. Feldmann. Purilend. – "Eesti Lendur", 1932, lk. 22; vt. ka Ü. Keedus. Purilend. Tallinn, 1962, lk. 23.
[75] Pidagem sammu õhuasjanduse arenguga, lk. 14; L. Feldmann, lk. 22.
[76] H. Tombach. Mootorita lend Eestis. – "Eesti Lendur", 1933, lk. 35; "Päevaleht", 6.07.1933.
[77] "Päevaleht", 6.07.1931.
[78] F. Gerdessen jt., lk. 200; Ü. Keedus, lk. 23.
[79] Kuidas valmistada lendav lennukmudel. – Tallinna Õhuasjanduse Ühingu juhatuse ülesandel koostanud V. Andresen. Tallinn, 1932; "Päevaleht", 11.10.1931; 9.02.1932; 26.05.1932.
[80] "Eesti Lendur", 1933, lk. 36; "Päevaleht", 1.11.1932.

1933. aastal ilmunud "Eesti Lenduri" avaartiklis kirjutas tollane teedeminister, Õhu- ja Gaasikaitse Liidu ning Tallinna ÕÜ esimees Oskar Köster, et majanduskriisile vaatamata on õhuasjanduse ühingud alustanud edukalt. Nii on nende algatusel "kõikjal asutud täie tõsidusega lennuväljade soetamisele ja väljaehitamisele", milles on oma osa ka kohalikel omavalitsustel. Tallinna ÕÜ oma kahe mootorlennuki ehitamisega "on loonud aluse meie eralennutööstusele". Lennukite soetamine ja lennuväljade rajamine loob soodsad eeldused lennuväljaõppe ja -treeningute korraldamiseks, mis on tähtis "ka riigikaitse seisukohalt vaadates".[81]

Õhuasjanduse ühingute tegevust 30-ndate aastate alguses võib iseloomustada ettevalmistava etapina Õhu- ja Gaasikaitse Liidu loomiseks, aluse rajamisena Liidu ning tema liikmeiks astunud õhuasjanduse ühingute järgnevaks tegevuseks. Neil aastail konkretiseerusid ühingute praktilise tegevuse peamised suunad, eesmärgid ja ülesanded ning loodi nende täitmiseks sobiv organisatsiooniline struktuur. 1930–1932 asutatud õhuasjanduse ühingute tegevus andis esimesed praktilised kogemused Eestis lennukiehituse korraldamiseks; koostöös lennuväega lendurite väljaõppe korraldamisel ja kohalike omavalitsustega lennuväljade rajamisel; lennuasjanduse propageerimiseks. Riigikaitselisest aspektist oli antud etapil kõige olulisem elanikkonna teavitamine lennunduse järjest suurenevast tähtsusest riigi julgeoleku ja kaitsevõime tagamisel, huvi äratamine lennunduse vastu, huviliste koondamine sihipäraseks organiseeritud tegevuseks, sõjaväelendurite reservi väljaõpetamise alustamine. Kohalikel õhuasjanduse ühingutel oli oma osa ka Eesti suuremate linnade juurde maandumisplatside ja tsiviillennuväljade rajamise alustamisel, mille tulemusena hakkas kujunema lennuväele vajalik varulennuväljade võrk.

2. EESTI ÕHU- JA GAASIKAITSE LIIT

2. 1. ASUTAMINE, ÜLESANDED JA JUHTIMINE

16. oktoobril 1931 korraldas Tallinna ÕÜ õhuasjanduse ühingute esindajate koosoleku, et arutada ühingute liidu põhikirja ja asutamist. Koosolekust võtsid osa kõigi viie ühingu (Tallinna, Tartu, Rakvere, Viljandi ja Türi) esindajad, Teedeministeeriumi esindajana oli kohal A. Albrecht. Võeti vastu põhimõtteline otsus liidu asutamiseks, selle nimetus jäi lõplikult otsustamata. Jooksvaid küsimusi arutades otsustati ühingutele raha saamiseks organiseerida korjandus. Teedeministeeriumil soovitati võtta eraalgatusel toimuv lennukiehitus oma kontrolli alla.[82]

[81] "Eesti Lendur", 1933, lk. 9.
[82] ERA, f. 1354, n. 1, s. 1409, l. 40; "Päevaleht", 19.10.1931.

Eesti Õhu- ja Gaasikaitse Liidu (edaspidi ÕGL või Liit) loomise algatas 1932. aastal Tallinna Õhuasjanduse Ühing, kellega (asutajaliikmetena) ühinesid Narva ja Sakalamaa ühingud. Tallinna ühingu poolt kirjutasid Liidu põhikirja registreerimisavaldusele alla ühingu juhatuse esimees O. Köster, laekur K. Jürgenson ja sekretär J. Tiitso. Narva ühingu poolt andis avaldusele allkirja J. Lepp ning Sakalamaa ühingu poolt juhatuse esimees A. Maramaa, laekur H. Ungern-Sternberg ja sekretäri asetäitja E. Otting. Kohtu- ja siseministeeriumi administratiivosakonna juriidiliste isikute büroo registreeris ÕGL-i põhikirja 23. aprillil 1932.[83] Kuigi ÕGL-i enda täiskogu koosolekute protokolle pole seni leitud, lubab Siseministeeriumi poolt 1935. aasta märtsi alguses korraldatud Liidu tegevuse revideerimise protokollis fikseeritu oletada, et Õhu- ja Gaasikaitse Liidu asutamiskoosolek toimus 1932. aasta 19. mail – sel päeval valiti Liidu juhatus (mida sai teha vaid täiskogu) ja toimus juhatuse koosolek, kus jaotati ametid.[84]

Põhikirja[85] järgi oli Õhu- ja Gaasikaitse Liidu põhiülesandeks Eestis "õhusõidu arendamine, kaasaaitamine õhu- ning gaasikaitsele ning Liitu kuuluvate organisatsioonide toetamine, elustamine ning tegevuse ühtlustamine". Selleks ÕGL "lahendab Liitu kuuluvate üksikute organisatsioonide ühiseid küsimusi ja kooskõlastab nende tegevust ning arendab koostööd riigikaitse asutustega, Kaitseliiduga ja Eesti Punase Ristiga", juhendab organisatsioone "teaduslikkude ja praktiliste uurimiste toimetamiseks õhusõidu ja gaasikaitse alal", koostab ühingutele instruktsioone ja juhendeid "kodanikele lennuspordi, õhu- ja gaasikaitse viiside ja vahendite tutvustamiseks. ... Organiseerib õhukaitset ja gaasi vastu võitlemist." Need olid ülesanded, mille poolest ÕGL-i kui õhuasjanduse ühingute tegevust koordineeriva (ühtlustava) ja juhendava organisatsiooni ülesanded erinesid õhuasjanduse ühingute põhikirjalistest ülesannetest. ÕGL-i ülejäänud ülesanded (lennuklubide ja -ringide asutamine, loengute, lennupäevade jne. korraldamine, lennukite soetamine, kursuste korraldamine lendurite ja aviomotoristide väljaõpetamiseks jm.) langevad kokku ühingute ülesannetega.

Eesti Õhu- ja Gaasikaitse Liidu liikmeiks võisid olla "organisatsioonid, kes taotlevad Liidu ülesannetele vastavaid sihte ja kaasatöötavad Liidu sihtide taotlemisel ja kes Liidu juhatuse poolt liikmeiks vastu võetakse". Liikmeid esindavad Liidu liikmeiks astunud ühingute liikmete hulgast valitud volitatud esindajad – üks esindaja iga õhuasjanduse ühingu "algava 50 liikme kohta". Muud Liitu astunud ühingud ja organisatsioonid, sõltumata nende liikmete arvust, omasid õigust saata ühe esindaja.

ÕGL-i kõrgeimaks juhtimisorganiks oli Liidu liikmete esindajatest koosnev täiskogu, kus igal esindajal oli üks hääl. Täiskogu korraline koosolek pidi toimuma vähemalt üks kord aastas, "hiljemalt eelarveaasta esimesel poolel". Juhatuse otsusel, revisjonikomisjoni ettepanekul või vähemalt nelja Liidu liikme kirjalikult esitatud nõudmisel tuli kokku kutsuda täiskogu erakorraline koosolek.

[83] ERA, f.. 14, n. 10, s. 23, l. 1,2,11; RTL 1932, 39.
[84] Samas, f. 1, n. 4, s. 552, l. 899.
[85] Samas, f. 14, n. 10, s. 23, l. 3–7.

ÕGL-i täiskogu pädevus langes kokku õhuasjanduse ühingu täiskogu pädevusega, selle erinevusega, et tehtud otsused puudutasid Liidu liikmeks olevaid juriidilisi isikuid. Sarnaselt ühinguga langetas ÕGL-i täiskogu otsuseid põhikirja muutmise ja Liidu tegevuse lõpetamise ning liikmete väljaheitmise küsimustes, kuulas ära ja kinnitas Liidu juhatuse ning revisjonikomisjoni aruanded, valis juhatuse ja revisjonikomisjoni jm.

Täiskogu valis kolmeks aastaks vähemalt 3-liikmelise juhatuse, kuhu võidi peale õhuasjanduse ühingute valida ka teiste ühingute ja organisatsioonide (Kaitseliit, Tuletõrje Liit jt.) esindajaid, "kes kaasatöötavad Liidu sihtide taotlemisel". Juhatuse iga-aastane uuendamine kolmandiku võrra oli reglementeeritud analoogiliselt õhuasjanduse ühingutega. Erinevalt ühingutest ei valitud Liidus juhatuse liikmetele asemikke, vaid kolm juhatuseliikme kandidaati. Esimehe, sekretäri, laekahoidja jm. vajalikud ametiisikud, samuti (vajaduse korral) nende abid valis juhatus enda hulgast. Juhatuse ülesanded (täiskogu otsuste täitmine jne.) olid sõnastatud analoogiliselt ühinguga (ainult sõna "ühing" oli asendatud sõnaga "liit"). Sama kehtis ka 3-liikmelise revisjonikomisjoni suhtes. Liidu likvideerimist käsitlevad põhikirja sätted olid sõnastatud Õhuasjanduse ühingust mõnevõrra erinevalt, kuid sisulisi erinevusi praktiliselt ei olnud. Nii moodustas täiskogu, olles otsustanud Liidu tegevuse lõpetada, "erilise likvideerimise komisjoni, kes likvideerimist toimetab täiskogu otsuse kohaselt". Ühingu tegevuse lõpetamisel teeb täiskogu otsuse *"likvideerimise korra ja ühingu varanduse kohta". Ühinguga sarnaselt pidi* toimuma ka varade üleandmine: täiskogu otsuse kohaselt kas Liidu "ülesandeid taotlevale" ("ühingu ülesannetele vastavateks otstarveteks") või riigile (kui *täiskogu ei ole teinud teistsugust otsust või pole seda üldse otsustanud).*

Õhu- ja Gaasikaitse Liidu liikmeskonna moodustasid õhuasjanduse ühingud, kes esitasid vastavalt ühingu täiskogu otsusele Liidule palve enda liikmeksvõtmise kohta. Liikmeks astunud ühing pidi iga oma liikme eest maksma Liidule 10 senti liikmemaksu. Õigus saata täiskogu koosolekule oma esindajad oli Liidu nendel liikmetel, kes olid õigeaegselt tasunud liikmemaksu. 1933. märtsi alguseks kuulus Liitu kokku 14 õhuasjanduse ühingut – peale kolme asutaja-ühingu ka Petseri, Rakvere, Võru, Tartu, Pärnu, Tapa, Läänemaa, Hiiu-Keina, Jõhvi, Saaremaa ja Türi ÕÜ, samuti astus ÕGL-i liikmeks Tuletõrje Liit. 1932. aasta liikmemaksu tasusid 8 ühingut kogusummas 77.90 krooni,[86] mis tähendab, et nende liikmeskonda kuulus tollal 779 isikut.

2. 2. LIIDU JA ÕHUASJANDUSE ÜHINGUTE TEGEVUS

Esimene tegevusaasta kuni 1933. a. sügiseni kulus Liidul oma tegevuse kavandamisele ja organiseerimisele, gaasikaitse-alaste õppevahendite

[86] Samas, l. 12, 15; f. 4891, n. 1, s. 2, l. 52, 56, 79.

muretsemisele jms.[87] Samuti peeti Teedeministeeriumiga läbirääkimisi lennukite ehitamise jaoks riikliku toetuse saamiseks, koostati vastav eelarve. 1933. aasta oktoobris-novembris sisustati Eesti Pangalt Peetri tehases (Soo t.) üüritud ruumides (pinnaga 400 m^2) lennukiehitustöökoda. Liidu käsutuses olnud rahaliste vahendite nappust arvestades polnudki seda vähe. (1932/33. eelarveaastal, s.o. oma esimesel tegevusaastal töötas Liit riigi toetuseta; 1933. aasta novembri lõpul sai Liit riigilt lennukiehituse ettevalmistamiseks 2 000 krooni, millele detsembri alguses lisandus veel 3 000 krooni.)[88] 1933. a. novembris-detsembris palgati tööbörsilt vajalikud oskustöölised, enamasti Riigi Tööstuskooli lõpetanud tööta jäänud lukksepad ja puusepad/tislerid, töökoja juhatajaks määrati insener R. Neudorf.[89] 1935. a. juuni keskel koostatud nimekirja järgi töötas ÕGL-i lennukitöökojas (koos juhatajaga) 91 inimest, sh. 40 puuseppa ja sama palju lukkseppi (puusepana oli nimekirjas ka U. Brasche, lukksepana V. Vunn). Töökoja koosseisu kuulusid 5 tehnik-joonestajat (G. Küttner, A. Küttner, E. Lais, H. Freimann ja J. Solntsev) ning 2 koristajat.[90] Tolleaegses statistikas kasutatud metoodika kohaselt oli tegemist suurte hulka (20 ja enama töölisega) kuuluva tööstusettevõttega. Viis palgalist tehnikut-joonestajat koos lennukikonstrueerijatega (V. Post, O. Org, R. Neudorf) moodustasid sisuliselt kaheksast inimesest koosneva konstrueerimisgrupi. Teedeministeeriumi poolt 1933. aasta novembris kinnitatud palgamäärade järgi oli lukkseppade ja puuseppade (8-tunnise) tööpäeva tasu 2 krooni,[91] mis jäi mõnevõrra madalamaks tööstuse keskmisest päevatasust (2.32 krooni).[92] Seoses Eesti majanduses alanud elavnemisega, mis tõi kaasa mitmete kogenud oskustööliste lahkumise suuremat palka maksvatesse ettevõtetesse, suurendati lukkseppade ja puuseppade (tislerite) päevatasu 1934. a. augustis 3 kroonile.[93]

Õhu- ja Gaasikaitse Liidu üheks põhitegevuseks sai õppe- ja treening-lennukite ehitamine, millega oli algust teinud Tallinna ÕÜ. 24. novembril 1933 teatas Teedeministeerium Liidule töökorralduse erifondist lennukiehituse tarbeks 45 000 krooni suuruse toetuse eraldamisest. (Fond oli asutatud töötute tööhõive, sh. hädaabitööde korraldamiseks.) Tingimuseks oli, et algselt kavandatud nelja lennuki asemel ehitatakse kuus; ehitamisel rakendatakse tööbörsil arvel olevaid töötuid; määratud toetuse arvelt tasutakse pool lennukimootorite hinnast; lennukite ehitamine algab 1933. a. detsembris ja selleks võib aasta lõpuni kulutada 5 000 krooni. (1934. a. novembris eraldati ÕGL-le sama lennukiehituse kava kulude katmiseks veel 15 000 krooni, millega kogu riigipoolne toetus

[87] ÕGL sekretär J. Tiitso on märkinud, et ehkki ÕGL asutati 1932. a. suvel, "on õigem tema sündi lugeda 11. septembrist 1933. a., mil peale esialgsete organiseerimisega seotud raskuste ületamist jõuti Liidu tegevuskava kinnitamiseni". Vt. J. Tiitso. Tänapäevast – homseni. – "Eesti Lendur", 1934, lk. 7.
[88] ERA, f. 14, n. 10, s. 23, l. 15; samas, f. 1002, n. 1, s. 44, l. 12; samas, s. 182, l. 59–64; samas, f. 1354, n. 1, s. 1608, l. 203–205.
[89] Samas, f. 1002, n. 1, s. 44, l. 10; samas, s. 182, l. 48.
[90] Samas, s. 44, l. 46–47.
[91] Samas, f. 1002, n. 1, s. 44, l. 10.
[92] Eesti Statistika 1933. Tallinn, 1933, lk. 586.
[93] ERA, f. 1002, n. 1, s. 44, l. 38, 40.

suurenes 60 000 kroonini.) Mõni päev hiljem (4.12.1933) teatas Teedeministeerium Liidule veel ühest toetuse saamisega seotud tingimusest: erifondist saadud rahaga ehitatud lennukeid võib Liit "uutele omanikele" üle anda vaid Vabariigi Valitsuse nõusolekul.[94]

Liit teatas 4. detsembril 1933 Teedeministeeriumile oma nõusolekust nimetatud tingimustega ning 31. jaanuaril 1934 esitas ministeeriumile Liidu juhatuse 20.01.1934 otsusele toetuva eelarve. Viimane nägi ette ehitada kuus lennukit, sh. kaks prototüüpi (ÕGL-1 ja ÕGL-2), kaks õppetreeninglennukit ÕGL-1, üks spordi-treeninglennuk ÕGL-1 ja üks Poola päritolu õppelennuk RWD 8. Viis lennukit pidi ehitatama Liidu töökojas, üks (ÕGL-1) – Sakalamaa ÕÜ "korraldusel".[95] Eelarve üldmaht oli 65 000 krooni, sellest lennukite ehitusmaksumuseks arvestati kokku 52 140 krooni: ÕGL-1 ja ÕGL-2 prototüübid vastavalt 9 707 ja 8 150 krooni, k. a. mootorite hind vastavalt 4 800 ja 4 150 krooni; ehitusmaksumuseks arvestati õppe-treeninglennukil ÕGL-1 8 957 krooni, spordi-treeninglennukil ÕGL-2 7 400 krooni ja RWD 8 – 8 967 krooni, sh. mootor 5 000 krooni. Prototüüpide projekteerimiseks, tööjooniste koostamiseks ja 5 lennuki ehitustööde korraldamiseks ning kontrollimiseks nähti ette 3 300 krooni. Töötasudeks (v. a. töökoja juhataja ja üks kantseleiametnik) oli ette nähtud kokku 5 812 krooni, töökoja sisseseadmiseks 2 800 krooni, töökoja ülalpidamiseks 4 185 krooni (sh. juhataja ja ametniku palk kokku 2 335 krooni). 2 575 krooni nähti ette lennukite lennukatsetusteks ja sellega seotud kulutusteks.[96]

Eelarvet esitades selgitas Liit Teedeministeeriumile, et ehitatavatest lennukitest ÕGL-1 varustatakse mootoriga "Genet Major" (100 hj), ÕGL-2 mootoriga "Pobjoy" (85 hj) ja RWD 8 mootoriga "Gipsy Major" (120 hj). Ehitatavate lennukitüüpide valikut põhjendas Liit juhatuse otsusega "kujundada välja kaks kodumaa kergelennuki tüüpi selleks, et õppe-treneer- ja spordilennukite klassis olla rippumata välismaast". Lennukeid hakkab Liit kasutama kaitseväe reservlenduritele lennutreeningu võimaldamiseks ning selleks, et "õpetada välja noori eralendureid, suurendades seega kaitseväe ... lendurite reservi, arendades kodumaa lennuasjandust üldiselt". Lõpuks märgitakse, et ÕGL-1 ja ÕGL-2 "vastavad suhteliselt sama klassi välismaa lennukeile ning on paremad" kui praegu kaitseväes kasutusel olevad kergelennukid "Avro" ja "Avian".[97]

Lennukid ÕGL-1 ja ÕGL-2 (hiljem konstruktorite perekonnanimede algustähtede järgi nimetatud tüüpideks PON-1 ja PON-2) konstrueerisid 1933. aastal lendur-insener Voldemar Post ja insenerid Otto Org ning Roman Neudorf.[98]

[94] Samas, f. 14, n. 10, s. 23, l. 14; samas, f. 1002, n. 1, s. 43, l. 1, 2, 10, 13–15, 19, 20; samas, s. 44, l. 20, 28.
[95] Ettepaneku ühe lennuki ehitamiseks Sakalamaa ÕÜ-s tegi ühing Liidule 1933. a. septembris. Taotlust põhjendas ühing sellega, et tal on Viljandis olemas nii vajalikud materjalid, töövahendid kui "kõetavad ruumid", samuti vastavate oskustega personal. Viimane on oma kogemused saanud ühingu töökojas kahe purilennuki ja ühe mootorlennuki (ES-UBA) ehitamisel. Samuti oli ühing kuulnud, et raha lennukiehituseks "on loota töömuretsemise erifondist". – ERA, f. 1002, n. 1, s. 43, l. 3.
[96] ERA, f. 1002, n. 1, s. 43, l. 24, 26; samas, s. 44, l. 49.
[97] Samas, f. 1354, n. 1, s. 1608, l. 212. ÕGL-1 ja ÕGL-2 edestasid nimetatud lennukeid eelkõige lennukiiruses ning kulutasid 1000 m kõrgusele tõusmiseks 3–4 minutit "Avro" 5 ja "Aviani" 7 minuti vastu. – Samas, l. 214.
[98] Samas, f. 1002, n. 1, s. 38, l. 1; A. Künnapuu, lk. 66.

ÕGL-2 oli puitkonstruktsiooni ja vineerkattega kaheistmeline monoplaan alatiiva ning (aerodünaamilise takistuse vähendamiseks) jäiga, voolujooneliste katetega (voolunditega) telikuga; 80-hobujõulise mootoriga (*Pobjoy*); lennukiirus kuni 180 km/h ja lennukaugus enam kui 2 000 km.[99] ÕGL-1 oli riidega kaetud terastorudest kere- ja puidust tiivasõrestikuga kaheistmeline jäiga telikuga biplaan maksimaalse lennukiirusega 150 km/h.[100]

Õhu- ja Gaasikaitse Liidu lennukitöökoda alustas tegevust 1933. a. detsembris. Lennukiehituse üldjuhiks oli V. Post, tema abideks O. Org ja R. Neudorf, viimane oli töökoja juhatajana ka töö tegelikuks korraldajaks.[101] Esimesena ei hakatud siiski ehitama kaht kodumaist päritolu lennukit, vaid Poolas 1932. aastal ehitatud õppelennukit – kaheistmelist pealtiivalist monoplaani RWD 8, mille projekteeritud kiirus ulatus kuni 170 km/h.[102] Esimesena sai valmis siiski ÕGL-2 prototüüp pardatähisega ES-ENN, mis läbis katsetused ja võeti kasutusele 27. mail 1934.[103] Sellel lennukil saavutas V. Post 10. juunil 1934 Eesti kestuslennu rekordi, läbides 14 tunni ja 45 minuti jooksul vahemaandumiseta marsruudi Tallinn–Paide–Türi–Pärnu–Viljandi–Tallinn–Narva–Mustvee–Petseri–Riia–Tukums–Mazirbe–Sõrve–Kuressaare–Käina–Vormsi–Haapsalu–Paldiski–Tallinn.[104] Teisena valmis ÕGL-1 prototüüp pardatähisega ES-PON, mis võeti kasutusele 7. augustil 1934.[105] 9. augustil 1934 püstitas sõjaväelendur major E. Reissar ES-PON-il 9 minuti ja 30 sekundiga Eesti selililennu rekordi.[106] RWD 8, pardatähisega ES-RWD, alustas lendamist 11. septembril 1934. Sama aasta 26. oktoobril kaitseväe Lasnamäe aerodroomil toimunud katselennul saavutas täiskoormaga (täispaakide ja kaaslendajaga) ES-RWD maksimaalseks kiiruseks 211,25 km/h. 1000 m kõrgusele tõusis lennuk 4 minutiga.[107] ES-PON-i konstruktsioon võimaldas lennukit kasutada ka kõrgema klassi vigurlennus, pakkudes 1934. aasta septembris Tallinnas toimunud rahvusvahelistel võistlustel võrdväärset konkurentsi Leedu, Läti, Poola ja Soome lennukitele.[108]

Nimetatud kolm lennukit moodustasidki Õhu- ja Gaasikaitse Liidu lennukitöökoja 1934. a. valmistoodangu, mis osutus igati nõuetekohaseks ning võeti kohe ka kasutusele. Nii kogunes ES-PON-ile 1934. a. lõpuks ümmarguselt

[99] ERA, f. 1002, n. 1, s. 38, l. 10; samas, s. 43, l. 26; A. Künnapuu, lk. 66. ÕGL-2 erinevus kiiruses, võrreldes R. Neudorfi diplomiprojektiga, tulenes suurema võimsusega mootorist ning teliku varustamisest voolunditega, mis vähendasid lennuki aerodünaamilist takistust.

[100] ERA, f. 1002, n. 1, s. 38, l. 10; samas, s. 43, l. 26.

[101] Samas, s. 43, l. 20; s. 44, l. 19. Seoses asumisega (8. maist 1934) Teedeministeeriumi lennuasjanduse inspektori ametikohale loobus O. Org ÕGL-i lennukiehituse tehnilisest juhtimisest. – Samas, s. 65, l. 206.

[102] Samas, f. 1002, n. 1, s. 38, l. 9.

[103] Samas, s. 193, l. 178.

[104] "Eesti Lendur", 1934, lk. 41.

[105] ERA, f. 1002, n. 1, s. 193, l. 179.

[106] "Eesti Lendur", 1934, lk. 40.

[107] ERA, f. 1002, n. 1, s. 44, l. 201; samas, s. 193 l. 178. RWD 8 valmimine viibis, kuna mootori telliti liiga hilja ja saadi seetõttu kätte alles juuli keskel. Teiste lennukite mootorid telliti jaanuaris–veebruaris, need saabusid aprillis–mais. – Samas, s. 182, l. 14, 67, 68, 72, 86, 87.

[108] A. Künnapuu, lk. 66. V. Post jt. kavandasid 1934–1935 ka 2 mootoriga 4-kohalise reisilennuki projekteerimist ja ehitamist ÕGL-i töökojas. – "Päevaleht", 11.04.1935.

59 lennutundi, ES-RWD ja ES-ENN lendasid 1934. aastal mõlemad ligemale 45 tundi. Peale Liidu enda kasutasid kõiki kolme lennukit ka Tallinna, Rakvere ja Tapa ÕÜ-d ning Tartu Lennuühing (LÜ). Üks nimetatud kolmest lennukist kavatseti anda Narva ÕÜ-le. 1934. a. jaanuaris võeti Liidu töökotta Teedeministeeriumi nõusolekul tööle Narva ÕÜ poolt saadetud lendur Voldemar Vunn ja oskustööline Ernst Rang, et nad ehitamisest osa võttes saaksid lennukit põhjalikult tundma õppimida. E. Rangist pidi edaspidi saama Narva ÕÜ lennuki hooldaja.[109]

Sakalamaa ÕÜ-s 1933/34. a. talvel ehitatud ja 1934. a. kevadeks valminud ÕGL-2 tüüpi lennuk (ES-AAC) tunnistati 1934. aasta aprillis, mais, juunis ja juulis toimunud ülevaatustel ebaõige materjalivaliku ja ehitusvigade tõttu lennukõlbmatuks.[110] Viimasel ülevaatusel 12. juulil tühistati seetõttu ka lennukile eelmisel ülevaatusel (lennuks Tallinnast Viljandisse ja sealt tagasi uuele ülevaatusele) antud ajutine, 10-päevane lennuluba. Lennuk purunes sama päeva õhtul Viljandi lennuvälja lähedal, loata tagasilennul Tallinnast. Katastroofis hukkus insener E. Klemm, kes oli H. Ungern-Sternbergiga kaasa lennanud. Juhtum maksis H. Ungern-Sternbergile lenduritunnistuse – see tühistati lennueeskirjade jämeda rikkumise ja sellega seotud inimelu nõudnud katastroofi tõttu.[111]

1935. aastal valmisid Liidu töökojas kaks ÕGL-1 tüüpi õppe- ja treeninglennukit, millest üks (9.05.1935 lennukatsed läbinud ES-LDM) jäi Eestisse, teine müüdi Vabariigi Valitsuse nõusolekul 1935. a. aprillis 16 400 krooni eest (koos ehituslitsentsi ja joonistega) Läti firmale "Liepajas Kara Ostas Darbnicas", kelle esindajatele lennuk oli silma jäänud eelmise aasta septembris toimunud võistlustel. Müügist saadud raha kavatses Liit kasutada veel ühe ÕGL-1 tüüpi lennuki ehitamiseks. Lätis ehitati üle 20 ÕGL-1 tüüpi õppelennuki, mis leidsid kasutamist nii tsiviil- kui sõjalennunduses.[112]

Eelnimetatud viie lennuki ehitamise kuludest tegi Teedeministeeriumi poolt moodustatud komisjon 9. mail 1935 kokkuvõtte. Lennukite ehitustööd otsustati lõpetatuks ja lennukid vastuvõetuks lugeda. Lennukite ehitamiseks oli töökorralduse erifondist määratud 1933/34. a. 45 000 ja 1934/35. a. 15 000, kokku 60 000 krooni. Tegelikult kulutati nii ÕGL-2 (ES-ENN) kui RWD 8 ehitamiseks kummalegi 17 505 krooni ning kolme ÕGL-1 (ES-PON, ES-LDM ja Lätti müüdud lennuk) ehitamiseks kokku 52 515 krooni. Tegelikud ehituskulud ulatusid seega 87 525 kroonini, ületades töödeks lubatud summa 27 525 krooni võrra. Ühe lennuki keskmiseks omahinnaks kujunes seega ca 14 600 krooni, kusjuures omamaiste prototüüpide, samuti RWD 8 ehitamine läks keskmisest kallimaks, teiste puhul oli ehitusmaksumus keskmisest mõnevõrra väiksem. Ülekulu üheks põhjuseks oli see, et erifondist saadud raha eest tasuti kuue

[109] ERA, f. 1002, n. 1, s. 44, l. 28, 30; samas, s. 182, l. 40.
[110] Samas, f. 1354, n. 1, s. 1608, l. 154, 154, 197, 198.
[111] Samas, f. 1002, n. 1, s. 4, l. 326, 333; samas, s. 54, l. 3–5; samas, s. 182, l. 41; "Päevaleht", 13.07.1934. H. Ungern-Sternbergi lennuloa tühistamisel oli ilmselt teinegi, poliitilise iseloomuga põhjus (vt. tagapool).
[112] ERA, f. 1002, n. 1, s. 38, l. 1; samas, s. 43, l. 15–17, 31, 37; samas, s. 182, l. 26, 29. 1935. a. ehitati Lätis 13 PON-1 tüüpi lennukit nimetus all KOD-1 (lühend firma nimest); Läti Kaitseliit võttis need kasutusele 1936. a. jaanuaris. – vt. F. Gerdessen jt., lk. 183.; V. Posti andmeil jäi Lätis ehitatud PON-1 tüüpi lennukite üldarv 20–30 vahele. – ERA, f. 1002, n. 1, s. 38, l. 10.

Inglismaalt ostetud lennukimootori täishind, kuigi lubatud oli maksta pool. Ülekulu põhjustasid ka materjalide kallinemine, prototüüpide juures vajalikuks osutunud osade ümbertegemine, samuti lennukitöökoja tööliste palgatõus (1934. aastal ca 1/3 võrra). Ülekulu katteks eraldati Liidule 1934/35. eelarveaastal töökorralduse erifondist täiendavalt 15 000 krooni.[113]

Kahel järgneval eelarveaastal eraldati Liidule Teedeministeeriumi erakorralisest eelarvest kokku 44 000 krooni, sellest 1935/36. aastal 19 000 ja 1936/37. aastal 25 000 krooni.[114] Liit alustas veel kahe ÕGL-2 tüüpi lennuki ehitamist, nendest valmis 1936. aasta suvel üks (ES-EPP, kasutuses alates 7.08.1936), teisest jõuti valmis ehitada kere.[115] Seega valmis Õhu- ja Gaasikaitse Liidu lennukitöökojas aastail 1934–1936 kokku kuus õppe- ja treeninglennukit, nendest kolm ÕGL-1 tüüpi (ES-PON, ES-LDM ja Lätile müüdud lennuk), kaks ÕGL-2 tüüpi (ES-ENN, ES-EPP); üks oli Poola päritolu õppelennuk (ES-RWD). Koos Tallinna ÕÜ poolt 1933. aastal ehitatud Raab-Schwalbedega (ES-AGU ja ES EHA) oli Liidu ja tema liikmete kasutuses olev mootorlennukipark kasvanud seitsme lennukini.[116]

Liidu poolt ehitatud lennukitest anti vähemalt neli sümboolse tasu eest (1 000 krooni lennuki ehituskulude osaliseks katmiseks) üle kohalikele õhuasjanduse ühingutele: ES-RWD Tallinna ÕÜ-le, ES-LDM Sakalamaa ÕÜ-le, ES-PON Tartu LÜ-le ja ES-ENN Rakvere ÕÜ-le. Ühe lennuki otsustas Liidu juhatus 1935. aastal anda ka Narva ÕÜ-le (kes maksis Liidule selle eest ka osa ettenähtud tasust – 200 krooni),[117] paraku puuduvad praegu andmed selle kohta, kas üleandmine ka teoks sai.

Purilennukite ehitamisega tegelesid õhuasjanduse ühingud, Liidu roll piirdus selles peamiselt jooniste ja ehitusjuhendite hankimise ning jaotamisega, abi osutamisega purilennukursuste korraldamisel ning purilenduri kutsenõuete väljatöötamisega.[118] Alustati enamasti lihtsa konstruktsiooniga (Saksa päritoluga *Hans Jacobs*, *Zögling* ja Poolas konstrueeritud *Wrona*), ilma gondli ja kereta (sabafermiga) algõppeplaaneritega, millel õpilane omandas esmased, A-liigi purilenduri kvalifikatsiooni omandamiseks vajalikud praktilised lennukogemused. Selle kõrval hakati aga peatselt ehitama ka kõrgema klassi, B- ja C-liigi purilenduritele mõeldud purilennukeid. Nagu eespool märgitud, oli õhuasjanduse ühingutest purilennukite ehitamisel teerajajaks Sakalamaa ÕÜ, kus L. Feldmanni ja U. Brasche eestvedamisel ehitati 1932–1933 oma jõududega kaks purilennukit (*Espenlaub* ja *Hans Jacobs*).[119] 1933. aasta suveks oli endale

[113] ERA, f. 1002, n. 1, s. 43, l. 24; samas, s. 44, l. 50, 54, 56; samas, s. 182, l. 14, 67, 68, 86; samas, s. 193, l. 6.
[114] Samas, s. 193, l. 6.
[115] Samas, s. 28, l. 64, 65; samas, s. 254, l. 6. ÕGL-i töökotta jäänud mootorita lennukikere ehitati lõpuni ja varustati mootoriga Teedeministeeriumi poolt 1936. a. sügisel, Ülemiste lennujaamas asutatud lennukite remonditöökojas; kõnealusest lennukist sai Teedeministeeriumi ametlennuk ES-AIN, mis oma esimese lennu tegi 16. septembril 1937. – Samas, s. 174, l. 4; s. 190, l. 96; s. 196, l. 18.
[116] 1936–1937 ehitati lennubaasi aviotöökodades neli PON-1 tüüpi õppelennukit, mis võeti lennuväes kasutusele alates 1936. aastast uute lendurite väljaõpetamiseks ja kaitseväe reservlendurite lennutreeninguks. – ERA, f. 1002, n. 1, s. 38, l. 1; F. Gerdessen jt., lk. 183.
[117] ERA, f. 14, n. 10, s. 13, l. 12; samas, f. 1002, n. 1, s. 182, l. 4, 30, 75, 75; samas, f. 2536, n. 1, s. 1288, l. 4; vt. ka Tallinna Õhuasjanduse Ühingu 3. eralennupäev 15. septembril 1935. a., lk. 22.
[118] ERA, f. 1002, n. 1, s. 65, l. 209.
[119] Samas, s. 44, l. 3; f. 1, n. 4, s. 579, l. 583.

ühe *Jacobs*-tüüpi purilennuki soetanud ka Tallinna ÕÜ, kuid selleks ajaks polnud veel ühtki lendu tehtud.[120] 1933. aastal oli purilennuki ehitamine käsil Herbert Kallasel Petseris. Algul ehitas H. Kallas üksinda, siis lõi kaasa ka Petseri ÕÜ, toetades ehitajat raha ja vastava kirjandusega.[121] 1936. a. esimesel poolel oli Õhu- ja Gaasikaitse Liidul üks lennukõlblik purilennuk ("Sinilind"), Tallinna ÕÜ-l neli purilennukit ("Vares", "Rähn", "Varblane", "Nahkhiir" – viimane polnud lennukõlblik).[122] Tartus ehitati 1936. aastal *Jacobs*-tüüpi plaaner "Taaralind", arhiiviandmeil oli Tartu LÜ-l ka purilennuk "Murulind".[123] Vähemalt ühe purilennuki ("Jako") oli soetanud Rakvere ÕÜ.[124] Arhiiviandmed näitavad, et ühtki purilennukit ei ehitanud Paide, Pärnu, Saaremaa, Türi, Tapa, Lääne ja Nõmme ÕÜ,[125] ülejäänud ühingute kohta praegu andmed puuduvad.

Teedeministeeriumi 1935/36. a. aasta aruande järgi kontrollis ministeerium kõnesoleval aastal 15 "valmis" purilennukit ja tunnistas lennukõlblikuks 3 uut purilennukit. Aruandeperioodi lõpuks oli ehitamisel veel 5 lennukit. 1936/37. aastal koondus ministeeriumi valdusse 14 lennukit, mis olid saadud likvideeritud õhuasjanduse ühingutelt.[126] Ministeeriumile antud purilennukite arv on ühingutele kuulunud lennukite arvust väiksem, sest mõned ühingud andsid need ise 1936. aastal Kaitseliidule. Kaitseliidule (Viru Malevale) andis Teedeministeerium ka Rakvere ÕÜ-le kuulunud purilennuki "Jako".[127] Kaitseliit tegutseski alates 30-ndate aastate keskelt purilennunduse vallas võrdlemisi aktiivselt, asutades malevate juurde purilennugruppe, soetades purilennukeid ja korraldades purilennukursusi, mille üheks peakorraldajaks ja instruktoriks oli purilenduri C-liiki omav V. Rannaleet. Ainuüksi tema juhendamisel sooritasid 1935. a. augustist 1936. a. juunini purilenduri katse 32 kaitseliitlasest lennuhuvilist, nende hulgas ka mõned õhuasjanduse ühingute ja hilisema Eesti Aeroklubi liikmed (M. Raps, R. Mardiat jt.).[128]

Lennukid on kasutud, kui pole lennuvälju. 30-ndail aastail olid kaitseväel lennuväljad Tallinnas Lasnamäel, Rakveres ning Tartus, neid hakati rajama Jägalasse, Haapsallu ja Viljandisse.[129] Tallinnas oli kokkuleppel kaitseväega võimalus esialgu kasutada Lasnamäe lennuvälja, kuid oli selge, eriti areneva reisilennuliikluse tõttu, et ilma tsiviillennuväljata (avaliku aerodroomita, kui kasutada tollast kõnepruuki) ei saada siingi läbi. 1933. aastal teatas Kaitseministeerium Teedeministeeriumile, et "silmaspidades riigikaitse huvisid *ei saa ... kaitseväe aerodroomi õhuasjanduse* ühingutele ja eralenduritele

[120] Samas, f. 1, n. 4, s. 579, l. 583.
[121] "Päevaleht", 15.02.1933.
[122] ERA, f. 1002, n. 1, s. 28, l. 59, 62, 63.
[123] Samas, s. 465, l. 89; F. Gerdessen jt., lk. 200.
[124] ERA, f. 14, n. 10, s. 11, l. 14, 15.
[125] Samas, s. 5, l. 15; samas, s. 6, l. 11; samas, s. 7, l. 59; samas, s. 8, l. 12; samas, s. 10, l. 19; samas, s. 12, l. 12; samas, s. 15, l. 11; samas, s. 17, l. 13, 14.
[126] Valitsusasutiste tegevus 1935/36. a. Tallinn, 1936, lk. 111; ERA, f. 1992, n. 1, s. 169, l. 89.
[127] ERA, f. 1002, n. 1, s. 154, l. 4. Kaitseliidu omandusse läks 1936–1937 kokku kuus varem õhuasjanduse ühingutele kuulunud purilennukit. – Samas, s. 465, l. 554.
[128] Samas, s. 22, l. 3–10, 13, 16; samas, s. 107, l. 4; samas, s. 109, l. 2.
[129] F. Gerdessen jt., lk. 171.

kasutamiseks lubada". Keeld ei olnud siiski veel lõplik – "tarbekorral", kuni teiste lennuväljade puudumiseni võisid eraisikutest lendurid kasutada Lasnamäe lennuvälja, selleks aga tuli "igal üksikul juhul vastav luba Õhukaitse Juhatuselt nõutada".[130]

Tallinna tsiviillennuvälja rajamist alustati 1931. aastal, mil Ülemistel mõõdeti välja ligemale 59 ha suurune, ida-lääne suunas pikema teljega maa-ala, kus oli ka kaks 65 260 krooni eest sundvõõrandatud maatükki (12,7 hektarit AS-lt "Dvigatel" ja 18,7 hektarit Vagneri pärijatelt). Sellest maast andis Tallinna Linnavalitsus 1932. a. jaanuari lõpust 27,4 hektarit Teedeministeeriumile tasuta kasutamiseks avaliku lennuväljana. Töid tulevasel lennuväljal alustati hädaabitööde korras juba 1931. aasta novembris. Kuivendus- ja tasandamistööd algasid Ülemistel 1932. aastal;[131] asfalteeritud maandumisrada, angaar, raadio- ja peilingujaam, ajutine teenistushoone jt. ehitised ja rajatised valmisid 1936. aasta septembriks. Ülemiste lennujaama rajamist korraldas Teedeministeerium (30-ndate aastate alguses hädaabitöödena), 1932–1936 kulutati selleks kokku ligemale 825 000 krooni, sellest 301 000 maandumisradadele, elektri- ja veevarustusele ning kanalisatsioonile, 99 400 krooni angaari (30,5 x 38,5 m), 53 300 krooni raadiojaama ja 18 000 krooni peilingujaama ehitamiseks.[132] Kuigi lennujaama pidulik avamine toimus alles 1936. aasta septembris, hakkasid kergemad lennukid lennuvälja osaliselt kasutama juba pärast hädavajalike tööde (tasandamine, kuivendamine jm.) tegemist, reisilennukid (esimestena Poola lennukompanii "Lot" lennukid) hakkasid siin maanduma 1934. aasta juulist. Olgu ka märgitud, et 1934. aastal alustas Teedeministeerium ettevalmistusi lähiajal Eestis lennujaamade võrgu loomise kava, projektide ja eelarvete koostamiseks. 1934. a. augustis teedeministrile antud vastavas selgituses märkis ministeeriumi lennuasjanduse inspektor O. Org, et lennujaamade ehitamine on tähtis Eesti eralennuasjanduse arendamise ja riigikaitse seisukohalt, samuti võimaldab see anda tööd hulgale töölistele.[133] Tallinna Õhuasjanduse Ühingul oli Teedeministeeriumi luba Ülemiste lennuvälja tasuta kasutamiseks juba 1932. aasta kevadest.[134]

Tallinnas võttis avaliku lennuvälja rajamise enda peale riik, samuti toetas riik tsiviillennuväljade rajamist Viljandis, Türil, Pärnus ja Kuressaares – kõigi viie jaoks kulutati aastail 1931–1934 kokku 353 452 krooni.[135] Lõviosa rahast võttis Tallinn, teistes linnades jäi lennuväljade rajamine peamiselt õhuasjanduse ühingute ja kohalike omavalitsuste hooleks. Seal, kus omavalitsuste juhid olid astunud ühingute liikmeiks ja valitud nende juhatustesse, ei olnud ühingutel maa saamisega erilisi probleeme. Linnale kuuluvast maast eraldati ühingutele lennuväljana tasuta kasutamiseks mõnehektarilised maatükid Viljandis, Narvas,

[130] ERA, f. 1354, n. 1, s. 1608, l. 117.
[131] Samas, s. 367, l. 1–2; samas, s. 439, l. 1; "Päevaleht", 11.11.1931.
[132] ERA, f. 1002, n. 1, s. 190, l. 62.
[133] Samas, s. 404, l. 13; "Päevaleht", 18.07.1934.
[134] ERA, f. 1, n. 4, s. 552, l. 925a.
[135] Valitsusasutiste tegevus 1918–1934, lk. 246.

Paides (kus linnapead olid ka ühingute esimeesteks) ja Petseris ning Pärnus. (Kuni lennuvälja rajamiseni Pärnu südalinnast 4–5 km kaugusel asuvale, linnale kuuluva Kambi mõisa maale kasutati Pärnus lennupäevade korraldamiseks liivast mereranda.) Lisaks maa eraldamisele aitasid mõned linnavalitsused ühinguid ka eraldatud maade korrastamisel, kasutades selleks hädaabitööde korras rakendatud töötatöölisi.[136] Paide ÕÜ korraldas lennuväljaks eraldatud maa-ala kordaseadmiseks 1935. aasta juunis-juulis linnas korjanduse, millest kogunes küll pigem sümboolne summa – 61 krooni 25 senti. Tartu LÜ kasutas kaitseväe lennuvälja. Kaitseväe lennuvälju ja maandumisplatse kasutasid (lennupäevade korraldamiseks jm.) ka mõned teised, eriti väiksemad ühingud, kel polnud ei mootor- ega purilennukeid. Omavalitsuste rolli Eesti lennuväljade võrgu arendamisel rõhutas riigi- ja omavalitsusjuhtide kokkutulekul 17. jaanuaril 1935 ülemjuhataja kindral J. Laidoner: "Tulevikus ... mitte ainult sõda ei lähe õhku, vaid ka liikumine, ja õnnetu on see linn, kel ei ole aerodroomi, sest kaitseväe aerodroomi ta kasutada ei saa."[137]

Õhu- ja Gaasikaitse Liidu esimeseks ettevõtmiseks väljaõppe alal oli lennuinstruktorite kursuse korraldamine 1935. aasta kevadel. Kursuse läbisid mootorlendurid Voldemar Vunn, Harry Habel (mõlemad Tallinna ÕÜ), Karl Tennosaar (Tartu LÜ), Anton Pallas (Sakalamaa ÕÜ) ja Alfred Viltrop (Rakvere ÕÜ).[138]

Juunis 1935 esitas ÕGL-i spordi- ja väljaõppe komitee Teedeministeeriumile (teise) mootorlennu kursuse kava, mille lennuasjanduse inspektor O. Org kinnitas 19. juunil. Kava kohaselt pidi kursus kestma kolm kuud – 1. juulist kuni 1. oktoobrini. Nagu 1932. aasta kursuselgi, nägi kava ette ligikaudu poole kursuse ajast hõlmavad teooriaõppused koos õppelendudega (kuni 17. augustini), kursuste teine pool (augusti keskelt septembri lõpuni) jäeti ainult õppelendudele. Teooria-osa nägi ette lendurikutse omandamiseks vajalike teadmiste andmise lennutehnikast ja lennuki juhtimisest, aeromehaanikast, lennukimootorist ja selle korrashoiust, aeronavigatsioonist, meteoroloogiast ja lennundusalastest reeglitest ning määrustest. Teoreetilisi aineid õpetasid lennukooli ülem major H. Jaanson ja ÕGL-i lennukitöökoja juhataja insener R. Neudorf, lennuinstruktoreiks olid reservlendur R. Rotberg ja lennuinstruktor H. Habel.[139]

Kursusele, mille tegelikuks korraldajaks sai Tallinna ÕÜ, saabus hulgaliselt sooviavaldusi, mis kõneleb kestvast huvist lennunduse vastu. Mõned avalduse esitajad lootsid ka, et mootorlenduri kutse omandamine tagab neile töökoha. Nagu 1932. aastal, võeti ka nüüd vastu kuus inimest: Elmar Brandmann, Arnold Ilves, William Laanekõrb, Inna Roostfeld, Evald Sirel ja Johan Tamm. Nendest

[136] ERA, f. 14, n. 10, s. 8, l. 12; samas, f. 1002, n. 1, s. 193, l. 8; samas, f. 1354, n. 1, s. 1510, l. 3; samas, f. 4891, n. 1, s. 2, l. 83; "Päevaleht", 24.09.1931; 15.02. ja 13.05 1933; 27.11.1935.
[137] ERA, f. 1002, n. 1, s. 2, l. 22, 61, 62; samas, s. 118, l. 1; "Päevaleht", 18.01.1935.
[138] ERA, s. 107, l. 6.
[139] Samas, s. 29, l. 77; s. 104, l. 13–20.

W. Laanekõrb oli eelmisel aastal mootorlennukil lendamist õppinud (kuni soololendudeni) U. Brasche juures viimase lennukil ES-UBA (*Klemm*).[140]

Kursus algas ettenähtud ajal, kuid venis (ilmastikuoludest tingituna) kavandatust ligi kaks kuud pikemaks, kestes kuni novembri lõpuni. Kursuslastel tuli tasuda 150 krooni õppemaksu, millele lisandus tasu lennutundide eest – neid kogunes 166 tundi ja 10 minutit. Ühingule läks kursus maksma 5 800 krooni, millest õpilased tasusid 2 600 (900 krooni õppemaksuna ja 1 700 krooni lendude tasuna, mis tegi ühe lennutunni tasuks 10 krooni ja 35 senti). Õppelennud toimusid lennukiga ES-RWD. Instruktoriga lennati enne iseseisvate lendude alustamist pisut üle 82 tunni (üksikult võttes erineval määral – E. Sirel näiteks ainult 3.40 tundi ja W. Laanekõrb 5.30 tundi, J. Tamm ja I. Roostfeld aga üle 21 tunni). Iseseisvat lendu kogunes üldse 43.35 tundi (6.20 tunnist A. Ilvesel kuni 9.25 tunnini E. Brandmannil). Iseseisvale lennule järgnesid veel nn. kaaslennud kokku 40.20 tundi, s.o. keskmiselt pisut üle 6 tunni ühe kursuslase kohta. Kõik kuus sooritasid edukalt nii teoreetilised kui lennukatsed ja nendele omistati mootorlenduri kutse.[141] Tollane üliõpilane Inna Roostfeld oli esimene naine Eestis, kes sai mootorlenduri kutsetunnistuse.

Tallinna ÕÜ valmistas ette ja alustas 1936. aastal nelja õpilasega järjekordset, kolmandat mootorlennukursust; lõpule viis selle sama aasta septembris-oktoobris Teedeministeerium. Sellel kursusel omandasid mootorlenduri kutse Rein Tooma, E. Günther, W. Ilus ja J. Ivand.[142]

1932. ja 1935. aastal Tallinna ÕÜ korraldusel toimunud kahel mootorlennu kursusel omandasid mootorlenduri kutse kokku 12 isikut: U. Brasche, M. Mänd, V. Vunn (Rannaleet), H. Ungern-Sternberg, H. King, V. Koltšin (Korend), E. Brandmann, A. Ilves, W. Laanekõrb, I. Roostfeld, E. Sirel, J. Tamm. Kolmanda, Tallinna ÕÜ poolt 1936. a. esimesel poolel alustatud nelja õpilasega kursuse viis sama aasta sügisel lõpule Teedeministeerium.[143] Seega võib öelda, et 1932–1936 omandas Eestis mootorlenduri kutse kokku 16 inimest. Seisuga 31.03.1936 oli Teedeministeeriumis (koos sõjaväe reservlenduritega) arvel 58 kehtivat lennuluba omavat mootorlendurit[144] (ilma H. Ungern-Sternbergita).

Mootorlennukursuse korraldamise kavatsusest teatas Teedeministeeriumile 1934. aasta novembris ka Tartu LÜ, paludes ministeeriumilt ühtlasi "mingeid juhtnööre või määrusi".[145] Ilmselt kavatsusest kaugemale ei jõutud, sest arhiividokumendid ega Teedeministeeriumi 1934. aasta tegevusaruanne kursuse toimumise kohta andmeid ei sisalda. 21. juunil 1935 teatas Sakalamaa ÕÜ Teedeministeeriumile, et 25. juunist algab Viljandis ühingu mootorlennu kursus; instruktoriks on ühingu lendur A. Pallas. Ministeeriumile saadeti ka kursuse

[140] Samas, s. 29, l. 121.
[141] Samas, l. 102, 115, 121, 153, 154.
[142] Samas, s. 196, l. 16; 262, l. 29–30.
[143] Samas, s. 138, l. 15; s. 196, l. 16.
[144] Valitsusasutiste tegevus 1935/36. a. Tallinn, 1936, lk. 111.
[145] ERA, f. 1002, n. 1, s. 65, l. 13. – Huvitav, miks tartlased ÕGL-ilt või Tallinna ÕÜ-lt nõu ei küsinud?

õppekava. Kahe õpilasega kursus jäi pooleli, sest "väikene avarii viis õppelennuki pikemaks ajaks rivist välja ja teist sama tüübi lennukit ei olnud kusagilt võtta".[146]

Treeninglendude võimaldamise kohta eralendureile ja kaitseväe reservlendureile ajavahemikus 1933 kuni juuni 1936 ei ole Teedeministeeriumi Õhusõiduosakonna ja selle eelkäijate dokumentide hulgast käesoleva uurimistöö käigus seni andmeid avastatud. Vaid ühest 1940. aasta esimesest poolest pärinevast kokkuvõttest selgub, et aastail 1933–1935 lendasid Õhu- ja Gaasikaitse Liidu ja õhuasjanduse ühingute lennukid kokku 1 008 tundi (sh. RWD 8 334 tundi 20 minutit).[147] Esimese (1932) mootorlennu kursuse õppelennud kestsid 118 tundi 50 minutit (ehk keskmiselt 20 tundi 15 minutit iga kursuslase kohta), teisel kursusel 166 tundi 10 minutit, (s.o. keskmiselt 27 tundi 8 minutit iga kursuslase kohta).[148] Seega moodustasid kursuste õppelennud kõigist 1933–1935 tehtud lendudest pisut rohkem kui veerandi (28,3 %). Mõnikümmend tundi võttis ka lennuinstruktorite väljaõpetamine 1935. a. kevadel. Kokkuvõttes võis õppelendudele kuluda ca kolmandik lennuajast. Sama palju (või rohkemgi) lennuaega võis kuluda lennupäevadele, -võistlustele jm. lennukite kasutamisega seotud ettevõtmistele (näiteks mõned postilennud Ruhnu ja Prangli saarele ning hülgeküttide otsimine 1935. a. talvel), mis tähendab, et ligikaudu kolmandiku 1933–1935 tehtud lendudest v õ i k s lugeda seotuks lennutreeningutega. Arvestades mootorlenduri kutsetunnistuse omanikele kehtestatud iga-aastase teatud hulga treeninglendude nõudega, võib vist arvata, et see aeg kasutati ära oma lennuloa (iga-aastasest) pikendamisest huvitatud, Liidu juhtorganitesse kuuluvate lendurite ja õhuasjanduse ühingute lenduritest (sh. kaitseväe reservlendurid) liikmete treeninglendudeks.

Esimese 3-kuulise, 22 osavõtjaga purilennukursuse korraldas 1933/34. a. talvel Sakalamaa ÕÜ. Kursuse viisid läbi L. Feldman (Vellemaa) ja U. Brasche, kes omasid vastavalt purilenduri B- ja C-liiki. Lennuoskusi omandati kahel Viljandis ehitatud (*Jacobs* ja *Espenlaub* tüüpi) plaaneril. Kõnesoleval kursusel õppinud Velda Gerats sai esimese naisena Eestis purilenduri tunnistuse.[149] 1934. a. augustis toimus Tallinna ÕÜ 18 osavõtjaga purilennukursus, lennuõppeks kasutati kahte (*Jacobs* ja *Wrona* tüüpi) purilennukit. Kursuste üldjuhiks oli R. Rotberg, lennuinstruktoriks V. Vunn. Õppelennud toimusid Ülemiste avalikul lennuväljal.[150] Järgmise aasta detsembris lõpetasid Tallinna ÕÜ "lauglennu A-liigi kursuse", mida juhendas K. Schleicher (Siniveer), kuus purilenduriõpilast (E. Kumm, H. Bekker, V. Ternel, K. Iljin, K. Arro ja O. Veldmann).[151]

[146] Samas, s. 105, l. 1–3; samas, s. 193, l. 162. Ühe kursuslase (K. Anderson) ebaõnnestunud maandumisel lennuk kapoteeris, purunesid propeller ja üks suusk. Õpilane ise pääsenud ehmatusega. – "Päevaleht", 13.12.1935.
[147] ERA, f. 1002, s. 138, l. 1. 1936. a. lendasid kõnealused lennukid kokku 314 tundi 20 minutit (sh. ES-RWD 201 tundi 50 min.), kuid sellest ajast ei ole võimalik eristada aasta teisel poolel tehtud lende. ES-RWD suur lennuaeg tuleneb ilmselt lennuki kasutamisest ühe peamise õppelennukina. Olgu märgitud, et 1935. a. suvel pakkus Tallinna ÕÜ võimalust lennureisideks Tartusse, Rakverre, Viljandisse ja Narva-Jõesuusse (tasuga 20 senti/km). – Samas; "Päevaleht", 14.07.1935.
[148] ERA, f. 1002, n. 1, s. 29, l. 51, 81.
[149] Samas, f. 1354, n. 1, s. 44, l. 209; samas, s. 65, l. 209; samas, s. 1608, l. 184; A. Maramaa. Sakalamaa Õhuasjanduse Ühingu tegevuse eesmärke. – "Lendav Mulk", lk. 3.
[150] ERA, f. 1002, n. 1, s. 65, l. 189, 190, 192.
[151] Samas, s. 22, l. 11; samas, s. 109, l. 3.

Purilennukursusi korraldasid ka teised õhuasjanduse ühingud Tartus, Rakveres, Võrus ja mujal Eestis, kusjuures näiteks Pärnus oli 1936. aasta märtsis nelja õpilasega kursuse juhendajaks M. Raps, kes ise alles mõne kuu eest oli lõpetanud Kaitseliidu Tallinna maleva poolt korraldatud kursuse. 30-ndate aastate keskel omandas purilennundus sellise ulatuse, et õhuasjanduse ühingute ja ÕGL-i viimasel (1935/36) tegevusaastal pidas Teedeministeerium vajalikuks hakata seda seadusandlikult reglementeerima, andes välja määrused purilennukite ehitamise, purilendurite väljaõppe ja kutsenõuete kohta. Samuti alustas ministeerium purilennukite ja purilennualase väljaõppe järelevalvet. Ministeeriumi aastaaruandes märgitakse, et 1935/36. aastal tunnistati kehtestatud nõuete kohaselt sooritatuks 68 isiku katsed, mille põhjal ministeerium väljastas 54 A-liigi ja 14 B-liigi purilenduri tunnistust.[152]

Eesti purilendurite üheks märkimisväärsemaks saavutuseks käsitletaval perioodil oli Soome lahe ületamine Voldemar Vunni poolt 21. septembril 1934. Lend toimus Tallinnas ehitatud purilennukil "Sinilind" (tüüp *Komar*) ja demonstreeris nii lenduri suurepärast lennuoskust kui lennuki häid lennuomadusi.[153]

Vahemärkusena olgu öeldud, et õhuasjanduse ühingute, nende liidu ja Kaitseliidu purilendurite kõrval oli osa, peamiselt baltisakslastest purilennuhuvilisi koondunud käsitletaval ajal tegutsenud Eestimaa Jahtklubi purilennugruppi. 1935. aasta veebruarist pärinevail andmeil kuulus gruppi 20 inimest (W. Attemann, A. Buschmann, G. Buschmann, H. Christiansen, F. Dehio, E. Hennings jt.). Grupil oli kolm purilennukit, mida Teedeministeerium lubas grupi juhataja G. Buschmanni palvel 1935. aasta märtsis paigutada Ülemiste lennuvälja angaari. Ühtlasi anti grupile luba kasutada Ülemiste lennuvälja purilennutreeninguteks.[154]

Käsitletava perioodi märkimisväärseks sündmuseks purilennunduse valdkonnas ja selle arengut oluliselt soodustavaks asjaoluks tuleb pidada Tallinna ÕÜ lendur-instruktor Harry Habeli koostatud esimese purilennu-alase käsiraamatu ilmumist 1936. aastal. Raamatus, mille kirjastas Tallinna ÕÜ, oli lihtsas sõnastuses esitatud süstemaatiline ülevaate purilennu teoreetilistest alustest, aerodünaamikast, purilennuki konstruktsioonist ja sellele esitatavatest nõuetest, mõõteriistadest, meteoroloogiast, stardi- ja lennutehnikast, sh. termiliste õhuvoolude kasutamisest ehk termikalennust.[155]

Mudellennunduse puhul paistis huvi algul üsna suur – loengud "võeti vastu elava huviga, osteti äsjavalminud raamat, muretseti materjale ning ... ehitati mudeleid", kirjutas V. Andresen 1934. aastal.[156] Noorkotkaste algatusel peeti

[152] Valitsusasutiste tegevus 1935/36. a. Tallinn, 1936, lk. 111. Kuni kõnesoleva ajani andsid Eestis purilendurite kutsetunnistusi õhuasjanduse ühingud (vt. ERA, f. 1002, n. 1, s. 22, l. 21) ja muud purilennunduse kursusi korraldavad organisatsioonid. Seetõttu võib oletada, et mainitud 68 inimese hulgas olid ka need, kelle ÕÜ-delt jt. organisatsioonidelt (v.a. Kaitseliit) varem saadud tunnistused vahetati uute, riiklike tunnistuste vastu.

[153] A. Künnapuu, lk. 72; ERA, f. 1002, n. 1, s. 154, l. 9.

[154] ERA, f. 1002, n. 1, s. 107, l. 1, 2. 30-ndatel aastatel tegutses Tallinnas purilennundusega ka üliõpilastest liikmeskonnaga Akadeemiline Lennuklubi. Viimase liikmeist vähemalt H. Ruubel omandas purilenduri kutse ja kuulus hiljem Eesti Aeroklubisse. Vt. F. Gerdessen jt., lk. 200; "Eesti Lendur", 1938, nr. 1, lk. 35.

[155] H. Habel. Purilend. Tallinn, [1936].

[156] "Eesti Lendur", 1932, lk. 52; V. Andresen. Mudelismi arengust Eestis. – "Eesti Lendur", 1934, lk. 53.

1932. aasta suvel Tartus esimene mudellennukite võistlus. Samal aastal Noblessneri tehase hallis peetud Eesti-Soome mudellennukite võistlusele ilmus V. Andreseni andmeil aga "võrdlemisi vähe võistlejaid, kuid palju halvem oli see, et esitatud mudelid olid suuremalt jaolt lennukõlbmatud". Nii jäid eestlased soomlastele alla, sest peale kehvade lennuomaduste olid eestlaste mudelid võrdlemisi rasked ning mõeldud peamiselt vabas õhus lendamiseks, soomlastel aga olid kergetest materjalidest valmistatud ja siseruumis kasutamiseks mõeldud lennukid. 1932. a. detsembris, arutades 1933. a. töökava ja eelarvet, otsustas Tallinna ÕÜ juhatus korraldada järgmisel aastal Tallinnas noorte mudellendurite võistlused ning võtta osa Soome-Eesti mudellennuvõistlusest Helsingis. Kuigi mudellennundus hakkas taas mõnevõrra elavnema 1934. aastast, mil paljudes koolides korraldati mudellennukursusi instruktorite väljaõpetamiseks ja peeti mitmeid võistlusi, pidi V. Andresen tõdema esmase, küllalt suure huvi vaibumist.[157]

Jätkus lennunduse propageerimine. Eeskätt teenisid seda eesmärki õhuasjanduse ühingute poolt jätkuvalt korraldatavad lennupäevad (mis vahel andsid ühingutele ka mõningast lisatulu piletimüügist, kaubandusettevõtteile müügipindade üürimisest ja loteriidest). 1933. aastal korraldas Sakalamaa ÕÜ oma teise, mitmetuhandelise vaatajaskonna kogunud lennupäeva, milles osalesid ka Tallinna ÕÜ 2 ja kaitseväe 8 lennukit ning üks Läti Aeroklubi lennuk. 1934. aastal toimusid lennupäevad Pärnus (osales Tallinna ÕÜ lennuk ES-AGU), Narvas, Tallinnas ja Tartus.[158] 1934. aasta 16. septembril Ülemiste lennuväljal toimunud Tallinna ÕÜ korraldatud ja "hiilgavalt" õnnestunud lennupäeva avas riigivanem K. Päts. Lennupäeval osalesid ühingu ja ÕGL-i lennukid ES-AGU, ES-EHA, ES-RWD, ES-ENN, ES-PON ning U. Brasche ES-UBA. Päeva keskseks sündmuseks oli kõrgema klassi vigurlend, mida demonstreeris Õhu- ja Gaasikaitse Liidu lennukitöökojas hiljuti valminud esimesel ÕGL-1 (PON-1) tüüpi lennukil ES-PON Alfred Kriisk. Ühingu järgmisest, 1935. aasta 15. septembril toimunud lennupäevast võtsid osa Tallinna ÕÜ kolme mootor- ja nelja purilennukiga, Sakalamaa ÕÜ, Tartu LÜ ja Rakvere ÕÜ igaüks ühe mootorlennukiga, Eestimaa Jahtklubi kahe ning Kaitseliidu Tallinna Maleva purilennusalk ühe purilennukiga, samuti Üksiku lennudivisjoni nr. 3 lennukid (Eestis ehitatud). Avakõne pidas kaitseväe ülemjuhataja kindral J. Laidoner. Lennupäeva kavas olid purilennukite tutvustamine ja lennud, sh. ka "kõrgeväärtusliku purilennuki "Sinilind"" start mootorlennuki (RWD) slepis, ühingute mootorlennukite "lendamine kolmikrivis" ja Tallinna ning Sakalamaa ühingute lendurite vigurlennud (sõlmed, ületiivapöörangud, pööris). Eraldi punktina oli kavas esimese naisena Eestis mootorlenduri kutse omandanud Inna Roostfeldi lend lennukil ES-RWD. Mannekeenide abil demonstreeriti langevarjuhüppeid, samuti oli kavas kaitseväe lennukite esinemine, sh.

[157] V. Andresen, lk. 53; "Eesti Lendur" nr. 1, lk. 11; A. Künnapuu, lk. 74; "Päevaleht" 22.12.1932.
[158] ERA, f. 1002, n. 1, s. 58, l. 6, 10, 22; samas, s. 65, l. 55–56; samas, f. 1354, n. 1, s. 1608, l. 161; samas, f. 4891, n. 1, s. 2, l. 22; F. Gerdessen jt., lk. 196; "Päevaleht", 9 08.1933.

"pilootpallide" püüdmine ja hävitamine (veltveebel N. Schmidt). Päeva naelaks oli leedulaste "autoshiiro-lennuk" – tiibadeta, sõidutuule mõjul pöörleva ülatiivikuga varustatud lennuaparaat, mis teatud tingimustel oli võimeline startima ja maanduma vertikaalselt.[159] Mõni päev hiljem, 24. septembril toimus Tartu LÜ teine lennupäev, mille avas ühingu esimees, Tartu linnapea K. Luik. Publikule tutvustati mootor- ja purilennukeid, demonstreeriti rivi- ja selililendu, vigurlendu, imiteeriti õhulahingut jm., samuti oli huvilistel võimalik teha lõbulende.[160]

Kõrvuti spetsiaalselt lennunduse propageerimiseks korraldatud üritustega pidi lennunduse vastu spontaanset huvi tekitama – eriti noorte hulgas – ka üha sagedasem lennukite ilmumine Eesti taevasse. Avalike lennuväljade rajamine Tallinna ja mitme muu linna juurde lõi võimalusi lennukitega vahetuks tutvumiseks maapinnal. Suuresti abistas ühinguid ja Liitu lennunduse propageerimisel ajakirjandus – nii üleriiklikud kui kohalikud ajalehed andsid eelinformatsiooni ja avaldasid kirjeldusi lennupäevadest, lennuvõistlustest, välislendurite külaskäikudest, eestlastest lendurite esinemisest välismaal. Et asja vastu suudeti huvi äratada, sellest kõneleb lennupäevade jms. ürituste rohke külastatavus, purilennunduse arengu hoogustumine 30-ndate aastate keskel, samuti mootorlennukursustele soovijate hulk, mis kordades ületas kursuste korraldajate võimalused. Seega on piisavalt alust väita, et lennunduse vastu huvi äratamise ülesandega olid ühingud ning Õhu- ja Gaasikaitse Liit üsna hästi toime tulnud.

Nii Liidu kui enamiku õhuasjanduse ühingute tegevuses kujunes domineerivaks aktiivse õhukaitse valdkonda kuuluv lennunduse suund. Gaasikaitse, millega tegelesid ka Kaitseliit, Eesti Punane Rist jt. asutused, jäi juba oma spetsiifikast tuleneva väiksema atraktiivsuse tõttu vähemoluliseks. Tallinna ÕÜ sellealasest tegevusest 1932. aastal kokkuvõtet tehes märkis ühingu gaasikaitse komitee (alustas tegevust 1930. aasta detsembris) esimees dr. B. Voogas, et komitee on enda esmaseks ülesandeks seadnud "vastavate juhtnööride, kavade ja ... sundmääruste väljatöötamise", gaasikaitse korraldamisega praktiliselt tegelevate asutuste ja organisatsioonide töö kooskõlastamise ja propaganda nii Tallinnas kui ka "laiemalt". Kõik, kelle poole komitee on pöördunud, olevat talle seni "heatahtlikult vastu tulnud" ja 1931. aastal on korraldatud gaasikaitsealaseid kursusi ja loenguid arstidele jt. nii Tallinnas kui mujal Eestis. Korraldati ka gaasikaitsevahendite näitus ja nende kasutamise demonstreerimine Tallinna Lauluväljakul 16.–20. septembril 1931, mis kogus arvuka vaatajaskonna. 1931. aastal valmis Tallinna Linnavalitsuse, Kaitseministeeriumi ja Eesti Punase Risti toetusel T. Lutsu gaasikaitsealane õppefilm "Gaas! Gaas! Gaas!", mis pälvis kiitva hinnangu ja millest ostsid endale

[159] ERA, f. 1002, n. 1, s. 58, l. 10; Tallinna Õhuasjanduse Ühingu 3. eralennupäev 15. septembril 1935. a. Tallinn, 1935, lk. 19–22, 25–26; A. Künnapuu, lk. 70; "Päevaleht", 17.09.1934; 16.09.1935. Autožiiro leiutas 1920-ndail aastail hispaania insener Juan de la Cierva. Kuni 1936. aastani ehitati maailmas ca 160 autožiirot, mis ühtekokku lendasid 55 000 tundi. 30-ndate aastate lõpust jäi nimetatud lennumasin kasutusest kõrvale, sest ei suutnud võistelda helikopteriga. – G. Wissmann. Õhusõidu ajalugu lkarosest tänapäevani. Tallinn, 1976, lk. 208, 209.

[160] Tartu Lennuühingu II lennupäeva kava: 24. septembril 1935. aastal kaitseväe aerodroomil, lk. 3–4.

koopiaid ka naaberriikide kaitsejõud. Eesti Punase Risti Peavalitsuse juures asutati nõuande- ja propagandabüroo, avati gaasitorbikute müük ja organiseeriti nende korrasoleku kontrollimine. Ühingu gaasikaitse komitee kavatses korraldada kursusi politseile ja tuletõrjele, aga ka kooliõpetajatele, kes hakkaksid vastavat tööd "nii teoreetiliselt kui praktiliselt" korraldama koolides. Samuti kavatses komitee koos riigi õhukaitse juhtkonnaga koostada Tallinna õhu- ja gaasikaitse plaani.[161]

1932. aasta 20. detsembril järgmise aasta eelarvet arutades otsustas Tallinna ÕÜ juhatus gaasikaitse vahendite ja õppematerjalide muretsemiseks, gaasikaitseõppuse ja koos Punase Ristiga "üle maa" loengute ja "gaasisõja kaitseabinõude" tutvustamise korraldamiseks 1933. aastal eraldada 3 000 krooni.[162] 1933. aasta kulude aruandest selgub, et ÕGL on tööle võtnud gaasikaitse instruktori ning eraldanud 574 krooni gaasikaitse õppevahendite muretsemiseks.[163] 1933. aastal kirjutas teedeminister O. Köster, Õhu- ja Gaasikaitse Liidu ning Tallinna ÕÜ esimees, et Tallinna ÕÜ "gaasikaitse komitee on ... välja kujunenud selleks organiks, mis ühtlustab ja annab juhtnööre ... terves riigis" vastaval alal tegutsevatele asutustele ja organisatsioonidele.[164]

1934. aastal korraldas Õhu- ja Gaasikaitse Liit kolm gaasikaitse instruktorite kursust, mille lõpetas kokku üle 200 inimese kogu Eestist. Kursuste eesmärgiks oli ette valmistada peamiselt tsiviilisikutest gaasikaitse alase töö organiseerijaid-instruktoreid ja meeskondade juhte, kes Eestis seni "pea täiesti puudusid". Kursus kestis kaks nädalat, sisaldas 60 tundi loenguid ja praktilisi harjutusi. Kursuse lõpetajatele ei antud kohe diplomeid – nende saamise tingimuseks oli, et lõpetaja organiseerib ja õpetab aasta jooksul välja ühe gaasikaitse meeskonna. ÕGL-i gaasikaitse inspektor dr. J. Kuusk avaldas lootust, et sellisel viisil on võimalik luua "laialdast gaasikaitse organisatsioonide võrku väljaõpetatud gaasikaitse meeskondadega kõikides meie linnades. ... Ühtlasi suudaksime ka kogu kodanikkonna tarviliselt välja õpetada ...". 1934. aastal tegi ÕGL ka katseid "uue, tagala otstarbeks kõlbuliku gaasimaski valmistamiseks". Samuti oli Liidul kavas hakata "valmistama kõiki esemeid, mida vaja instruktoritel organisatsiooni väljaõpetamisel, korraldada gaasikaitse päevi". Oluliseks saavutuseks peeti Liidu ettepanekul ehitusseadusse viidud täiendust, mis nägi ette "linnade teatud rajoones ... rahvale gaasikaitse varjendite ehitamise".[165] Kursustel esinesid lektoritena ltn. Sihver (lennuasjandus ja aktiivne õhukaitse), dr. J. Kuusk (sõjagaasid, gaasikaitse organisatsioon), ltn. Schäfer ja ltn. Tompson (gaasid, nende äratundmine lõhna järgi, individuaalsed ja kollektiivsed gaasikaitsevahendid), *cand. chem.* Buxhövden (gaaside määramine keemiliste

[161] Pidagem sammu õhuasjanduse arenguga, lk. 13, 14; B. Voogas. Kodanik ja gaasikaitse. – "Eesti Lendur", 1932, lk. 12, 24. Hinnang kõnesolevale valdkonnale ühingute ja Liidu tegevusele ei pruugi olla täiesti adekvaatne, sest gaasikaitse-alast tegevust kajastav dokumentatsioon on seni leidmata, nagu ÕGL-i ja ühingute muudki dokumendid.
[162] "Päevaleht", 22.12.1932.
[163] ERA, f. 14, n. 10, s. 23, l. 15.
[164] "Eesti Lendur", 1933, lk. 9.
[165] J. Tiitso. Tänapäevast – homseni. – "Eesti Lendur", 1934, lk. 9; J. Kuusk. Õhukallaletungi võimalus ja ohtlikkus linnadele. – Samas, lk. 22–24.

indikaatoritega, lennukipommid, õhurünnak, selle tagajärjed). Praktilisi õppusi (meteoroloogia, esmaabi, degaseerimine jm.) juhendasid Schäfer, Tompson ja Buxhövden. Muuseas, kursustele kutsuti ja nendest võttis osa 15 politseiametnikku üle Eesti.[166]

Tallinna ÕÜ ja ÕGL kõrval peab seoses gaasikaitsega märkima ka Sakalamaa ÕÜ poolt "Lendavas Mulgis" avaldatud kirjutistega tehtud selgitustööd õhurünnakutega seotud ohtudest, lõhke-, süüte- ja gaasipommide toimest nende eraldi ja koos kasutamisel (leitnant A. Loogna). Huvitava, tõenäoliselt tollel ajal ainsa loomade kaitset käsitleva kirjutise avaldas dr. V. Saar. Mööda ei saa minna samas avaldatud gaasikaitse "kümnest käsust" – lühikeste, arusaadavate lausetega esitatud põhilistest käitumisjuhistest õhu- ja gaasirünnaku korral.[167]

Õhu- ja Gaasikaitse liidu kavade teostamisel jäi ühingute lennundust ja gaasikaitset käsitlevate ettevõtmiste üheks põhivormiks vastavasisuliste loengute jms. ürituste korraldamine, seda eriti väiksemates ühingutes, kelle rahalised võimalused olid üsna piiratud, võrdudes põhiliselt liikmemaksudest laekunud summadega. Nii teatas Paide ÕÜ 1934. aasta oktoobris Õhu- ja Gaasikaitse Liidule oma kavatsusest "ühingu tegevuse ja õhuasjanduse vastu laiemates hulkades huviäratamiseks korraldada lähemal ajal propaganda õhtu". Esinejaks paluti V. Posti ja "soovitav oleks ka ... mõne vastavasisulise filmi demonstreerimine". Liidult paluti abi nii esineja kui filmi saamiseks. Üritus toimus 31. märtsil 1935 Paide rahvamajas vaba sissepääsuga "kontsert-aktusena", kus loenguga passiivse õhukaitse korraldamisest elu- ja tööstuskeskustes esines Õhukaitse Staabi inspektor major R. Vaharo (1935. a. 12. märtsini Freudenstein); näidati (ilmselt T. Lutsu) filmi individuaalsest ja kollektiivsest gaasikaitsest. Ürituse lõpetas Kaitseliidu Järva maleva orkester.[168] Enamasti piirduski väiksemate ühingu tegevus vaid loengute korraldamisega. Nõmme ÕÜ-l olid seejuures tekkinud raskused oma koha leidmisega samade küsimustega tegelevate organisatsioonide (Kaitseliit, Tuletõrje Liit) hulgas. Ühingu 26. veebruaril 1936 toimunud täiskogu koosolekul märgiti, et oma vähem kui 2-aastase eksisteerimise vältel on aru saadud Kaitseliidu ja tuletõrje soovist "need küsimused lahendada omal jõul", ilma ühingu kaasabita. Seetõttu olevat ühing muutunud "nagu ülearuseks, kuna omaette tegutsemiseks puuduvad ühingul rahalised võimalused". Koosolek nentis muuhulgas, et Õhu- ja Gaasikaitse Liidu ning sellesse kuuluvate ühingute tegevus on suundunud lennunduse valdkonda, "gaasikaitse alal ei ole tehtud peaaegu midagi".[169] Ehkki Nõmme ÕÜ-l olid pessimismiks oma põhjused, oli täiskogu hinnang ÕGL-i ja ühingute gaasikaitse-alasele tegevusele nähtavasti mingil määral põhjendatud.

[166] ERA, f. 1, n. 4, s. 552, l. 55, 56, 66, 71.
[167] A. Loogna. Elanikkonna õhukaitse. – "Lendav Mulk", 1935, lk. 8–9; V. Saar. Loomad gaasisõjas. – Samas, lk. 10; Gaasikaitse kümme käsku. – Samas, lk. 31.
[168] ERA, f. 4891, n. 1, s. 2, l. 26, 44, 48.
[169] Samas, f. 14, n. 10, s. 6, l. 7.

Seega jäid õhu- ja gaasikaitse valdkonnas põhitegijateks Tallinna ÕÜ ja ÕGL, propaganda alal ka Sakalamaa ÕÜ. Ühelt poolt näib, et propagandat ja organiseerimistööd tehti küllaltki palju, teisalt aga polnud ka tegijad ise praktiliste tulemustega sugugi rahul, sest usaldusväärset ja toimivat süsteemi ei olnud õnnestunud veel luua. Puudujäägid hakkasid ilmselt silma teistelegi, mistõttu juba 1934. aastal otsustati õhu- ja gaasikaitse korraldamine üle anda riigi sellisele ametkonnale, kes oma seadustest tulenevate volituste ja struktuuriga on võimeline kõnealuseid ülesandeid tulemuslikult täitma.[170] Vastava seaduseelnõu koostamisel osales (vähemalt esimeses etapis) ka Õhu- ja Gaasikaitse Liit. Esialgu "Õhu- ja gaasikaitse seaduse" nimetust kandnud eelnõu seletuskirjast (koostas ÕGL-i gaasikaitse inspektor J. Kuusk) ilmneb, et ÕGL-i nägemuse kohaselt pidanuks säilima ka Õhu- ja Gaasikaitse Liit kui vabatahtlikkuse printsiibil moodustatud kohalike õhu- ja gaasikaitse ühingute keskorganisatsioon.[171] Järgnevast selgub, et seniselt organisatsiooniliselt aluselt lähtuv eelnõu ei leidnud heakskiitu[172] – 1936. aasta suvel võeti õhuasjanduse ühingutelt, samuti Õhu- ja Gaasikaitse Liidult gaasikaitse-alased ülesanded; vastavalt kodanliku õhukaitse seadusele hakkas nende ülesannete täitmist korraldama Siseministeerium oma politseiasutuste ja -juhtide kaudu. Paraku oli seadus oma lõppredaktsioonis sõnastatud nii, et gaasikaitse ülesannete äravõtmisega ühingutelt võeti nendelt ka võimalus jätkata tegevust lennunduse valdkonnas.

Vaadates õhuasjanduse ühingute ning Õhu- ja Gaasikaitse Liidu lennundusalasele tegevusele riigikaitselisest aspektist, tuleb tõdeda, et nende osatähtsus kaitseväele lendurite reservi ettevalmistamisel ja sõjaväe reservlenduritele treeninglendude korraldamisel jäi üsna tagasihoidlikuks. Huvilisi oleks olnud piisavalt, kuid piirid seadis ühingute materiaalne olukord, mis ajas kõrgeks kursuslastelt nende õpetamise eest võetava tasu – koos tasuga õppelendude eest ületas see enamasti 500 krooni piiri. Teiseks nappis ühingutel õppelennukeid – riigi majandusliku olukorra tõttu suudeti osta vaid mootoreid,

[170] J. Tiitso, lk. 10.

[171] ERA, f. 1002, n. 1, s. 79, l. 22–26.

[172] Kõnealuse seaduse lõppredaktsiooni kujunemises võisid lisaks sellele, et õhuasjanduse ühingutel ja nende liidul ei õnnestunud luua õhu- ja gaasikaitse toimivat ülemaalist organisatsiooni, avaldada mõju ka poliitilised tegurid. Nimelt oli Tallinna ÕÜ liikmeks 1931. aastast üks vabadussõjalaste juhtfiguure Artur Sirk. Tallinna ÕÜ-s 1934. a. oktoobris ühingu liikmete kartoteegi alusel koostatud nimekirjas (kuhu olid kantud isikud, kelle vastuvõtmine ühingu liikmeiks oli nimekirja koostamise ajal juhatuse poolt veel otsustamata) nii mitmedki 1933. aastal suletud Eesti Vabadussõjalaste Keskliidu ja 1933–1934 (märtsini) eksisteerinud Eesti Vabadussõjalaste Liidu juhtivad tegelased (T. Rõuk, M. Juhkam, H. Leesment, F. Kapsi), samuti nimetatud organisatsiooni muid liikmeid või neid, keda seostati vabadussõjalaste liikumisega (H. Dunkel, J. Keerig, J. Piirand jt.). Sellele juhtis tähelepanu poliitilise politsei assistent A. Muhel oma ettekandes 4. märtsist 1935, märkides, et Tallinna ÕÜ juhatusse kuuluvad V. (W.) Tomingas, erukolonel A. Seiman, A. Tols ning T. Rosenwald "on aktiivsed EVL-i *(Eesti Vabadussõjalaste Liidu – R. J.)* tegelased olnud", ja üldse olevat EVL ühingu 1934. aasta peakoosolekul "koosoleku üle võtnud". Ettekandes märgiti, et ühingu "liikmeskond on sotsiaalselt äärmiselt kirju ja poliitiliselt kahtlane", kusjuures ühingu liikmed U. Brasche, H. Ungern-Sternberg ja N. Tuiman olevatsegatud A. Sirki põgenemise loosse". Tallinna ÕÜ-le heideti ette muidki patte, sh. juhatuse esimehe O. Kösteri asjatundmatust lennuasjanduses. Ettekandele järgnes siseminister K. Eenpalu korraldus 5. märtsist "viivitamata teostada revisjon" nii Tallinna ÕÜ-s kui Õhu- ja Gaasikaitse Liidus. Revideerimine toimus 5.–7. märtsil, selle teostas Siseministeeriumi passiivse õhukaitse inspektor major R. Freudenstein koos ministeeriumi ametnike E. Karjahärmi ja A. Eichelmanniga. Olgu öeldud, et revideerimise tulemuste kohta koostatud protokollides poliitiline aspekt puudub, fikseeritud on vaid asjaajamises ja raamatupidamises avastatud puudused. – ERA, f. 1, n. 4, s. 552, l. 884–886, 889–890, 910, 911, 915, 916, 928–930; R. Marandi. Must-valge lipu all. Vabadussõjalaste liikumine Eestis 1929–1937. I. Legaalne periood (1929–1934). Stockholm, [1991].

mis paigutati enda ehitatud lennukikeredele. Lennukite puudumise tõttu piirdus enamiku ühingute tegevus põhiliselt propagandaüritustega, ka lennukeid omavatest ühingutest jõudis mootorlennukursuste korraldamiseni peale Tallinna ÕÜ vaid Sakalamaa ÕÜ. Lennukite vähesuse tõttu jäi ühingute osa üsna väikeseks ka sõjaväe reservlendurite kutseoskuste säilitamises ja arendamises. Positiivseks nähtuseks riigikaitse seisukohast tuleb pidada mitmete ühingute initsiatiivi ja tegevust Eestis tsiviillennuväljade võrgu kujundamisel, millega lennuväele loodi täiendavad võimalused oma üksuste operatiivseks ümberpaigutamiseks vastavalt riigikaitse vajadustele.

Kuid igal mündil on kaks külge – majanduslike võimaluste piiratuse tõttu arenes Eestis kiiresti insenerimõte, loodi kaks sobiva konstruktsiooniga kerget õppe- ja spordilennuki tüüpi ning pandi alus lennukiehitusele, Eesti jaoks uudsele tööstusharule, millest tõusis tulu ka Eesti lennuväele, seega ühtlasi riigikaitsele.

Kokkuvõttes võib nentida, et vaatamata oma võrdlemisi lühikeseks jäänud aktiivse tegutsemise ajale suutsid õhuasjanduse ühingud (1930–1936) ning Õhu- ja Gaasikaitse Liit (1932–1936) anda tagasihoidliku, kuid vajaliku panuse Eesti riigikaitsesse. Selle panuse tegelik kasutamine ei sõltunud niivõrd ühingutest kui 30-ndate aastate kiiresti muutuvatest majanduslikest ja poliitilistest tingimustest ning poliitikute arusaamadest riigi kaitsevõime arendamisest üldse ja lennuväe osast selles eriti.

2. 4. ÕHU- JA GAASIKAITSE LIIDU NING ÕHUASJANDUSE ÜHINGUTE LIKVIDEERIMINE

1936. aasta aprillis jõustus kodanliku õhukaitse seadus, mille § 25 kohaselt senised "õhu- ja gaasikaitse ülesandeid taotlevad vabatahtlikud ühingud, seltsid või liidud, mis ei vasta käesoleva seaduse ... nõudeile ja endid neile nõudeile kuni 1. juuliks 1936 ümber ei korralda, lõpetavad tegevuse oma põhikirjas ettenähtud korras".[173] Õhuasjanduse ühingud ja ÕGL olid oma tegevuses pannud põhirõhu lennundusele, kujunedes seega sisuliselt lennuklubideks, kelle tegevus õhu- ja gaasikaitse alal jäi võrdlemisi piiratuks ja väheefektiivseks.[174] Samas nägi eelnimetatud seadus ette passiivse õhukaitse (tsiviilkaitse) juhtimise ja organisatsiooni täieliku ümberkorraldamise, kaasa arvatud vabatahtlike kodanlike õhukaitse ühingute loomine. Nimetatud ühingutel ei olnud aga lennundusega enam mingit tegemist. Seetõttu polnud õhuasjanduse ühingutel ega nende liidul praktiliselt valikuvõimalust ning nad lõpetasid tegevuse 1936. aastal (vt. tabel 3).

[173] RT 1936, 31, 210.
[174] ERA, f. 14, n. 10, s. 14, l. 26.

Tabel 3
ÕGL-i ja õhuasjanduse ühingute likvideerimine[175]

Organisatsiooni nimetus	Otsus tegevuse lõpetamisest	Likvideerimise lõpetamise aeg	Märkused
1. ÕGL	27.06.1936	1937, aprill	
2. Tallinna ÕÜ	30.06.1936	1937, aprill	
3. Rakvere ÕÜ	17.05.1939**	1940, august***	** Viru-Järva prefekti otsus ÕÜ tegevuse ajutisest peatamisest *** SM poolt 17.01.40 määratud likvideerimiskomisjoni otsus (06.08.40)
4. Sakalamaa ÕÜ	30.06.1936	1937, jaanuar	
5. Petseri ÕÜ	03.07.1936	1936, detsember	
6. Pärnu ÕÜ	26.06.1936	1937, juuni	
7. Tartu LÜ	26.06.1936	1940, veebruar**	** SM poolt 29.11.39 määratud likvideerimiskomisjoni otsus (19.02.40)
8. Saaremaa ÕÜ	01.04.1937	1937, mai	
9. Türi ÕÜ	22.04.1939**	1940, aprill ***	** Viru-Järva prefekti otsus ÕÜ tegevuse ajutisest peatamisest. *** SM poolt 17.01.40 määratud likvideerimiskomisjoni otsus (30.04.40)
10. Narva ÕÜ			
11. Võru ÕÜ			
12. Tapa ÕÜ	18.06.1936	1937, veebruar	
13. Jõhvi ÕÜ			
14. Lääne ÕÜ	29.04.1939**	1940, juuli ***	** Lääne-Saare prefekti otsus ÕÜ tegevuse ajutisest peatamisest. *** SM poolt 15.12.39 määratud likvideerimiskomisoni otsus (31.07.40)
15. Hiiu-Keina ÕÜ			
16. Paide ÕÜ	08.12.1936	1937, märts	
17. Nõmme ÕÜ	26.02.1936	1936, märts**	** Vt. tekst
18. Vändra ÕÜ			

[175] Samas, s. 3, l. 10–13; samas, s. 5, l. 15–21; samas, s. 7, l. 17, 18; samas, s. 6, 7; samas, s. 8, l. 9, 12; samas, s. 10, l. 17, 24; samas, s. 11, l. 10–16; samas, s. 12, l. 11–13; samas, s. 13, l. 8, 9; samas, s. 14, l. 25–27; samas, s. 15, l. 9–11, 20; samas, s. 17, l. 10, 11, 17; samas, s. 23, l. 17–19. Tärnidega tähistatud daatumid koos vastavate märkustega tähendavad, et need ühingud kas ei esitanud 1936–1937 Siseministeeriumile nende registrist kustutamiseks vajalikke dokumente või jäid kustutamata muudel põhjustel. Lähtudes ühingute, seltside ja nende liitude registreerimise seaduse 2. osa 1. lõikest (nägi ette prefekti informeerimise ühingu juhatuse koosseisust ja asukohast. – RT 1938, 42, 396) tegi kohalik politseiprefekt formaalse otsuse selliste "kaotsiläinud" ühingute tegevuse peatamiseks üheks kuuks. Selle tähtaja möödumisel alustatud likvideerimisprotseduuri viis läbi siseministri poolt määratud komisjon, mis püüdis välja selgitada, mis ühinguga juhtus, millised varad ja dokumendid temast järele jäid, kus need asuvad. Seejärel tegi komisjon otsuse lugeda ühing likvideerituks ning ettepaneku ühingu kustutamiseks ühingute, seltside ja nende liitude registrist.

Põhikirja kohaselt otsustas nii ÕGL-i kui ühingute likvideerimise ja nende varade edasise saatuse täiskogu. Liidu täiskogu otsustas 27. juuni 1936. a. toimunud koosolekul anda ÕGL-i "varandused ... üle organisatsioonile, kes ainult lennuasjanduse arendamise sihte taotleb – juhul kui niisugune likvideerimise algjärgus luuakse. Ei teki nimetatud aja jooksul niisugust organisatsiooni, antakse varandused üle Teedeministeeriumile tingimisega, et see niisuguse organisatsiooni loomise järele varandused omakorda sellele edasi annab." ÕGL-i likvideerimiskomisjoni 1937. aasta 13. aprilli otsuses konstateeritakse, et komisjon on ÕGL-i likvideerimise lõpetanud ning "kõik varandused lennuasjanduse alal annud üle Teedeministeeriumile ja gaasikaitse alal Siseministeeriumile". Samamoodi talitas ka Tallinna Õhuasjanduse Ühing.[176]

Sakalamaa ühingu täiskogu otsustas anda oma varad (sh. mootorlennuki ES-LDM) Teedeministeeriumile – kuni ühingu juhatuse poolt koostatud Viljandi Lennuühingu põhikirja kinnitamiseni; seejärel pidi ministeerium ühingule kuulunud varad üle andma uuele ühingule.[177] Ka Pärnu ÕÜ varad, mis tegelikult koosnesid vaid dokumentidest, pitsatitest ja purilennuki joonistest, otsustati anda loodavale Pärnu Lennuühingule; kui aga see ei peaks poole aasta jooksul tegevust alustama, antakse "varad" Teedeministeeriumile.[178] Saaremaa ühingu likvideerimiskomisjon pidi tõdema, et ühingul mingeid varasid ei ole; ühingu dokumendid otsustati saata Teedeministeeriumile.[179] Paide ÕÜ vara koosnes likvideerimisel vaid 91 kroonist ja 47 sendist sularahast, mis kanti Paide Linnavalitsuse arvele Paide lennuväljal tehtud tööde kulude katteks. Ühingu dokumendid otsustati anda Eesti Rahva Muuseumile.[180] Varatuks osutus ka Nõmme ÕÜ, kellel oli 1936. aastal liikmemaksudena laekunud 24 kroonist jäägina vaid 5 krooni sularaha. Nõmmel otsustati oma "vara" üle anda Kaitseliidu Nõmme malevkonnale.[181] Kaitseliidule otsustas oma vara ja dokumendid ning Petseri Linnavalitsuselt saadud "õigused lennuplatsile" üle anda ka Petseri ÕÜ. Tapa ÕÜ "vara" koguväärtuseks oli 483 krooni ja 1 sent, sh. üks portfell (8 kr.), üks väike põrandavaip (3 kr.) ja "väljaõmmeldud" linik (2 kr.), mis otsustati anda Tapa Vabatahtlikule Kodanliku Õhukaitse Ühingule (registreeritud 1936. aasta novembris. – RTL 1937, 4), raamatupidamise dokumendid ja revisjonikomisjoni protokollid aga Tapa Linnavalitsusele nende säilitamiseks linna arhiivis.[182]

1936–1937 registrist kustutamata jäänud ühingute asjus selguse saamiseks ja likvideerimisprotsessi seaduslikus korras lõpetamiseks moodustati siseministri poolt politseiprefektuuride kaupa likvideerimiskomisjonid. Rakvere ÕÜ komisjonil õnnestus (Rakverest, lennuväe angaarist) üles leida üks ühingule kuulunud purilennuk, mille Teedeministeerium oli 1937. aastal andnud

[176] Samas, s. 14, l. 25; s. 23, l. 17, 19.
[177] Samas, s. 13, l. 9, 12.
[178] Samas, s. 10, l. 17, 19, 23, 24.
[179] Samas, s. 12, l. 12, 13. Siiani pole ei Saaremaa ega Pärnu ühingute dokumente (protokollid jm.) Teedeministeeriumi fondidest leitud, samuti pole neid ERA-s iseseisvate fondide või kollektsioonidena.
[180] Samas, s. 7, l. 18–20.
[181] Samas, s. 6, l. 7, 10, 11.
[182] Samas, s. 8, l. 9, 10, 12; samas, s. 15, l. 10, 11, 16.

Kaitseliidu Viru Malevale ja mis kolonelleitnant H. Jaaksoni korraldusel oli koost lahti võetud. Rakvere ÕÜ viimase juhatuse liikme ja ühingu likvideerimiskomisjoni liikme E. Raatma (end. Rosenberg) 16.05.1940 antud kirjaliku selgituse kohaselt olevat ühing likvideeritud ettenähtud korra kohaselt ning dokumendid ja varad antud üle ÕGL-i likvideerimiskomisjonile.[183] Ilmselt kõik siiski ettenähtud korra kohaselt ei toimunud, sest ühing jäi registrist kustutamata. Sama juhtus nähtavasti ka Tartu Lennuühinguga, mille üldkoosolek tegi likvideerumisotsuse 26.06.1936 ning valis likvideerimiskomisjoni (esimees A. Braun, liikmed J. Kulpa ja B. Auning), kes 1936. aasta juulis teatas Siseministeeriumile ühingu likvideerimisest. Et registrist kustutamiseks vajalikke dokumente ei esitatud, määras siseminister 29.11.1939 likvideerimiskomisjoni (esimees Tartu-Valga abiprefekt M. Laas, liikmed Tartu Ringkonnakohtu abiprokurör A. Paal ja prefektuuri sekretär E. Uduste). Komisjon avaldas Riigi Teataja Lisas (1940, 4) teadaande Tartu Lennuühingu likvideerimise algatamisest. Kuna kuu aja jooksul peale teadaande avaldamist ühingu vastu võlanõudeid ei esitatud, otsustas komisjon 19.02.1940 ühingu likvideerituks lugeda ja tegi ettepaneku see registrist kustutada.[184]

Registritoimikute andmeil toimus samasugune protseduur ka Türi, Lääne ja Hiiu-Keina ühingute likvideerimise vormistamiseks ja nende registrist kustutamiseks. Lääne ÕÜ puhul selgitas likvideerimiskomisjon välja, et ühing lõpetas tegevuse 1936. aastal ja andis oma dokumendid ja vara (12.50 kr.) üle 12.08.1936 registreeritud Haapsalu Vabatahtlikule Kodanliku Õhukaitse Ühingule. Esitamata jäi vaid ettepanek ühingu kustutamiseks registrist. Lääne-Saare politseiprefekti vastusest Politseipeavalitsuse päringule 19. novembrist 1936 Hiiu-Keina ÕÜ likvideerimise või ümberkujundamise kohta selgus, et ühingu tegevus on lõppenud, kuid dokumendid on jäetud üle andmata ja asuvad ühingu viimase esimehe L. Paasi endise korteriperenaise käes.[185] Mingeid jälgi ei ole registritoimikutes ega muudes dokumentides Narva, Võru, Jõhvi ja Vändra ühingute likvideerimisest.[186] Likvideerimiskorra nõuete vastu eksimise põhjuseks oli nähtavasti ka selle korra halb tundmine, eriti väiksemates ühingutes, kellest mitmed küsisid, kellele tuleb varad ja/või dokumendid üle anda.

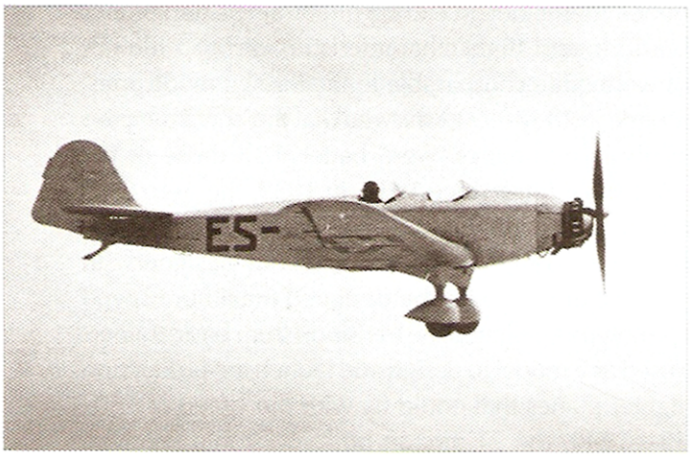
Eesti Õhu- ja Gaasikaitse Liidu ning tema liikmete käekäik meenutab AS-i "Aeronaut" saatust – küll erinevatel põhjustel, kuid mõlemad pidid tegevuse lõpetama siis, kui nad olid saavutanud esimesed märkimisväärsed tulemused ja tegevus oli hakanud kulgema tõusujoones. Riigi rahalisel toel valmisid esimesed, ekspluatatsioonis häid lennuomadusi ning suurt vastupidavust näidanud kodumaise päritoluga õppe- ja treeninglennukid, mis leidsid kasutamist nii tsiviil- kui sõjaväelendurite väljaõppes ja sõjaväe reservlendurite kutseoskuste tagamisel. Õpetati välja 12 uut mootorlendurit ja mitukümmend purilendurit. Olulist osa etendasid kohalikud õhuasjanduse ühingud Eestis tsiviillennuväljade võrgu väljaehitamise alustamisel. Hoiti ülal ja süvendati üldsuse, eriti noorte huvi lennunduse vastu.

Järgneb Laidoneri Muuseumi aastaraamatus 2002

[183] Samas, s. 11, l. 11, 14, 15.
[184] Samas, s. 16, l. 13.
[185] Samas, s. 3, l. 10–12; samas, s. 5, l. 15, 20, 21.
[186] Samas, s. 3, 4, 18, 19, 38.



ÕGL-1/PON-1.
Foto: ERA f. 1002, n. 1, s. 38, l. 10



ÕGL-2/PON-2.
Foto: ERA f. 1002, n. 1, s. 38, l. 10

SUMMARY

Aviation clubs in Estonia in 1930–1940, and their role in the national defence system

Raul Juursoo, PhD

The study deals with the activities and the role of aviation societies (1930–1936), their association (Estonian Air and Gas Defence Association, 1932–36) and Estonian Aero Club (1937–1940) in the national air defence system. Although their primary tasks and activities were defined by the government, these organisations were formed on civic initiative as independent legal entities with a voluntary membership. Although statutory activities of aviation societies and their association included both flying and civil protection, they concentrated primarily on aeronautics. The Estonian Aero Club operated only in the field of aviation. Therefore the term "aviation clubs" is used as a collective name for the above organisations. In the performance of their main functions, these clubs maintained as close contacts as possible with the Estonian Air Force.

The aviation clubs were successful in promoting aeronautics and, as a result, quite a number of civilians who were interested in flying joined and participated in the work of the 17 societies that were established between 1930 and 1934. The activities of the societies that had developed rather fast and spread all over Estonia, incl. major towns, were terminated in mid-1936 due to the reorganisation of the civil protection system under the civil air defence law. The Estonian Aero Club, founded in 1937, was primarily a Tallinn centred organisation. The nationwide expansion as foreseen in its development plan was never carried out, because Estonia lost its independence in 1940.

Aviation societies were initiators of local airfield projects in the early 1930s in Tallinn, Viljandi, Narva, Paide and Perchory. This led to the drafting of the national civil aerodromes construction plan and launched their building in Tallinn and other towns. It was a project of national defence importance and resulted in the creation of a network of alternate airports for the air force.

Thanks to the aviation clubs, a new branch of industry developed in Estonia in the 1930s – aerospace industry which, besides stocking flying clubs with necessary aircraft, produced for the defence force pilot trainers and planes for instruction. The specifications and flight characteristics of prop aircraft designed and built in Estonia were quite comparable to the foreign made ones. Thus the results of test flights made in 1938–1939 showed that the characteristics of the *PTO-4* trainer, especially in acrobatics, were better than those of the *Magister* trainer used by the British air force since 1935. In 1939, the Aero Club completed the last prototype of the single-engine two-seater closed cockpit monoplane *PN-3,* which had been designed by local aircraft designers. In principle, it was a modern combat aircraft with the designed maximum speed of more than 500 km/h. This prototype facilitated the transition from basic trainers to combat planes. It was also used as a model to design and launch the production of single- and twin-engine fighter planes that could fly with the speed of 550–650 km/h. In the years 1933—1940, the 21 aircraft built in Estonia received

their airworthiness certificates and aviation licences, 18 of them had been built according to the prototypes created by local aircraft designers (pilot-engineers V. Post, O. Org, R. Neudorf/Tooma). In the spring of 1935, Latvia acquired one of the biplanes made in Estonia (type *ÕGL-1/PON-1*) and built more than twenty specimens (type approval *KOD-1*).

As many as 33 people, including one woman, attended flying courses and acquired the propeller aircraft pilot qualifications in 1932–38. At least four individuals were sent for training abroad. Thus the air force got a pilot reserve pool that needed only a short retraining period. It amounted to almost half of the pilot corps in the Estonian air defence active service and accounted for one-third of all propeller aircraft pilots enlisted at the Ministry of Road, many of whom belonged to military reserve pilot ranks.

In addition to flying instruction, the aviation clubs organised training flights for reservists. Until the beginning of 1938, training opportunities for reservists were rather limited, unless they were members of a society or a club. In February 1938 training of reservists was reorganised and funded by the armed forces, allowing up to 32 reserve pilots to use aeroplanes of the Aero Club for training flight purposes. That number was almost half of the pilots who had valid pilot licences.

Gliding and modelling possibilities offered by the aviation clubs were meant primarily to attract the youth and nurture their interest in aeronautics. Gliding gave the first flying experience and encouraged those who had acquired a glider pilot's qualification to take an interest in engine driven aircraft.

Despite their short existence and the adverse impact of the termination of their activities in 1936–37, the contribution of the aviation clubs to the national defence capability was significant, and most importantly for the following reasons: first, they prepared a relatively numerous reinforcement to the military pilot reserve, by providing training possibilities for pilots who had been transferred to the reserve and thus helped them to maintain their flying skills; secondly, the development of aircraft design and building led to the emergence of the aviation industry in Estonia which, in turn, allowed to stock the aviation clubs and the air force with up-to-date and technically improved, domestically manufactured training and instruction planes and, thereby, reducing the dependence of the Republic of Estonia on foreign aircraft manufacturers. By the end of the 1930s, the Estonian aviation industry had reached the threshold for designing and launching the production of modern fighter aircraft.

BROWNING 1903 JA EESTI SÕJAVÄEPÜSTOLID 1918–1940

Toe Nõmm
Kaitseministeeriumi relvastuse büroo juhataja

VABADUSSÕDA

Püstolitel[1] on teiste relvaliikide kõrval küll tagasihoidlikum, kuid kindel koht iga sõjaväe relvastuses. Vabadussõjas tunti neist suuremat puudust kui teistest laskurrelvadest. Enamiku sõjas kasutatud püstolitest-revolvritest moodustasid Vene 7,62 mm Nagant'id (1895. a. mudel). 1919. a. alul tehti kaupa Soomes 7,65 mm Mauseri püstolite ostuks ja sõja ajal saadigi neid 300.[2] Briti abina saabus sõja teisel poolel 100 Webley revolvrit 6 tolli pikkuse rauaga, kaliiber .455 (Mk VI) ning nende padrunid.[3] Omajagu püstoleid ja revolvreid pidi leiduma ka sõjasaagi seas. Kuid kõigest sellest ei piisanud. Veel sõja lõpus jaanuaris 1920 täheldati, et "revolvritega ohvitserid ja vastavad rahvaväelased varustatud ei ole".[4] Ilmselt jättis soovida ka arvepidamine. Püstoleid hoiti tihti ilma registreerimata, "oma tarbeks", ning viidi teenistusest lahkudes koju kaasa. 1920. aasta suvel läbi viidud relvastuse üldinventuuri järgi oli 1.08.1920 väeosades, diviiside ladudes ja Käsisõjariistade laos Tallinnas ametlikult arvel ainult 241 püstolit ja revolvrit ning neistki ligemale kolmandik vajas parandamist.[5]

UUE SÕJAVÄEPÜSTOLI VALIMINE

Püstolite probleemi asuti lahendama kohe pärast sõda. Sobiva standardrelva leidmiseks moodustati komisjon ning alates suvest-sügisest 1920 pöörduti ostuvõimaluste selgitamiseks mitmete välisfirmade poole.[6] Püstoleid telliti proovimiseks ja käidi nende tootmisega tutvumas välismaal, sh. Belgias. Valik Euroopa relvaturul oli lai, kuid seda eeskätt nõrgemajõuliste odavate püstolite ning Bulldog-tüüpi revolvrite poolest. Juba sügisest 1920 pakuti Saksamaalt Eestile üsna odavalt 6,35 ja 7,65 mm püstoleid Bergmann, Dreyse,

[1] Relvaliigi üldnimetusena hõlmab nimetus "püstol" ka revolvreid.
[2] ERA, f. 495, n. 10, s. 4, l. 410; f. 498, n. 7, s. 71, l. 185; f. 2315, n. 1, s. 64, l. 156.
[3] Samas, f. 498, n. 1, s. 134, l. 1 jj.; samas, n. 7, s. 73, l. 249, 251; samas, s. 167, l. 212; samas, n. 8, s. 65, l. 151; võimalik, et osa Briti abist moodustasid ka I ilmasõja ajal Hispaanias Orbea jt. firmade poolt Inglismaa tellimusel toodetud revolvrid.
[4] Samas, f. 498, n. 8, s. 64, l. 33.
[5] Samas, n. 7, s. 70, l. 1, 4.
[6] Samas, s. 115, l. 108 jj.
[7] Samas, s. 167, l. 115–121.

Mauser, Ortgies, Steyr, Walther jt.[7] Võimsaid sõjaväepüstoleid Parabellum, Mauser C96 jt. pakuti vähem ning tegu võis olla sõjajääkide ja tundmatute vahendajatega. Uusi Parabellumeid saanuks korrektselt tellida ainult 7,65 mm kaliibriga, sest Versailles' rahulepinguga keelati Saksamaal 9 mm relvade tootmine. Muidu tugevate padrunitega 7,65x22 ja 7,63x25 töötavate püstolite kaliibrit loeti ebapiisavaks ning nõrk tsiviilpadrun 9x17 (.380 ACP) ei saanud kõne alla tulla.[8] Teistsuguse võimsa laskemoonaga (9x23SR (.38ACP), 9x23, 11,43x23 (.45ACP)) sõjaväepüstolite tootjad (peamiselt USA ja/või Hispaania, Austria) jäid kaugeks.

Nii valiti 1921. a. sügisel välja ühe juhtiva relvatootja Belgia FN sõjaväepüstol Browning 1903. a. mudel (edaspidi Browning 1903) padrunile 9x20SR.[9] Uue toodangu ostmine otse soliidselt tootjalt tagas kvaliteedi, hiljem relvade ja varuosade juurdetellimise ning osade standardsuse. Browning 1903 kasuks otsustamise tagamaid avas sõjaväe laskeinspektor kolonelleitnant Otto Sternbeck (1884–1941, aastast 1937 kindralmajor) hiljem ajakirjas "Sõdur".[10] Eesti laskeasjanduse juhi ning laskespordi rajaja sõnul lähtuti püstoli valikul lahinguväärtusest, mille tähtsamaks näitajaks loeti kuuli "kinnipidavat jõudu",[11] mille tagasid kuuli suur kaliiber ning kineetiline energia. Seega lähtuti valikul tänapäevani esmatähtsaks peetavast näitajast. Browning 1903 oli peaaegu sama võimas kui tolleaegne 9 mm Parabellum (kuuli algenergiad vastavalt 413 džauli (J) ja 410...440 J).[12] Väiksemakaliibriliste püstolite kohta toonitas O. Sternbeck asjatundlikult: "On väga palju registreeritud juhtumisi, kus vastast isegi mitme kuuliga oli tabatud, ilma et teda pikali sirutada oleks suudetud."[13] Browning 1903 kasuks rääkisid ka tugev ehitus, töökindlus ja täpsus. Relv oli koos tupp-päraga igapäevaseks kandmiseks suur ja raske (üle 1,6 kg), kuid valikul ei loetud seda lahinguväärtuse kõrval oluliseks.

Väiksemaid püstoleid oli Eesti ostnud Belgiast varemgi. Augustis-novembris 1921 sai Sõjavägede Staap kätte 600 7,65 mm relva Browning FN (1910. a. mudel) müümiseks tegevohvitseridele ja ametnikele nende endi raha eest, 2600...2900 marka tükk; 625 samasugust püstolit ostis politsei.[14] Jooksev suhtlemine toimus osalt J. Freybachi, FN Tallinna esindaja kaudu, kes pidas aadressil Niguliste 11 relvapoodi. Suuremad hanked sõlmiti otse Belgia firmaga.

Esimene Browning 1903 ostuleping maksumusega 459 259 Belgia franki (12,86 milj. marka) tehti 20. detsembril 1921. a. 2 000 püstolile koos sama arvu puust tupp-pärade, 500 tavalise nahktupe, 4 000 pika ja 2 000 tavalise salve

[8] Padrun 9x17 (sama ka .380ACP või 9-mm Browning *short*) oli keskeltläbi kaks korda nõrgem kui teised levinud 9 mm ja suuremad püstolipadrunid (kuuli algenergia vastavalt ca 220 J ja 400...500 J ringis).

[9] Padrunite tähistustes esineb aja jooksul ja riigiti palju erinevusi. Artiklis kasutatakse padrunite eristamiseks tänapäevast universaalset tähistusviisi, kus 1. number näitab kuuli (ka tinglikku) kaliibrit ja 2. number padrunikesta pikkust millimeetrites. Tähed SR (inglise k. *semirimmed*) tähistavad äärik-soonkesta ja R (*'rimmed'*) äärikkesta; vajadusel lisatakse veel täpsustav märksõna (näit. Bergmann, Glisenti, Steyr).

[10] O. Sternbeck. Mõni sõna püstoli kaliibrist. – "Sõdur", 1925, nr. 4, lk. 65–67.

[11] Samas, lk. 66.

[12] Padrun 9x19 (ka Para, Luger, kuuli algkiirus toona 320...330 m/s) muutus ca 10% võimsamaks hiljem arengu ning ühtlustamise käigus.

[13] O. Sternbeck, lk. 66–67.

[14] ERA, f. 14, n. 1, s. 578, l. 37, 43; samas, f. 498, n. 7, s. 115, l. 100; samas, f. 510, n. 1, s. 3, l. 235.

[15] Samas, f. 498, n. 7, s. 118, l. 26.

ning 500 000 padruniga 9x20SR.[15] Kaup jõudis Tallinna aprillis 1922. Üks püstol maksis 191,25 Belgia franki ehk 5 350 Eesti marka ning üks 9 mm padrun 5 marka. Sellele järgnesid uued lepingud ning kokku telliti 1921–1923 sõjaväele 3 062 püstolit Browning 1903. 1925. aastal asus sama tüüpi püstoleid soetama ka Kaitseliit. Vastav hinnapäring saadeti Belgiasse mais 1925.[16] 1926. a. algupoolel sai Kaitseliit kätte 1 460 tellitud relva.[17]

Hiljem lisandusid veel väikeostud, kokku hinnanguliselt 100 püstoli ringis, sh. kaotsiläinud relvade asendamiseks. Ka Siseministeerium soetas mõned sellised relvad Politsei ratsareservile ja piirivalvele (vastavalt 5 ja 7 tükki).[18] Eesti riik ostis nii ühtekokku ca 4 634 püstolit Browning 1903.

Tabel 1
Püstolite Browning 1903 hanked[19]

Leping	Kätte	Püstoleid	Märkused
20.12.21	04.1922	2 000	Sõjaväele; lisaks 500 000 padrunit ja 500 nahktuppe
08.12.22	01.1923	390	Sõjaväele; lisaks 40 000 padrunit
13.11.23	05.1924	672	Sõjaväele; lisaks 158 000 padrunit
1925	1926	1 460	Kaitseliidule
Hiljem		umbes 100	Sõjaväeosade ja Kaitseliidu väikeostud
		12	Politseile ja piirivalvele
Kokku		**4 634**	

Kõik kõnesolevad püstolid sõjaväele ja Kaitseliidule osteti n.-ö. raskes variandis, koos puust tupp-pärade ja kahte tüüpi varusalvedega (relva kohta üks tavaline 7-padruniline ja kaks pikka 10-padrunilist salve). Eesti Browning 1903 raami kuklale löödi peale kiri SÕM ('Sõjaministeeriumi' lühend).[20]

PÜSTOL BROWNING 1903

J. M. Browning konstrueeris ja patenteeris 1896–1902 mitu 20. sajandi püstolitele eeskuju andnud relvamudelit ning jagas oma loomingu tootmisõigused kahe firma vahel: Fabrique Nationale d'Arms de Guerre (FN) Belgias valmistas valdavalt väiksemaid vabalukuga püstoleid (mudelid 1900, 1906, 1910, 1922), Colt Firearm Manufacturing Co. USA-s pööras aga rohkem tähelepanu suurte sõjaväepüstolite arendamisele (Colti mudelid 1900, 1902, 1905, 1911).

1902. aastaks valmis J. M. Browningul uus, klassikaliseks saanud ehitusega püstol. Selle relva kaks konstruktsioonilt peaaegu identset, kuid laskemoonalt

[16] Samas, , s. 176, l. 102.
[17] Samas, f. 496, n. 4, s. 227, l. 3.
[18] Samas, f. 495, n. 12, s. 478, l. 48, 52; f. 510, n. 1, s. 65, l. 30, 32; samas, s. 107, l. 3.
[19] Samas, f. 498, n. 7, s. 118, l. 26; samas, s. 122, l. 151, 187; samas, s. 144, l. 3.
[20] Samas, f. 498, n. 7, s. 194, l. 32.

ning mõõtmetelt erinevat mudelit läksid tootmisse üheaegselt Belgias ja USA-s (vastavalt Browningu ja Colti 1903. a. mudel). FN Euroopas asus valmistama suurt sõjaväevarianti Browning 1903 (nimetati ka Browning nr. 2) uuele tugevale 9 mm padrunile 9x20SR (ka Browning *long*). Rootsi sõjaväes asendati senine 7,5 mm revolver Nagant alates 1907. aastast Browning 1903-ga; neid ostsid politsei või sõjaväe tarbeks ka Belgia ise, Holland, Taani, Türgi, Venemaa jt.

Kuid kokkuvõttes levis see relvasüsteem vähe, jõudes peale Belgia enda ainult mõne riigi relvastusse. Sõjaväe valitsevaks standardrelvaks oli Browning 1903 ilmselt ainult Eestis ja Rootsis. Ühtekokku tootis FN ajavahemikul 1903–1927 ainult 58 442 seda tüüpi püstolit. Kõige pikemat aega leidis Browning 1903 kasutamist Rootsi sõjaväes. Lisaks enne I ilmasõda Belgiast ostetuile tootis Rootsi aastail 1917–1942 ise juurde 94 731 Browning 1903 koopiat M/07.[21] Padruni 9x20SR levik jäi samuti piiratuks. Peale Browning 1903 toodeti selle laskemoona jaoks arvestataval hulgal ainult mõnda relva, sh. 4 000 Prantsuse püstolit Le Français (1928. a. mudel) ja kuni 630 Tallinna Arsenali püstolkuulipildujat.

Seevastu Browning 1903 väiksemad arendid levisid massiliselt. USA-s alustati 1904. aastal 7,65 mm Colti mudeli 1903 (Hammerless) seeriatootmist. See relv oli ehituselt pea täpne Browning 1903 koopia (puudusid vaid rauakaelus ja kelgupeataja), kuid märksa väiksem ning nõrgem (padrunile 7,65x17SR ja hiljem ka 9x17). Kõnesolevast Coltist kujunes ameeriklaste populaarseim tsiviil- ja väiksem teenistuspüstol ning kokku toodeti neid 1945. aastani 707 000.

Browning 1903 kolmas, kaugem "sugulastering" oli kõige arvukam. Hispaanias valmistati I ilmasõja ajal, peamiselt Prantsuse ja Itaalia armeele, ligemale miljon sarnast püstolit üldnimetusega "Ruby". Nende ehitus oli juba mitmete erinevuste ja lihtsustustega, kõnelemata nõrgast padrunist 7,65x17SR ning madalast kvaliteedist. Browning 1903 iseloomulikke ehituslahendeid kasutati veel paljude relvade, eriti Prantsusmaal ja Hispaanias toodetud 6,35 ja 7,65 mm väikepüstolite juures.

Browning 1903 oli oma aja kohta eesrindliku ehitusega: tappidega vintraua kinnitus ning lihtne lahtivõtmine, eraldatav rauakaelus, rauaalune taandurvedru, kelgupeataja jm. Browningu püstolitele iseloomulik pärakaitseriiv hoidis päästemehhanismi automaatselt lukus, kui kukk oli vinnas. Lasu päästmine sai võimalikuks vaid relva kätte võttes ning pärakaitseriivi peos sisse surudes. Ühtlasi näitas nimetatud riivi väljasurutud asend kuke vinnasolekut. Viimast sai lisaks kontrollida ka tavalise kaitseriiviga – see liikus kaitseasendisse ainult siis, kui kukk oli vinnas. Kelgupeataja jättis padrunite lõppemisel kelgu tagaseisu. Browning 1903 suur kestaheitja täitis ühtlasi sööturi otstarvet, et parandada äärikkestaga padruni salvest raudasaatmist. Püstoli puust tupp-päraga sai kasutada pikka 10-padrunilist salve.

[21] Rootsis asuti seda relvasüsteemi moodsama vastu välja vahetama alles II maailmasõja ajal, kuid veel 1990. aastatel pakuti suurel hulgal müüa laosseisvaid M/07, sh. Eestile.

Relva konstruktsioon paistis silma kompaktsusega. Kaitseriivi telg oli ühtlasi kuke teljeks ning kestaheitja kinnitajaks, ühendades nii kolme erinevat osa. Üheainsa teljega kinnitus relvaraami ka teine osadegrupp – pärakaitseriiv, päästemehhanismi vedrud ja salveriiv. Kolmas telg ühendas päästehooba ning lasueraldajat. Taandurvedru täitis ühtlasi kelgupeataja vedru funktsiooni. Browningu püstolid paistsid silma kvaliteetse töötluse ning osade vahetatavuse poolest. Eriti viimast ei õnnestunud saavutada paljudel väikestel relvatootmisettevõtetel.

Hoolimata võimsast padrunist töötas Browning 1903 vabaluku põhimõttel – padrunipesa sulgemise lasu hetkel tagas raske, 375 grammi kaaluv kelk koos taandurvedru jõuga. Üldiselt kasutatakse võimsatel püstolitel (kuuli kineetiline energia 400 ja enam J) luku (kelgu) täiendavat lukustamist, et välistada viimase liiga jõulist tagasipaiskumist ning padrunipesa enneaegset avamist lasu ajal. Teisi samas võimsusklassis vabalukuga püstoleid loodi maailmas vähe ning suuremal hulgal toodeti neid ainult Hispaanias (Astra 400 jt.).[22]

EESTI SÕJAVÄEPÜSTOLID KUNI 1937. AASTANI

Lisaks ostmisele täienes sõjaväe püstolitevaru koduse kogumis- ja parandustööga. Relvi korjati kokku, parandati ja võeti arvele. Eriti 1920. aastate algupoolel andis politsei sõjaväele üle palju kurjategijatelt võetud ja läbiotsimisel leitud relvi. Näiteks anti 1923. aastal politsei poolt üle ligemale 70 püstolit ja revolvrit, sh. 45 Nagant'i.[23] Teisalt müüs sõjavägi vanu mittesüsteemseid püsse, laskemoona jm. teistele ametkondadele ja eraisikutele. Käsisõjariistade laos seisis 1926. a. septembris 701 püstolit-revolvrit (enamuses mittekorras revolvrid Nagant, Webley ja Colt, kuid ka 6,35 mm ja 7,65 mm püstoleid), mida ei kasutatud.[24] Taolisi "ülejäänud" relvi likvideeriti puhuti suurel arvul. Nii müüdi 1930/31 Relvalaost isiklikuks omanduseks koguni 314 püstolit ja revolvrit, 301 püssi ja 235 rapiiri ning ulatuslik müük jätkus ka järgmisel aastal.[25] Kuid veel augustis 1938 seisis sõjaväes laos näiteks 19 vana Saksa sõjaväerevolvrit 79/83, 14 Orbea ja 3 Smith&Wessoni revolvrit kaliiber .32, 16 Steyri püstolit jm.[26] Mitmesuguseid relvi laenati Kaitseliidule ja Siseministeeriumile või kanti maha. Sellest tulenes püstolite pidev liikumine ning nende arvu muutumine.

Kokku oli sõjaväel ja Kaitseliidul 1920. aastate lõpul – 1930. aastate algupoolel arvel keskeltläbi 5 800 püstolit. Neist ca 95% moodustasid võimsamad relvad: peale 9 mm Browningu ka 800–900 7,62 mm Nagant'i ja ligemale 200 muud sõjapidamiseks sobivat püstolit-revolvrit Parabellum, Mauser, Colt, Webley jt. Samas hinnati sõjaaja mobilisatsioonivajadust 18–19 tuhandele püstolile. Eesti olukord polnud siin siiski halvem kui paljudes teistes riikides ning kvaliteedilt

[22] Itaalia Beretta püstolid mudel 1915 ja 1923 töötasid juba märksa nõrgema padruniga 9x19 Glisenti (kuuli algenergia ca 330 J) ning selliseid püstoleid toodeti kokku vaid paarkümmend tuhat.
[23] ERA, f. 498, n. 7, s. 192, l. 67, 69, 72, 75.
[24] Samas, s. 101, l. 302–303.
[25] Samas, n. 1, s. 91, l. 17; samas, n. 7, s. 112, l. 57.
[26] Samas, f. 510, n. 1, s. 108, l. 121.

oldi isegi paremate seas. Soome sõjaväele osteti 1919. a. Prantsusmaalt 10 tuhat Hispaanias toodetud 7,65 mm Ruby püstolit ja hiljem Saksamaalt üle 8 tuhande 7,65 mm Parabellumi. Kui viimase näol oli tegu korraliku sõjaväerelvaga, siis 7,65 mm Ruby'd ei kannatanud kriitikat üheski suhtes. 1928. a. oli Soome sõjaväel ja kaitseliidul kokku 20 521 püstolit.[27] Võimaliku sõdurite arvu kohta oli seda umbes sama palju kui Eestil, kuid Soome relvade keskmine kvaliteet oli Ruby'de tõttu madalam. NSV Liidu Punaarmees domineerisid revolvrid Nagant kuni Teise maailmasõja alguseni ja paljudes maades kasutati sõjaväepüstolina hoopis nõrga padruniga (7,65x17SR või 9x17) relvi. Sõja korral täienenuks Eesti relvastus oluliselt elanikelt rekvireeritud püstolitega. 1940. aastal andsid eraisikud neid ära vähemalt 15 667.[28]

Sõjaväe arvel seisis ka kuni 900 Vene 7,62 mm revolvrit Nagant, neist kolmandik ohvitseri- ja ülejäänud nn. soldatimudelid.[29] Koos isiklikus omanduses olnud relvadega hinnati Nagant'ide arvu Eestis enam kui 3 tuhandele.[30] Enamik sõjaväe revolvritest seisis laos. Enne 1937. aastat oli üksustele välja jagatud ainult sadakond Nagant'i ja neistki pooled Sõjaväe Ühendatud Õppeasutustele.[31] Nagant oli iseenesest kvaliteetne revolver, kuid relvatüübina paratamatult vananenud ning märksa nõrgem kui võimsad püstolid. Probleemiks oli veel selle revolvri spetsiifiline ja kallis padrun 7,62x39R.

Browning 1903 sai 15 aastaks Eesti standardrelvaks, moodustades ümmarguselt 80 protsenti sõjaväe ning Kaitseliidu püstolite koguarvust. Kui sõjaväemäärustikes ja -käsiraamatutes kirjutati püstolitest, oli tegu tehniliste näitajate või muude tunnuste põhjal ikka Browning 1903-ga.[32]

Browning 1903 jaoks osteti regulaarselt juurde padruneid ning vajadusel varuosi. Esimene eraldi tellimus 100 tupp-pärale ja relvaosadele (vedrud, automaatkaitsed jm. á 80 tk.) tehti juba kevadel 1923.[33] Hiljem telliti juurde ka vintraudu kulunute asendamiseks. Koos relvadega ja ka eraldi hangiti sõjaväele 1921–1925 kokku ka vähemalt 880 000 padrunit 9x20SR, 1928. aastal 720 000.[34] Sõjaväes ja Kaitseliidus hoiti 1930. aastate algupoolel soetustega 9 mm padrunite varu 1,5 miljoni piires.[35] Viimati osteti Belgiast padruneid 9x20SR 1936. aastal. Aastas oli 9 mm padrunite jooksev kulu 100 000 ringis.[36]

[27] M. Palokangas. Sotilaskäsiaseet Suomessa 1918–1988. I osa. Suomen Asehistoriallinen Seura, 1991, s. 115.
[28] ERA, f. 1, n. 7, s. 188, l. 21; samas, f. 498, n. 18, s. 36, l. 2.
[29] Vene Nagant'i lihtsamal, nn. soldatimudelil puudus päästvinnastamise võimalus. Hiljem NSV Liidus toodeti ainult kahetoimelise päästikuga nn. ohvitserimudelit.
[30] ERA, f. 498, n. 13, s. 105, l. 55.
[31] Samas, f. 510, n. 1, s. 107, l. 16–19.
[32] Garnisoni määrustik. Tallinn, 1932, lk. 21; Jalaväe eeskiri. I osa. Jalaväe rivi. Tallinn, 1933, lk. 26–27; Jalaväe eeskiri. II osa. Jalavägi lahingus. Tallinn, 1931, lk. 56; Juhi käsiraamat. Tallinn, 1935, lk. 187, 194–195, 198; Laske-eeskiri jalaväe relvadele. I vihk. Tallinn, 1923, lk. 20; Raskekuulipilduri rivieeskiri. Laskeeeskiri jalaväe relvadele. III vihk. Rk Maksim. Tallinn, 1935, lk. 2, 4–6, 10–11; O. Sternbeck. Jalaväe relvade tuleomadused. Tallinn, 1929, lk. 10 jt.
[33] ERA, f. 498, n. 7, s. 144, l. 104.
[34] Samas, n. 1, s. 85, l. 415; samas, s. 86, l. 429–430; samas, n. 7, s. 118, l. 26; samas, s. 122, l. 151, 187; samas s. 128, l. 699, 720, 739; samas, s. 144, l. 112; samas, n. 12, s. 221, l. 467, 472.
[35] Samas, f. 498, n. 7, s. 221, l. 55; samas, n. 13, s. 368, l. 30; samas, f. 510, n. 1, s. 65, l. 33, 38.
[36] Samas, f. 498, n. 7, s. 166, l. 280; samas, s. 221, l. 1 (aastail 1929–33 koos kuluga püstolkuulipildujatele).

Browning 1903 rauakaeluseid, vedrusid ja teisi väiksemaid osi ning isegi vintraudu valmistati ka Eestis ja 1930. aasta paiku tehti neile Kaitseväe Sadulsepa töökojas juurde sadu nahkkabuure. 1935–1936 valmistas Tartu relvameister Karl Luha odavate laskeharjutuste tarbeks Browningutele 30 vintrauda kaliiber .22 ning prooviks ka tavalisi 9 mm raudu.[37] Teine Tartus relvadega tegelenud ning "Jahi- ja elektritarvete Importäri" pidanud mees Vidrik Särg tegi 1935. aastal samuti prooviks 6 Browningu 9 mm rauda, kuid nende vastupidavus polnud piisav.[38]

LASKEMOONA STANDARDISEERIMINE

Browning 1903 ost mõjutas ka järgnenud padrunivalikuid. Kõik tuntud Tallinna Arsenali seeria-püstolkuulipildujad A.T. konstrueeriti ning toodeti padrunile 9x20SR, et ühtlustada nende laskemoon püstolite omaga. Teiseks alustati 7,62 mm revolvrite Nagant ümbertegemist nimetatud 9 mm padrunile. Sellise 9 mm Nagant'i esimene proovieksemplar valmis sügiseks 1934.[39] Relv hinnati katsetustel õnnestunuks ning mais–juulis 1935 tegi Arsenal ümber 110 revolvrit, hinnaga 17 krooni tükk.[40] Ühtlasi pakuti seda võimalust ka teistele asutustele ja isikutele. Selliste 9 mm Nagant'ide riigi poolt tellitud koguarv piirdus teadaolevalt siiski ca 140 eksemplariga.

RELVAMÜÜK

20. sajandi alguse püstolite põlvkonnale ilmusid ajapikku moodsamad konkurendid. Padrun 9x20SR jäi 1930. aastatel varju, eriti oma "eakaaslase" 9x19 (Luger, Para) kõrval, mis tänu tugevamale konstruktsioonile ning äärikuta kestale sobis hästi automaatrelvadele. Ka Browning 1903 vabaluku põhimõte polnud relva võimsusega päriselt vastavuses ning paljud Eesti püstolid olid juba kulunud. Kui avanes võimalus, otsustati Browning 1903 moodsama tüübi vastu välja vahetada.

Sarnaselt teistelegi maadele osales Eesti alates 1936. a. lõpust suures Hispaania kodusõja relvaäris. Moodsama varustuse jaoks raha leidmiseks müüs Eesti 1936–1938 suure hulga vananenud relvastust rahvusvahelistele relvakaupmeestele, kes ostsid Euroopast sõjaväevarustust kokku, peamiselt Hispaania vabariiklastele.[41] Pakutud hinnad ületasid mõnigi kord uue relvastuse oma ning ka Eesti enda müügikalkulatsioone. Nii nõustus Eesti müüma kellelegi

[37] Samas, n. 13, s. 407, l. 68–69; samas, s. 454, l. 293–295.
[38] Samas, s. 408, l. 241–243.
[39] Samas, s. 105, l. 55.
[40] Samas, s. 405, l. 149, 157.
[41] Hispaania vabariiklik valitsus saatis enamuse riigi kullafondist (510 tonni kulda) Moskvasse, tasudes niimoodi küllaga NSV Liidule relvastuse eest; järelejäänu arvelt aga osteti varustust kõikjalt Euroopast ning kasutati selleks relvakaupmehi-vahendajaid Pariisist jm.

A. Tschudnowskile Pariisist enam kui 140 tuhande naelsterlingi[42] eest relvastust, sh. 16 lahingulennukit (Bristol "Bulldog" ja H. Potez 25), lennukipomme, käsigranaate, padruneid, kuulipildujaid jm. ning ka kõik oma püstolid Browning 1903 ja Arsenali püstolkuulipildujad. 24. aprillil 1937 sõlmitud lepingu ning selle täiendusega loovutas Eesti Kaitseministeerium Tschudnowskyle 4 538 püstolit (9 mm) ning 1,805 miljonit padrunit 9x20SR kokku £23.083 (ligi 419 000 krooni) eest.[43] Ühe püstoli hinnaks jäi £3:10:0 (63,53 krooni) ehk rohkem kui kunagine ostuhind.

Eestil oli 1937. aastaks alles 4 400 püstolit Browning 1903. Nende arv oli ajapikku vähenenud enam kui 200 võrra, peamiselt kaotamise tõttu.[44] Browningu püstolitele lisati ka kõik 136 sõjaväe ja Kaitseliidu 9-mm peale ümber tehtud revolvrit Nagant ning (tõenäoliselt lepitud arvu täissaamiseks) veel kaks teistsuguse laskemoonaga töötanud püstolit: üks 9 mm Steyr (ilmselt 1912. a. mudel) ning üks Colt (1908. a. mudel) ja 255 nende padrunit. Koos sõjaväerelvadega realiseerisid oma 9 mm Browningud (kokku 12 tükki) ka politsei ja piirivalve.

Väeosadest jm. koguti kõik vastavad püstolid, nende tupp-pärad ja osad kokku Tallinna Arsenali relvalattu, vaadati seal üle ning pakiti.[45] Mai lõpupäevil 1937 laaditi püstolid koos muu müüdud relvastusega Sõja- ehk Miinisadamas aurikule "Viiu" ja 31.05.1937 läks see varustus üle A. Tschudnowsky käsutusse.[46] Kauba saatedokumentidel näidati relvastuse sihtkohana Bangkok Siiamis.[47] Tegelikult oli selleks Hispaania, arvatavalt Baski autonoomne piirkond. Äramüüdud Eesti laskurrelvade hilisem saatus pole täpselt teada, kuid Eesti märgistusega "SÕM" püstoleid ja Arsenali püstolkuulipildujaid on tänapäeval relvakollektsionääridel USA-s ja Euroopas. [48]

Tabel 2
Püstolite müük 1937. aastal

	Sõjaväelt	Kaitseliidult	Kokku	Hind £
Browning 1903	2 928	1 472	4 400	
Nagant 9 mm (9x20SR)	118		18	136
Steyr 9 mm (9x23)	1	–	1	
Colt 9 mm (9x17)	1	–	1	
Püstolid kokku	**3 048**	**1 490**	**4 538**	**£15.883**
Padrunid 9x20			1 805 000	£5.900
Browning 1903 varuosad				£1.300
Müügihind kokku				**£23.083**

[42] Võrdluseks: see summa vastas 500...600 uue sõiduauto hinnale.
[43] ERA, f. 498, n. 13, s. 565, l. 122, 215, 225; f. 2553, n. 1, s. 12, l. 134.
[44] Samas, f. 510, n. 1, s. 107, l. 3.
[45] Samas, f. 498, n. 13, s. 565, l. 1–5.
[46] Samas, s. 565, l. 122, 199.
[47] Samas, s. 565, 213.
[48] Belgia originaal-Browning 1903 on tänapäeval tunduvalt rariteetsem kui teised Belgia FN püstolimudelid või Rootsi analoog M/07.

Antud relvamüügiga likvideeriti kevadel 1937 Eestis kogu 9x20 mm relvaning laskemoonasüsteem. Teadaolevalt jäi sellest Eesti relvastusse alles ainult kolm 9 mm Nagant'i revolvrit piirivalvele ning need koos 310 padruniga 9x20SR olid arvel ka iseseisvusaja lõpul.[49]

UUS STANDARDPÜSTOL

Relvamüügiraha baasil asus Sõjaministeerium soetama uut varustust, kuid esialgu jäädi peaaegu ilma korralike sõjaväepüstoliteta ja püstolkuulipildujateta. Ajutise lahendusena jagati kevadel 1937 väeosadele laost välja 445 Nagant'i ja 36 Webley revolvrit.[50] Samas valiti välja ka uus standard-sõjaväepüstol, hetkel maailma uusim ning moodsaim Browning FN 1935. a. mudel padrunile 9x19. Juba suve jooksul 1937 telliti sõjaväele, Kaitseliidule ja piirivalvele Belgiast kokku 5 438 nimetatud püstolit ning 1937. a. lõpul läkitati need relvad Tallinna. Juulis 1937 telliti Soomest ära ka 485 püstolkuulipildujat "Suomi". Nii sai Eesti uueks standardpüstoliks aastail 1938–1940 Browning FN 1935 (Eestis nimetusega 1937. a. mudel) ning uueks standardpadruniks 9x19. Browning 1903 viimase mälestusena Eestisse maha jäänud vanad nahktuped tehti ümber uute püstolite Browning FN kandmiseks. Sügisel 1939 oli sõjaväe ja Kaitseliidu arvel 6 600 püstolit, neist üle 5 300 ehk 80% Browning FN 1935, 923 Nagant'i ja 213 muud võimsamat sõjaväerelva Parabellum, Colt, Mauser C96 jt.[51]

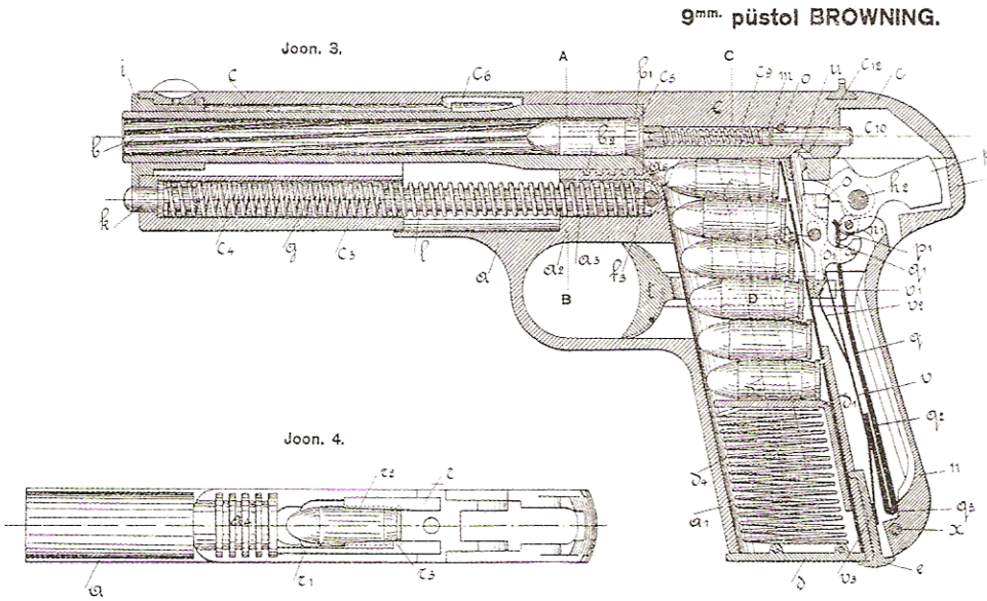
Eesti sõjavägi ja Kaitseliit olid varustatud oma aja kohta kvaliteetsete püstolitega, paistes selles suhtes silma ka mitmete suurte ja jõukate maadega võrreldes. Eriline koht oli siin püstolil Browning 1903, mis seisis 15 aastat Eesti põhirelvastuses.

Tabel 3
Eesti peamised sõjaväe- ja teenistuspüstolid 1918–1940

	Browning 1910	Browning 1903	Browning 1935	Nagant 1895
Padrun	7,65x17SR	9x20SR	9x19	7,62x39R
Kaal tühja salvega (g)	567	930	900	750
Kaal laetud salvega (g)	620	1 009	1 060	834
Kaal tupp-päraga (g)	–	1 610	1 590	–
Relva pikkus (mm)	154	205	197	230
Vintraua pikkus (mm)	87	128	118	110
Padrunite arv salves (tk.)	7	7 või 10	13	7
Kuuli kaal (g)	4,7	7,15	8,0	7,0
Kuuli algkiirus (m/s)	285	340	330*	272
Kuuli algenergia (J)	191	413	436*	259

Märkus: * – enamlevinud laskemoonaga keskmiselt

[49] Samas, f. 510, n. 1, s. 125, l. 1–14 (15.12.1939. a. seis).
[50] Samas, s. 107, l. 16.
[51] Samas, f. 495, n. 12, s. 483, l. 12–14; samas, f. 498, n. 8, s. 445, l. 310; samas, f. 510, n. 1, s. 65, l. 65–66.



Browning 1903 läbilõige.
Raamatust: Jalaväe relvade materjaal-osa III. 9mm. Püstol "Browning". Tallinn 1926



Eesti sõjaväe Browning 1903 (nr. 43482) tähisega SÕM relva kuklal.
Foto: Anthony Vanderlinden, USA

SUMMARY

FN Browning Model 1903 and Estonian military pistols 1918–1940.

Toe Nõmm

The police and armies of many countries used the pistol FN Browning Model 1903 (hereafter the Browning 1903), but only in Sweden and in Estonia was it used as a primary standard weapon by the military forces.

In the early days of the Republic of Estonia, during the War of Independence, 1918–1920, the Estonian Army used mainly Russian revolvers Nagant 1895 and 100 Webley .455 calibre revolvers were received in 1919 as British aid, but in general, there was a great need for pistols.

Right after the war, in 1921 the problem was addressed when Browning 1903 was selected as the primary standard weapon for the military forces. The Versailles Treaty allowed 7,65mm calibre pistols to be purchased from German manufacturers and the manufactures of more powerful military pistols (USA, Spain) too far for Estonia. The Estonian Army and Defence League (National Guard) ordered 4522 pistols from the Belgian company Fabrique Nationale during 1921–1925, and approximately 100 more after that. Browning 1903 pistols constituted almost 80 percent of all pistols used in the Estonian Army and Defence League (a total of about 5800 pistols). The second most numerous pistol in the Estonian Army was the Russian Nagant 1895 (up to 900 revolvers), but these weapons were mostly stored in warehouses.

Estonia bought all Browning 1903 with wooden stock-holster together with two types of magazines; weapon's frame back had the marking "SÕM" (abbreviation for *Sõjaministeerium*, "Ministry of War). Cartridges 9x20SR were bought on a regular bases from Belgium. Smaller parts of Browning 1903 (barrel bushings, springs etc.), calibre .22 barrels and also 9mm barrels were produced in Estonia. Around the year 1930, the harness workshop of the Estonian Army produced hundreds of leather holsters for Browning 1903.

The cartridge 9x20SR was the main pistol cartridge in military forces. National military factory "Arsenal" in Tallinn produced all its serial-production submachine guns A.T. (up to 630 units) to use cartridge 9x20SR and during 1934–1936 about 140 military 7,62mm revolvers Nagant were rebuilt to use this 9mm cartridge. The police and Border Guard used Browning Model 1910. The officers bought this 7,65mm pistol themselves for personal use.

Estonia and many other European countries sold arms to the Spanish Civil War combatants during 1936–1938. In May 1937, Estonia's Ministry of War sold most of its old armament (combat aircrafts Bristol "Bulldog" and H. Potez 25; ammunition; and all pistols Browning 1903, submachine guns produced by "Arsenal" and also 9mm revolvers Nagant), which probably went to the Basque region. Therefore, in 1937 all of the 9x20SR armament system was eliminated in Estonia.

To replace the sold weapons, already in the summer of 1937 5338 new military pistols Browning FN 1935 from Belgium and 485 submachine guns

"Suomi" from Finland were ordered for the Estonian Army and Defence League. That way 9x19 became the new pistol cartridge of the Estonian Army. Pistols Browning 1935 (called in Estonia by the name Browning Model 1937) were bought without shoulder stock-holsters. During 1938—1939, 5500 shoulder stock-holsters were produced in "Arsenal" (leather parts were produced in the army harness workshop) and about 800 leather holsters of Browning 1903, which remained in Estonia, were rebuilt to be used with Browning 1935. "Arsenal" also produced during 1939–1940 in small quantities various spare parts for Browning 1935 (sights, triggers, hammers etc.). Plans existed in the spring of 1940 to start a full production of Browning 1935 in "Arsenal", but this plan didn't materialise due to the loss of statehood.

At the beginning of World War II in 1939, the Estonian Army and the Defence League had 6600 pistols, including more than 5300 Browning 1935, 923 old revolvers Nagant, 96 Parabellum 9x19 and 7,65x22, 59 Colt .45ACP, 40 revolvers Webley .455.

Between two World Wars, the Republic of Estonia (population 1 million, peacetime army 12 thousand men) had military pistols of higher quality than some big countries. In case of war, the number of pistols would have been increased. In Estonia there were almost 16 thousand privately owned pistols and revolvers, including thousands with the calibre 7,62 and 7,65mm.



Tallinna ümbrus 1562. a. Liivimaa kaardilt.
AM f. 117, n. 1, s. 426

PILGUHEIT VIIMSI MÕISA AJALOOLE KUNI PÕHJASÕJANI

Marika Reintam
Laidoneri Muuseumi osakonnajuhataja

Uurides ja selgitades praeguse Sõjamuuseumi hoone tausta ajaloolises Viimsi mõisa peahoones tuli minna tagasi mõisaloomise aegadesse ja selgitada olnud aegu läbi sajandite. Tutvuda tuli säilinud materjalidega 20. sajandi alguse Eesti iseseisvuse ajast, mil Viimsi kuulus kindral Johan Laidonerile ja oli aastatel 1923–1940 tema suveresidents. Alates 1940. aastast olid hoone valdajateks erinevad okupatsiooniväeosad – kuni 1992. aasta oktoobrikuuni, mil hoones asunud NSVL Balti Laevastiku raadioluure väeosa viimaks lahkus.

Viimsi mõisa ja poolsaare varasemat ajalugu on uurinud kodu-uurija Aleksander Viidas,[1] 17. saj. perioodi mõisas Arnold Soom,[2] lähiajaloo kohta leidub mõningaid andmeid väikeses kogumikus "Viimsi 750".[3] Sellega trükitud allikad piirduvadki ning teema põhjalikum käsitlus eeldab arhiiviandmestiku läbitöötamist.

Kohanime Viimsi erinevad kujud ürikutes on järgnevad: aastal 1241 Uianra, 1372 Vyames, 1385 Vyandes, 1410 Vyamås, 1430 Viamas, 1471 Vyamas, aastast 1686 Wyms, hiljem saksapärane Wiems.[4]

Viimsi mõisa ajalooline aeg algab asukoha esmakordse mainimisega Taani hindamisraamatus 1241. a., kus on mainitud Viimsi (Uianra) 7-adramaalist küla.[5] P. Johansen oletas, et Viimsi ja samas nimetatud Järveküla kuulusid vallutusejärgsel ajal Taani kuningale või Tallinna linnusele.[6]

Saksa Ordu ostis Taanilt valdused ja nii läksid Viimsi poolsaare alad ordule.[7] 15. saj. alguses tekkis Tallinna jõukatel kaupmeestel Hinrich Swalbartil,

---

[1] A. Viidas. Viimsi ajalugu. Esi- ja keskaeg. Tallinn, 1992.
[2] A. Soom. Herrgården Viimsi under senare hälften av 1600-talet. – Svio-Estonica Akadeemilise Rootsi–Eesti Seltsi aastaraamat 1949. Lund, 1949, lk. 91–120.
[3] Viimsi 750. Tallinn, 1991.
[4] P. Johansen. Die Estlandliste des Liber Census Daniae. Kopenhagen–Reval, 1933, lk.664.
[5] *D[omin]us rex nob[is] Uianra VII Jærgekyla Hecelal XX Wilbrand exp[e]llit[ur].* – P. Johansen, 1933, Faks. 46v.
[6] Järveküla – küla Ülemiste järve ääres. – P. Johansen, 1933, lk.353–354, 383–385.
[7] Vallutusjärgsel ajal võis kogu Viimsi poolsaar kuuluda kirikule, siis läksid valdused Taani suurvasalli Kieveli kätte; Kieveli vasallidelt Christianus Nicolaus Moltkelt (Nicholaus de Molteke) ja ta vendadelt ostis 1271. aastal Haabneeme (Apones) koos Maardu ja Saare külaga läänimees Christian (de) Scherembeke (LUB I, nr. CDXXII). Edasiste läänistuste käigus valdust ei tükeldatud ja see läks tervikomandina üle isalt pojale "isade pärandina", nagu seda kinnitab 1397. a. ürik (UB IV, 1459).
Mõisate rajamisel Põhja-Eestis ongi peetud üheks esimestest läänimees Christian (de) Scherembekele (II), kellele kuulunud omandit mainitakse 1314. a. Taanis koostatud ürikus (LUB II, nr. DCLI). Selles õigusaktis tõstsid Eestimaa vasallid kuninga ees Roshildes kaebuse, et Eestimaa asehaldur, endine kuninga pealik (*capitaneus*) Eestimaal Ago Saxisun (1313–1314) on vägivaldselt ja õigusetult võtnud ära ning hõivanud Scherembeke omandi. Kuningas tegi seepeale asehaldurile ja Eestimaa vasallidele ülesandeks omand Scherembekele tagastada. – A. Viidas, 1992, lk. 42 jj.

Hinrich Huxeril ja Gerlich Krusel mõte rajada Pirita jõe äärde kaksikklooster. Mõte leidis toetust ordumeister Konrad von Vietinghofilt, kes andis ehitusloa ja maa-ala. Kloostriehitus algas 1407. aasta maikuus. Kas kloostri valdus ulatus Viimsini juba tol hetkel, ürikutest ei selgu. Alles 1471. aastal, n.-ö. hilinenud teates märgitakse, et klooster on rajanud Viimsi põlisküla maadele mõisa.[8] Kloostrimõis omas maad ja metsa. Kloostris vajati kütte tarbeks hulgaliselt metsamaterjali – oli ju vaja kütta 12 kloostri hüpokaustahju. Puidu vajadus tekitas naabermõisaomanikega mitmeid vaidlusi Viimsi klindiesise (endise kogukonna maa) metsa ja maa kuuluvuse pärast. Rohumaid kasutas seal kloostri marstall.[9] Arvatavasti asusid Haabneeme marstallis kloostri voor ja hobused. Pärast mitmeid kohtuvaidlusi (1471, 1497) Pirita kloostri ja Maardu mõisa vahel jaotati 1497. aastal Viimsi poolsaare maa piiri mahamärkimisega maastikul. Protsessist on säilinud leping, kus komisjoni otsusega on poolsaar poolitatud põhjatipust kuni Viimsi klindini. Kirjelduse järgi sai klooster metsa ja kõnnumaa, veeteede kasutamise õiguse ja ranna-ala, mis kulges piirist paremat kätt üles kloostri suunas. Maardu mõisa uus omanik Karsten von Rosen sai poolsaare idapoolse osa. See piir on sarnane mõisatevahelise piiriga 1689. a. kaardil[10] ning kehtis kuni 1919. a. maareformini.

1555. a. on kloostrimõisa valitsejaks Otte Gylsen, kellele kuulus nähtavasti maavaldus Lubjal, Viimsi klindikõrgendiku põhjaosas. Hiljem on sellest tõenäoliselt tekkinud talu- ja perenimi Kiltsi.[11]

1558. a. puhkenud sõdades kannatas klooster korduvalt Tallinna ja Rootsi sõdurite omavoli ning venelaste sõjakäikude all. 1575. a. algul tungisid kloostrisse Vene sõdurid, tapsid varju tulnud inimesed, röövisid varad ja viisid nunnad vangi. 1. veebruaril 1577. a. rüüstasid Vene väed kloostri lõplikult, tapsid, hävitasid ja purustasid kõik. Kloostri varemed jäid sajanditeks seisma. Varemeist tahuti kive ümbruskonna ehituste jaoks, ka Viimsi mõisa ja Maarjamäe (Marienburgi) lossi ehitusteks. 1909/1910. a. viidi Eestimaa Kirjanduse Seltsi muinsuskaitse osakonna korraldusel läbi kloostri varemete kindlustamistööd. Konserveerimistööd läksid maksma 3 400 rubla. Raha selleks tarbeks saadi korjanduse teel, millest Viimsi mõisa omanik F. Schottländer annetas 1 400 rubla.[12]

Kloostrimõisale kuulus 32 taluperet, kes kasutasid 58 adramaad ja elasid 4 külas; lisaks 16 rannaperet ja 25 vabameest.[13]

Rootsi võimud alustasid 1567. aastast kiriku-, kloostri- ja toomkapiitli maade riigistamist. Sekulariseeritud maadest moodustati Viimsi mõisalään (Wiems gård län), millesse kuulus ka osa Perila mõisast ning valdus arvati Tallinna linnuse lääni hulka.[14] 1569. aastast on Viimsi mõis (Wiems) Rootsi krooni valdus Tallinna linnuse läänis, millel on 56 adramaad.[15]

[8] LUB XII, nr. 820.
[9] teateid 1550-ndast.
[10] EAA, f. 1, n. 2, s. C III, 2.
[11] A. Viidas, 1992, lk. 88; EAA.
[12] Pirita klooster 500 II. 1436–1936. Pirita Kaunistamise Seltsi väljaanne nr. 15. Pirita, 1940, lk. 41.
[13] J. A. Almquist. Den civila lokalförvaltningen i Sverige 1523–1630, del 2, Stockholm, 1919, lk. 571–572.
[14] C. Paucker. Ehstlands Landgüter und deren Besitzer zur Zeit der Schweden-Herrschaft. I Harrien. Reval, 1847, lk. 20–22.
[15] EAA, f. 1, n. 2 , s. 940.

Rootsi-aegse mõisamajanduse kohta leidub materjale nii Eesti Ajalooarhiivis[16] kui ka Rootsi Riigiarhiivis ning Lundi Ülikooli Raamatukogus, kus asuvad ulatuslikud kogud De la Gardie perekonnalt. Viimaseid on uurinud ja käeoleval teemal publitseerinud juba eelpool nimetatud Arnold Soom.[17] Kõnesolev andmestik on sedavõrd huvitav, varem kasutamata ning laiemalt tundmatu, et peatun sellel pikemalt, kasutades vaba tõlget. Viimsi mõisa majandusest ja oludest 17. sajandil annavad ülevaatliku pildi ka seoses 1686. a. reduktsiooniga koostatud aruanded – *inventaariumid*. A. Soom kasutab ka 1660.–1700. a. revisjoniakte, Viimsi mõisa valitseja kirju kuberneri kantseleile ja Eestimaa kubernerile Robert Lichtonile.

Viimsi mõis oli vaadeldaval perioodil Eestimaa kindralkuberneri lauamõis ja suveresidents. 1615. aastal on Viimsi mõisal 66½ adramaad.[18] 1623. a. kuulus Viimsi juurde ka Lubja mõis (Kalkofen) ½ adramaaga ning Viimsi ja Järveküla saab endale varasem Eestimaa kindralkuberner, nüüdne Liivimaa kindralkuberner Jakob De la Gardie. Tema valdusse jääb Viimsi kuni 1627. aastani, mil mõis renditi välja Tallinna lossifoogtile Gerd von Euthenile. 1629. a. kinkis Gustav II Adolf Viimsi koos Järvekülaga Tallinna raehärrale Johan Derenthalile. Kinkekirjas sisaldub klausel, mille põhjal võib valduse kroonile vajaduse korral ilma mingi asenduseta tagasi võtta. Kuninganna Kristina valitsemisaja lõpul 14. juunil 1643. a. võetigi Derenthali (†1630) pärijatelt Viimsi mõisa valdus ja Järveküla kroonile tagasi, aga pärijad said endale jätta Perila mõisa (Pergel) Harju-Jaani kihelkonnas.[19] Sestpeale on Viimsi kuni vaadeldava perioodi lõpuni püsivalt kindralkuberneri lauamõis, millest annab tunnistust näiteks Tallinna linnaaedniku 1662. a. esitatud arve kuberner Bengt Hornile Viimsi mõisa aia tarbeks seemnete müümise kohta. Arvele on lisatud hiljem kaupmees Heinrich Lantingi kiri 19. maist 1683. a. kuberner Lichtonile.[20]

Kindralkuberneri ära olles teostas järelvalvet Viimsi mõisa asjade üle kindralkuberneri kantselei *kameraal* (arveametnik).[21]

1686. a. aprillis inventeeris mõisa reduktsioonikomisjon[22] ja andis mõisa 250 riigitaalri eest rendile sama komisjoni liikmele Carl Bondele. Selle peale protesteeris kindralkuberner Axel Julius De la Gardie kuninga juures, et mõis kubernerilt ära võeti. Protesti järgselt otsustas kuningas Karl IX mõisa 24. jaanuaril 1688 kindralkubernerile tagastada.

1686. a. *inventaarium* annab küllalt detailse ülevaate Viimsi mõisas hoonetest ja majanduslikust olukorrast.

Järgnevalt mõisa erinevatest hoonetest.

[16] Samas.
[17] A. Soom. Herrgården Viimsi under senare hälften av 1600-talet. – Svio-Esstonica IX, Lund, 1949, lk. 91–120; A. Soom. Der Herrenhof in Estland im 17. Jahrhundert. Lund, 1954.
[18] C. Pauckel, 1847, lk. 20.
[19] J. A. Almquist, 1919, lk. 571–572; C. Paucker, 1847, lk.20–21; P. Johansen, 1933, lk.663.
[20] A. Soom, 1949.
[21] 1680–1682 Christian Radeke ja alates 1683. a. Andreas Lifman.
[22] EAA, f. 1, n. 2, s. 940.

Härrastemaja on ühekordne puuhoone, kivikatusega, paljude akendega. Hoones on 2 saali, 2 kambrit ja 1 külalistetuba. Saalides on lihvitud kividest ahjud (kaminad). Üks saalidest on tapetseeritud valge kangaga. Hoone on 42 küünart pikk[23] ja 12 küünart lai.

Köök asub härrastemajast väljas, aga kelder on maja all.

Suuremate hoonete hulgas on maja, mille ühes otsas on valitseja eluase ja teises otsas pruulikoda. Teises hoones, millel on samuti puukatus, on aedniku ja muu teenijarahva eluruumid.

Härrastemajast põhja pool on 2 sauna ja hanemaja. Karjaõues asuvad sama katuse all hobusetall ja loomalaut. Majadest eemal asuvad kaks reht (mõlemad 51x21 küünart). Rehehooned on sarnased tavalistele Eesti talurehedele, koosnedes reheahjuga rehetoast, rehealusest ja aganikust. Edasi tuleb mõisa tuuleveski. On ka õlgkatusega ait. Vaid köögil, saunadel ja hanemajal on mätaskatus.

Enamik mõisa ehitusi on lagunenud ja vajavad parandamist.[24] Küllalt hooletu suhtumine hoonetesse oli tollel perioodil mõisates iseloomulik kogu Põhja-Eestis.[25]

Mõisahoonete ümber laiub suur puu- ja juurviljaaed. Aed on jagatud 12 kvartaliks, millest igas on mõni viljapuu, köögiviljad ja vahel ka lilled. Teed on ääristatud sõstrapõõsastega. Aia põhjapoolses osas on 2 kalatiiki, ümbritsetud sõstra- ja karusmarjapõõsastega. Aedniku sõnul on aias 50 viljakandvat kirsipuud, 10 viljakandvat õunapuud, 130 noort kirsi- ja õunapuud, mis on istutatud 1684. a. Veel on 60 noort puud, 20 kreegipuud ja 10 õunapuud. Viljapuuaeda ümbritsevad pärna- ja saarepuud.

Samuti nagu hooned, on halvas korras ka aiapiirded, mis on osalt plankaed, osalt punutud tarad, mis on maha kukkunud.

Mõisa majandusliku struktuuri kohta võib konstateerida, et suurimat sissetulekut tõi teraviljakasvatus. Tol ajal kasutati põllunduses 3-väljasüsteemi. Igal aastal vahetati põllul erinevaid viljasorte – esimesel rukis, teisel oder, kaer ja herned, kolmas väli puhkas. Rukis oli tähtsaim teravili, seda oli igal aastal pool kogu külvipinnast. Teiseks oluliseks teraviljaks oli oder, mis moodustas 3/4 suviviljast. Viimsi mõisas ei kasvatatud lina, nisu ja läätse, mida tol ajal muudes Eesti paikades laialdaselt kasvatati.

Näiteks

	1682. a. külv	**1685. a. külv**	**1700. a. külv**
rukis	42 vakka	46 vakka	40 vakka
oder	40 vakka	43 1/3 vakka	29 2/3 vakka
kaer	12 vakka	9 vakka	8 vakka
herned	1 vakk	5/6 vakka	2/3 vakka
kokku külvi	95 vakka	99 1/6 vakka	78 1/3 vakka

[23] 1 küünar = ca 0,5 m.
[24] 1686. a. inventaarium ja kiri valitsejalt Lichton'ile 24/1 1685, RA Livonica II, 441.
[25] T. Rosenberg. Eesti mõisate ajalooline ülevaade. Eesti mõisad. Tallinn, 1994, lk.12–13.

Põllupind, millele igal aastal külvati, oli umbes 60 vakamaad (ca 30 ha). Kui lisada siia söödis maa, siis tuleb kogu haritavaks pinnaks kokku ca 90 vakamaad ehk umbes 45 ha.[26] 1680-ndatel põllupind suurenes ja oli ilmselt 144 vakamaad ehk 72 hektarit. Umbes nii suureks jäi Viimsi haritud maa kuni Põhjasõjani.

Saaki koguti:

1670. a.	202 1/2 vakka
1672. a.	225 vakka
1681. a.	432 1/3 vakka
1683. a.	386 2/3 vakka
1685. a.	268 2/3 vakka

Kui vaadata neid arve, mida valitseja andis Eestimaa reduktsioonikomisjonile, siis ei olnud saak üldsegi kehv. Millest oli puudus ja millest sõltus saagi suurus, oli vajalik hulk sõnnikut, millega põllumaad väetada. Sõnnikupuudus muutus katastroofiliseks 1680-ndate alguses, kui Eestimaa kindralkuberner Anders Torstenson lahkus 1680. aastal ametist ja võttis kaasa kogu Viimsi loomakarja. Esimestel aastatel pärast seda uusi loomi ei soetatud – seda lasi teha alles 1683. a. kevadel kuberneri *kameraal* A. Lifman, kes Robert Lichtoni palvel hoolitses Viimsi valitsemise asjade eest.

Loomasaaduste müük ei omanud tulude saamisel mingit tähtsust, seevastu rukis oli rahvusvaheline müügiartikkel.

Nagu juba mainitud, oli Viimsi üks kindralkuberneri lauamõisatest ja kuberneri köök tarvitas ning vajas suurel hulgal erinevaid saadusi.

Inventaariumide põhjal võib öelda, et mõisas pöörati tähelepanu loomakasvatusele – 1675. a. aktides nimetatakse 4 suurt hollandi tõugu lehma, 3 noort sama tõugu pulli, 1675. a. aktides on mainitud inglise tõugu lambaid. Samas peab märkima, et nende loomade hulgas, mida Lifman 1683. a. ostis, ei olnud ühtegi välismaist tõugu looma ja 1700. a. *inventaarium* nimetab "maatõugu" loomi.[27]

Kodulindude hulk on Viimsis olnud päris suur – 122 kuni 154 vahel.

Viimsi mõisa majapidamise revisjonides on märgitud küllalt suur hulk loomi:

1660.–65. a. kohta 28 lüpsilehma

1661/62	29 lüpsilehma ja 10 noorlooma
1663/64	21 lüpsilehma ja 10 noorlooma

Lambaid on samuti olnud arvukalt – 1663/64 tapeti 80 lammast. Osa lammastest on ilmselt saadud taluperede maksuna.

Mõisas kasvatati aastas tavaliselt 8–11 siga. 1670. a. saadeti Viimsist

[26] 1 vakk rukist on 100 kg ja sellega võib külvata 0,5 ha. 1 vakamaa vastab 0,5 hektarile.
[27] LUB.

kindralkuberner Bengt Horni kööki 22 veise lihakeha, 9 sea- ja 66 lambakeha ning 55 hane.

Mõisarahva jaoks tapeti sama aja peale vaid 1 veis. Nuumal olevaid loomi toideti viljaga. Suur oli see kaerahulk, mida sõid ära kuberneri hobused – nimelt 51 1/3 vakka. Kui palju oli Viimsis hobuseid 1670. aastal, seda täpselt ei märgita, aga 1675. a. oli kuberner Hornil 24 hobust ja 6 varssa.

Kui 1660–70-ndatel oli Viimsis kokku 60–70 suuremat looma, siis 80-ndatel on vaid 1 lehm ja 1 pull.[28] Kas kubernerid hoidsid oma hobuseid kogu perioodil Viimsis, ei ole täpselt teada, kuid Lichtoni hobuseid ei olnud võimalik hoida Viimsi tallides, kuna need olid väga lagunenud; hobuseid hoiti Tallinna linnatallis.

Viimsi saakide realiseerimisega ei olnud mingit muret, sest tuli ju täita kuberneri suure majapidamise vajadusi. Üks toodetest, mida revisjoniaktides märgitakse, oli või:

1661–62 oli või toodang 39 1/2 *lispundi* [29]
1662–63 51 1/2 *lispundi*

Nagu *inventaariumidest* nähtus, oli Viimsis suur köögiviljaaed. Täpsemat teavet selle kohta saab Viimsi aedniku Bengt Jönssoni arvestusest *kameraal* Lifmanile. Selles on arvestatud köögivilja, mida saadeti Viimsi aiast asehaldur Johan Christoph Scheldingi kööki 1682. a. juunikuust kuni oktoobrini. Arvestuses leiduvad kõik tavalised juurviljad: porgand, pastinaak, salat, peakapsas ja lehtkapsas, herned ja oad. Seemned osteti Tallinnast või telliti kaupmeeste kaudu välismaalt. Mõned arved kaupmees Heinrich Lantingilt Lichtonile näitavad, et ta müüs tolleaegsele kindralkuberner Bengt Hornile[30] 25 prantsuse õunapuud, 500 karusmarjapõõsast (sinised, suured heledad ja suured kollased), 900 "parimast sordist" hollandi valge ja punase sõstra põõsast; porgandi-, kapsa-, peedi-, ubade ja suhkruherneste (sort, mida kutsuti "Deo Gratia") seemneid; ka lilleseemneid ja -sibulaid, mis osalt viidi Viimsi, osalt Horni eraaeda Tallinnas.

Humalaid, mida kasutati õllepruulimisel, Viimsis ei kasvatatud, vaid osteti – näiteks 1683. aastal 31 1/2 *lispundi*.

1686. a. vakuraamatu järgi kalastasid 2 vabameest mõisa võrkudega Pirita jõel. Kala ja vähid, mis nad saagiks said, läksid kindralkuberneri kööki.

Mõisa juures oli 2 tiiki, mida vahel kasutati elava kala hoidmiseks. 1684. a. suvel, kui valitseja arvas, et kuberner Lichton tuleb Eestisse, käskis ta püüda elavaid kalu ja lasi need tiikidesse. See suvi oli aga vihmavaene ja kalad surid kuivades tiikides ära.

Need talupojad, kes kalu püüdsid, pidid kalu ka mõisasse viima. 1686. a. vakuraamatu järgi andsid nad 4 vakka soolatud silku, 16 noosi[31] kuivatatud lestakala.

[28] A. Soom, 1949, lk. 102.
[29] 1 lispund = ca 8 kg.
[30] Bengt Horn oli kindralkuberner 1656–1674.
[31] 1 noos = 200 tk.

Baltimaade mõisates oli tavaline sissetulekuallikas ka kõrtsimajandus. Mõis müüs kõrtsis õlut. Sagedasti oli mõisatel mitu kõrtsi, mis ehitati-rajati suurte teede äärde. Viimsis taolisi suuri maanteid ei olnud ja seepärast ei olnud ka eraldi kõrtsihoonet, aga 1686. a. inventuuriakti järgi müüdi õlut kolmes mõisa all olevas külas: Pirital Kotze Jürgeni talus, Miiduranna külas ja Rohuneeme külas. Ükski neist ei asunud suure tee ääres ja nii oli see mõeldud peamiselt kohalikele kaluritele.

Akti järgi on reduktsiooniaastal müüdud 50–60 vaati õlut, 1683–84 müüdi 95 vaati.

Mõisa ainus tehniline tootmisobjekt oli tuuleveski, mis asus mõisahoonetest kaugemal kõrgendikul. 1680-ndatel oli veski nii lagunenud, et suutis hädapäraselt täita mõisa enda vajadused. Samuti ei olnud sel ajal mõldrit. 1690-ndatel tuuleveski parandati põhjalikult ja ametisse võeti mölder.

Viimsi mõis sai sissetulekut ka praamiveost Pirita jõel. Ajal, kui jõgi ei olnud jäätunud, oli üks Viimsi "vabadest" ametis praamiveo korraldamisega. Sissetulek praamiveolt oli aastas 25 vasktaalrit.

Viimsi sissetulekute hulgas olid ka talupoegade maksud – vakuraha ja kümnis vilja ning mitmete põllusaaduste näol. Kümnis, mis ei tähendanud täpselt 10 osa, ei olnud igal aastal ühesugune, vaid sõltus aastast ja saagist. 1663. a. otsustasid kümnise suuruse Viimsi pastor Friedrich Runge, Christian von Husen ja Hans Brake,[32] 1686. a. aga mõisa valitseja – igaühele vastavalt tema saagile. Saagirikastel aastatel oli ka kümnis suurem. 1694. aastal otsustas ja arvestas kümnise kindralkuberneri *hovmästare* (ilmselt lossivalitseja) Schwanlodt.

Kui palju tegelikult keegi maksis, ei ole teada. 1670. aastal maksid talupojad Viimsi mõisale kokku 35 1/3 vakka rukist, 21 2/3 vakka otra ja 11 vakka kaera. 1683. aastal 11 vakka rukist, 10 2/3 vakka otra ja 5 2/3 vakka kaera, kokku umbes 23 1/2 riigitaalri väärtuses.

1694. a. on kümnise väärtus 41 riigitaalrit. Lisaks kümnisele maksti vakuraha ja vähemaid naturaalmakse. 1686. a. vakuraamatu järgi oli mõisal õigus saada 48 taalrit 8 ööri (vaskmünti) vakuraha, 7 1/2 lammast, 13 hane, 15 kana, 150 muna, 4 vakka soolatud silku, 16 noosi kuivatatud lestakala ja 7 1/2 koormat heina, mille koguväärtus oli 31 riigitaalrit.

Viimsi mõisa valdustes oli kahte liiki talupoegi – "rannatalupojad" Pirita, Püünsi ja Rohuneeme külades ning "maatalupojad", kes tegelesid põlluharimisega Miidurannas. Mõlema grupi talupoegade kohustused olid erinevad. Suuremad talud Pirital maksid 1 riigitaalri ja 8 ööri vakuraha, 1 neljandiku tünni soolasilku, 1 noosi kuivatatud lestakala ja 2 hane. Aga Püünsi rannatalupojad ei olnud nn. veerandikud. N.-ö. maatalupojad Miidurannas maksid 1 lamba, 2 kana, 20 muna ja 1 koorma heinu; raha nad ei maksnud.

Maksud kogus mõisavalitseja. Kuidas see täpselt toimus, selle kohta varasemad andmed puuduvad.

[32] Kõik vallakohtu liikmed.

Alates 1663. aastast on andmeid ühest vanast tavast – vakusekokkusaamisest. Selle vana keskajast jäänud tava järgi tulid talupojad kokku, andsid oma maksud üle ja siis järgnes pidulik söök, millest võtsid osa nii maksjad kui mõisavaldajad. Revisjonis 1660.–65. a. perioodi kohta on märkmeid 1663. a. peetud suvise ja sügisese vakusekokkutuleku kohta. Valitseja Götte kirjelduse järgi nimetati viimast talvevakusekokkutulekuks. Suvine vakusekokkutulek toimus koos kümnise kogumisega ja sellest võtsid osa juba nimetatud pastor Fr. Runge, Chr. Husen ja H. Brake. Vakusepeol söödi ja joodi: 1 vaat õlut, 2 lammast, 6 kana, 20 muna, 5 naela võid, kokku 7 taalri ja 36 ööri eest. Lambaliha, kanad ja munad olid selle maksu hulgast, mida talunikud tasusid, õlu oli aga mõisa pruulitud. Näib ka, et vakusepidusid peale 1660-ndate lõppu enam ei korraldata, vähemalt puuduvad sellekohased viited.

Talupoegade tähtsaim kohustus oli teopäevade tegemine. Kogu töö mõisas tehti ära mõisa valduses elavate talupoegade poolt. 1686. a. vakuraamatu järgi kuulus Viimsi mõisa alla 4 küla: Pirita, Miiduranna, Püünsi ja Rohuneeme 31 talupere ja 24 saunikuga. Samas ei ole selle aasta kohta täpselt teada adramaade arvu.

1675. a. vakuraamatus on kirjas mõisa alla kuuluvate adramaade suurus, märgitakse 15 adramaalist talu, 16 pooleadramaalist ja 2 neljandikadramaalist talu, kokku 23 1/2 adramaad.[33] 1686. a. vakuraamatus on märgitud tavalised teopäevad. Suurtalud pidi tegema aasta läbi 3 teopäeva nädalas, suvel tuli juurde 1 lisapäev. Teises grupis olid väiksemad talud, mis tegid teopäevi aasta läbi 1 1/2 päeva nädalas (s.o. 3 päeva 2 nädala jooksul) ja suveperioodil 1/2 lisapäeva nädalas. Suveperioodi arvestati jüripäevast (23. aprill) mihklipäevani (29. september), s.o. 22 nädalat. 1686. a. suveperioodil ei teinud saunikud "vaesuse pärast" oma ilma hobuseta nädalateopäevi. See ei tähendanud siiski, et 24 peret oleks kõrvale jäetud – neil oli selle asemel kohustus osaleda "talgutel". Sellest tööst vaikivad nii kõik vakuraamatud kui ka inventaariumi aruanded, sest mõisal ei olnud ametlikult õigust seda korraldada. Kui vaadata 1682/83., 1683/84., 1684., 1694/95., 1695/96. aasta arvepidamisi, näeme, et see töötegijate hulk ei olnud piisav külvitööks, koristuseks, heinatööks, samuti lisatööd nõudvateks toiminguteks nagu näiteks uue rehe ehitamiseks. Lisatööjõuks sai Viimsi mõis tavaliselt abiks soldateid Tallinna Garnisonist. Nii palus valitseja Johan Eriksson 1684. a. augustis, et Lichton saadaks talle 3–4 soldatit, et lautade parandamisel oleks abi, sest mõisas on nii vähe talupoegi ja varem oli vajadusel abi saadud.

Talgud oli vana eesti talupoegade tava, vabatahtlik abi üksteisele suuremates töödes. Tasapisi juurdus tava, et ka mõisad kasutasid talupoegade tööjõudu, ja hiljem oli võimatu töödest ära öelda. Vastupidiselt teopäevadele, mil toit pidi omal kaasas olema, pakuti talgulistele mõisa poolt sööki.

1684. aastal anti lisaabi eest saagikoristusel 1 vakk otra; 1683. aastal sai talgurahvas 4 vaati õlut, heinakoristusel 1 1/2 vaati õlut ja soola silku.

[33] Samas. Vt. näiteks A. W. Hupeli Topographische Nachrichten von Lief- und Ehstland, Bd. III, Riga, 1782, kus lk. 417 annab Viimsi adramaade arvuks rootsi ajal 8 1/2 adramaad.

1690-ndatel on tavaline tasu talgutel 1 vakk rukist ja 3 vaati õlut. Vakuraamatute järgi oli Viimsis 1675. aastal 36 taluperet ja 1686. aastal 31 taluperet. Mõisa jaoks oli probleemiks, kuidas lahendada puuduva tööjõu küsimust.

Talupere naiste tööjõudu kasutati lina ketramisel. Suuremate talude naised pidid ketrama 5 naela linalõnga aastas. Et seda tööd korraldada, ostis mõis lina kokku, sest Viimsis lina ju ei kasvatatud.

Viimsi majapidamist juhtis valitseja, nagu see Eestimaa ja Liivimaa mõisates tavaline oli, sest omanikud ei olnud sageli kohal (balti aadel teenis ohvitseridena Rootsi armees); valitseja naine juhtis majasisest majapidamist. Nii oli ka Viimsis. Valitseja Johan Eriksson, kes 1680-ndatel Viimsis tegutses, oli abielus.

Mõisatöölistest mainitakse karjust, kes käis loomadega väljas ja hoolitses lehmade eest. Lehmi lüpsis *fähustru* ehk *Viehemagd*. Teopäevameeste ja talgurahva töid juhtis *Kubbias* või *Schilter*. 1680. aastatel ei olnud mõisas rätsepat, küll aga on 1684. aasta suveks selle töö peale väikese tasu eest (maksti otrades) palgatud Tallinna Garnisonist üks soldat. 11. septembril 1693 kindralkuberner Axel Julius De la Gardie allakirjutatud palgalehel leidub ka rätsep.

Viimsi mõisas teenivate tööliste hulka kuulus ka aednik. Juurviljaaial oli oluline osa täiendamaks kindralkuberneri kööki. 1660–70-ndatest aastatest ei ole andmeid aedniku kohta, küll aga on 1680. ja 1693. a. palgalehtedel aednik, kohe valitseja ja tema abikaasa järel. Ta oli kindlasti ametikoolitusega mees, mitte kohalik talupoeg. 1680. aastal oli aednikuks rootslane Bengt Jonsson, 1690. a. Jakob Palbohm. Nimetatute järel oli mõisa palgelehtedel sügisese rehepeksu ajal kirjas kaks rehepappi (*rijpap*),[34] aidamees ja õllepruulija. Nende ametite peale võeti mehi tavaliselt mõisa alla kuuluvatest taludest või saunikute hulgast.

Kindralkuberneri huvides oli 1690-ndatel õllepruulimine muutunud aastaringseks tegevuseks, mistõttu oli ilmselt püsivalt ametis ka õllepruul.

Instruktsioonis, mille Axel Julius De la Gardie 1693. aastal andis, on valitsejal kohustus korraldada iga kuu kuue tünni kange õlle pruulimine, millest neli tünni läksid Tallinna linnusesse ja kaks tünni müügiks kõrtsi. Tegelikult pruuliti 1694. a. 77 vaati kanget õlut ja 128 vaati kalja, 1695. a. 128 vaati kanget õlut ja 123 vaati kalja.[35] Ka varasematel aastatel oli Viimsis küllalt palju õlut pruulitud: 1683. a. 112 vaati ja 1684. a. 63 vaati. 1670-ndatel valmistati niisiis suurem hulk õlut kindralkuberneri majapidamise tarbeks.

Kindralkuberneri majapidamise tarbeks aeti ka viina. 1670. a. kasutati viinapõletuseks 44 2/3 vakka rukist ja 44 vakka otra, 1672. a. 39 vakka rukist ja 10 1/3 vakka otra. Loomulikult ei valmistanud nii suuri koguseid jooke üks inimene. Õllepruulil olid abilised, keda mainitakse 1694. ja 1695. aastal.

[34] Üks kummagi rehe tarbeks. Reht peksti kahes rehes korraga, ühes rukist ja teises suvivilja.
[35] De la Gardie 1693. a. instruktsiooni järgi oli tarvis ühe tünni kange õlle valmistamiseks võtta 1 vakk otra ja 5 tünni kalja valmistamiseks 2 vakka otra. Tavalise õlle puhul läks 7 vaadi jaoks 6 vakka otra.

Abilistele maksti tasu rukki ja soolasilguga. 1690-ndatel lisandub ametisse mölder, edasi jääger, söepõletaja ja üks kalur. 1697. aastal märgitakse ka kangrut.

Lõpuks toob A. Soom välja Viimsi mõisa tulud ja kulud:

1683/84. a. aruanne

A. Tulud

Tulu allikas	**riigitaalrites ja öörides**	**% kogutulust**
Viljasaak (189 1/3 vakka rukist, 166 1/3 vakka otra, 28 vakka kaera, 2 2/3 vakka herneid)	375	46
Hein (u.122 koormat)	56	6,9
Sissetulek juurviljaaialt	24	3
Maks talupoegadelt (10 vakka rukist, 10 2/3 vakka otra, 5 2/3 vakka kaera, 7 lammast, 13 hane, 4 vakka soolasilku, 12 1/2 noosi kuivatatud lestakala, vilja asemel, mida ei toodud maksti 43 taalrit ja 10 ööri, 1 1/2 noosi lestakala asemel 1 taaler 16 ööri, vakuraha 19 taalrit)	52.32	6,5
Loomasaadused (6 *lispundi* võid, 1 *lispund* juustu, 10 tünni hapupiima, 16 kaalunaela villa; 3 veise, 5 lamba, 2 sea ja 10 hane liha)	34	4,1
Sissetulek elusinventarilt (4 veist, 13 lehma, 13 vasikat, 6 lammast, 8 talle, 4 kitse ja 5 talle, 6 siga ja 14 põrsast)	74.32	9
Sissetulek muust (paat, 3 õllevaati, 1 võitünn, 36 piimapütti, 2 ripplukku, 40 küünart kangast jm.)	17	2
Sissetulek kõrtsist (müük 95 vaati)	179	22
Sissetulek Pirita praamilt	4	0,5
Kokku	**816**	**100**

B. Väljaminekud

	riigitaalrit	**%**
Külviks	97	20
Tööliste palgaks	104	21,1
Toit talgurahvale	11	2,2
Loomasööt	61	12,3
Tööriistade ostmine	18	3,3
Elusinventari ost (enamasti piimalehmad)	69	14
Kaod (enamasti purunenud inventar)	15	3
Oder (kõrtsiõlle valmistamiseks)	81	16,5
Kokku	**492**	**100**
Puhastulu	**324**	

Arvestades, et kõik kasvatatud juurvili, teravili, kaer, hein ja loomasaadused kasutati kindralkuberneri köögi tarbeks ja neid ei ole selles arvestuses märgitud, samuti asjaolu, et 1683/84. a. loomasaaduste toodang ei olnud loomade arvu vähenemise tõttu eriti suur, tõi suurimat sissetulekut põlluharimine – 324 riigitaalrit ehk ca 40%.

Mõisa majandamine oli küllalt tulus ja tõi kindralkubernerile sellel perioodil naturaalsete saaduste kõrval ka rahalist kasu. Nii toimis see kuni Põhjasõjani.



Vinjett Tallinna ümbruse 1562. a. Liivimaa kaardilt.
AM f. 117, n. 1, s. 426

SUMMARY

A look at the history of Viimsi manor BEFORE THE GREAT NORTHERN WAR.

Marika Reintam, Laidoner Museum

In 1407, the construction of St. Birgitta's convent began at the base of Viimsi peninsula, east of Tallinn. The building permission and the land for the convent were granted by the Master of the Teutonic Order Konrad von Vietinghof. In the so-called late communication of 1471, it is stated that the convent had established a manorial estate on the lands of the ancient village of Viimsi.

The manor owned 32 farmsteads. The latter had 58 hides of land and farmers lived in four villages. Wood from Viimsi's forests was used to heat calorifiers of the convent. The work-yard (*marstal*) of the convent was also located in Viimsi.

In 1567, nationalisation of the convent landholdings began and the Viimsi manorial benefice (Viems gård län) was formed on the basis of the secularised estates. In 1569, Viimsi became the property of the Swedish crown and was used as a summer residence and table manor of the Governor-General of Estonia.

In 1615, Viimsi manor had 66,5 hides of land. From 1623 to 1627, the manor was used personally by the Governor-General Axel Julius De la Gardie. Then it was rented out to Gerd von Eythen, bailiff of the Castle. In 1629, Gustav II Adolf donated the manor to alderman Johan Derenthal. In 1643 the manor was recovered from the heirs. After that, it was used as a table manor for Governor-Generals till the end of the period under consideration (years 1471–1700). According to the 1686 inventory records, the main house was a single-storey wooden edifice with a tiled roof and numerous windows.

The house had two halls, two chambers and one guestroom. The walls of one of the banquet halls were covered with white fabric. The halls had polished tile stoves. The building was 21 m long and 11 m wide. Adjacent to the manor house were a brewery and a steward's house, a cottage for servants and a gardener, two saunas and a geese pen, in the cattle yard were stables and cattle sheds, two threshing barns, a windmill, a storehouse and a kitchen. Most of the estate buildings were in poor condition. The buildings were surrounded by a remarkably large orchard and vegetable garden. The garden was divided into 12 quarters, each featuring some fruit trees, vegetables and flowers. The paths were lined with currant bushes. According to the gardener, the orchard had 50 productive cherry trees, 10 productive apple trees, 130 cherry and apple seedlings that had been planted in 1684. Additionally, some 60 saplings, 20 damson and 10 apples trees.

On the north side of the garden were two fishponds surrounded by currant and gooseberry bushes.

The main source of income for the manor was from crop cultivation – rye, barley, oats and peas.

Viimsi was one of the table manors for Governor-Generals and a governor's kitchen needed and consumed lots of various farm produce. For example, in 1670 Viimsi manor sent to Governor-General Bengt Horn's household 22 beef carcasses, 9 pig and 66 lamb carcasses and 55 geese. On the instructions issued by Governor-General Axel Julius De la Gardie in 1693, the steward was obliged to ensure that the brewery produced every month six kegs of strong beer, 4 of which were sent to the fortress in Tallinn and two to the tavern for sale. In fact, in the year 1695 as many as 128 kegs of strong beer and 123 kegs of kvass were made.

When reading the inventory reports from 1682–1696, it becomes clear that the manor farms did not have enough hands for sowing, haymaking and harvesting. Viimsi manor relied for extra help usually on the Tallinn garrison soldiers.

As a productive unit, Viimsi manor was useful for its owners. It produced enough for sale, and fulfilled its main function – that of being the Governor-General's table manor.

PÜÜNIS KAHELE. J. LAIDONER PENSAS – APRILL 1941

Irene ja Tanel Lään,
Laidoneri Muuseum

Vaevalt, et tänapäeval leidub inimest, kes terve mõistuse juures olles hakkaks tänama 1940.–50. aastate Stalin-Beria aegset NKVD-d (Siseasjade Rahvakomissariaat-Vetšeka-GPU-NKVD-MGB-KGB – NSV Liidu poliitiline politsei, salaluure, poliitilise terrori ja diversiooni organisatsioon) selle eest, mis ta korda saatis. Paraku kehtib aga antud juhul ka see vanasõna, et ei ole halba ilma heata...

Niisiis tänu NKVD "hoolitsusele" kõike ja kõiki jälgida ja jälitada on ajaloo jaoks säilinud alljärgnev lugu, mille üheks peategelaseks on Eesti kindral Johan Laidoner ja teiseks NKVD agent varjunimega "Dagestanlane" – endine sõjaväelane, kes teenis Laidoneri alluvuses III Kaukaasia korpuses. "Dagestanlase" ettekanded ongi säilinud.

Kui Johan Laidonerist sai iseseisva Eesti riigi sõjavägede ülemjuhataja, siis teisest mehest sai Nõukogude Venemaal tagakiusatud "endine", kes seisis valiku ees: kas mahalaskmine, sunnitöölaager või koostöö NKVD-ga. Tema nime me ei tea ja see ei olegi oluline, sest "endisi" oli Nõukogude Liidus palju. Ta valis koostöö NKVD-ga lootuses, et nii õnnestub ellu jääda, või ehk oma uusi käsuandjaid üle kavaldades päästa ennast ja oma peret. Fakt on aga see, et mõlemad – nii Johan Laidoner, kes koos abikaasa Mariaga oli üheksa kuud tagasi Eestist välja saadetud, kui Laidoneri endine teenistuskaaslane tsaariarmees langesid NKVD püünisesse; ühest sai selles "mängus" jälitatav, teisest jälitaja. Agendi ettekannetest võib välja lugeda mõlema rolli täitja tahtmatut soovi rääkida siiralt oma mõtetest ja tunnetest. Luurajakogemustega kindral Laidoner ei võinud muidugi oma vestluskaaslase juttu jäägitult uskuma jääda. Ettekannete kirjutajal tuli aga võimalikult täpselt täita oma agendi rolli, mis oli ju alalise topeltkontrolli all. Seega pidid agendi ettekanded olema väga täpsed, sest kohtumispaikades töötav salajane varitsus- ja pealtkuulamisesüsteem võimaldas alati üle kontrollida, kas agendi poolt antud informatsioon on õige. Dialoogid ja ettekanded püsivad usalduse-usaldamatuse piiril. Nende dramaturgiale lisab sügavust protokollilise täpsusega dokumentaalsus.

1941. aasta 14. aprillil NKVD agendi (varjunimega "Dagestanlane") kirjutatud ettekanne

Esimene kohtumine Laidoneriga pidi toimuma turul. Laidoner ostis aserbaidžaani müüjate käest kompotti, rääkis nendega kõva häälega, aeg-ajalt

ringi vaadates. Meie pilgud kohtusid mitmel korral. Laidoner, midagi kahtlustamata, astus ühe müüja juurest teise juurde, ostes erinevaid kompotte. Mina aga püüdsin oma pika ja salajase pilguga Laidoneri tähelepanu enda peale pöörata ja hetkel, kui Laidoner oli müüjalt oma ostu kätte saanud, lähenesin talle, et täpsemalt tema nägu ja silmi näha. Meie pilgud kohtusid jälle. Pealetükkiva pilgu mõjul unustas Laidoner maksta ja suundus teise müügileti poole. Talle karjuti järele: "Hei, onu, maksa raha kah!" Laidoner oli sunnitud tagasi tulema ja nõutud summa ära maksma. Laidoner vaatas mulle jälle korra otsa, astus vaba leti äärde ja hakkas kiirustamata oma ostusid pakkima. Lähenesin talle ettevaatlikult, silmitsesin teda külje pealt ja ütlesin siis: "Kodanik, vabandage mind tülitamise pärast, kuid oma välimuse, kõnemaneeri, hääle ja aktsendi poolest tuletate te mulle meelde minu endisaegset teenistuskaaslast. Öelge palun, ega te ei ole äkki Laidoner?"

Laidoner: "Jah, olen Laidoner. Kuidas te mind teate?"

Mina: "Ma mäletan teid väga hästi teenistuse ajast III Kaukaasia korpuses. Te olite siis kindralstaabi kapten."

Laidoner (ostusid paigutades ja minu poole pöördudes ning otse silma vaadates): "Mis aastal see oli?"

Mina (Laidoneri terava pilgu all rahulikuks jäädes): "1914. ja 1915. aastal, siis, kui koos teiega teenis staabis minu sõber Matsnev, Vladimir Dmitrijevitš, samuti Sidorin, Baranovski jt. Kas tuleb meelde?"

Laidoner (naeratades tuttavaid nimesid kuuldes ning kannatamatusega huvi tundes nende saatuse vastu): "Kuidas siis, muidugi mäletan. Matsnevit mäletan väga hästi, kus ta on nüüd?"

Mina: "Kus ta praegu on – ei tea. Arvan, et kuskil asumisel. 10 aastat tagasi aga elasime ühes linnas, siit mitte kaugel, Rjazanis. Tuletasime tihti meelde ühiseid sõjaretki 14-ndal ja 17-ndal aastal, ka kodusõja-aastaid. Teist rääkisime mitmel korral, Matsnev jutustas teist üsna palju. Temalt kuulsingi, et olete Eestis. Lugesin teist ka meie nõukogude ajakirjandusest, teie suurest karjäärist sõjaväelasena."

Laidoner: "Jah, palju on tulnud üle elada. Vaatan teid ja midagi tuttavat on teie näos, kuid ma ei suuda kuidagi meenutada, keda te mulle meelde tuletate. Öelge palun, mis amet teil staabis oli ja kuidas me kokku puutusime?"

Mina jutustasin lühidalt endast, kus, millal ja kellena teenisin III Kaukaasia korpuses ning mainisin mõningaid sõjasündmusi. Rääkisin veel kord ühistest tuttavatest, lisades ka uusi nimesid. Laidoner kuulas mind tähelepanelikult, tuletades meelde ühte või teist sündmust meie ühisest minevikust, meie sõjaaegsest elust. Siis järsku, veendunud, et ta ei ole eksinud, ütles Laidoner naeratades kätt ulatades: "Nüüd tuli mulle meelde – te olite ju siis väga noor! Te tulite staapi hobusel ja tõite rindelt teateid. Mul on nii hea meel teid näha. Aga rääkige, kus te nüüd olete ja kuidas elate?" Laidoner surus kõvasti mu kätt ja kuulas tähelepanelikult mu juttu edasi.

Andsin Laidonerile kokkuvõtlikult ülevaate oma olukorrast, rääkisin, kuidas sõja lõpul sattusin valgete juurde, mis ameteid nende juures pidasin. Peale akadeemia lõpetamist sain polkovniku aukraadi ning et edasine karjäär

tõotas tulla hiilgav. Kuid kahjuks löödi valged laiali ja mind saadeti asumisele Rjazani linna. Rääkisin oma teistkordsest arreteerimisest 1930. aastal, vangilaagrist, sunnitööst Belomorkanali ehitusel jne. Kõik jutud endast, revolutsiooni ajal läbielatust, vangistustest ja tööst esitasin nii, et äratada Laidoneris kaastunnet minu vastu. Kui veendusin, et minu sõnad olid Laidonerile mõjunud nii, nagu seda vajasin, katkestasin hetkeks oma jutu ja siis väljendasin kahetsust, et ei saa kõigest pikemalt rääkida, sest koht ja aeg ei võimalda seda, mille peale Laidoner küsis: "Te olete siis Pensas lühikest aega?"

Mina: "Olen siin komandeeringus ja pean varsti tagasi sõitma. Aga varsti pean Pensasse jälle tagasi tulema, et üle vaadata, kuidas viiakse ellu minu ratsionaliseerimisettepanekut."

Laidoner (mind katkestades): "Mul oleks väga hea meel, kui saaksite korraks minu juurde tulla. Olen siin ju täiesti vaba. Elan ilusas viietoalises ametikorteris. Koduses miljöös saame kõigest rääkida põhjalikumalt ja vabalt."

Mina (veendunud Laidoneri siiras soovis minuga kohtuda ja tema soovi veelgi suurendades hakkasin siiski avaldama ettevaatlikku kahtlust): "Kas ei oleks sobivam kohtuda mitte teie korteris, vaid minu juures võõrastemajas. Mul on omaette tuba, viletsake küll, kus saaksime kohtuda täiesti inkognito! (Taskust komandeerimistunnistust võttes ja seda Laidonerile näidates) Ma võin Pensas veel mõni päev olla – komandeeringuaeg võimaldab..."

Laidoner (mind katkestades): "Seda parem, tulge siis kohe minu juurde, miks oodata teie järgmist sõitu siia. Minu aadress on Gogoli 38. Pange see kirja."

Mina: "Olen teile väga tänulik, kasutan kindlasti teie lahkust ja tulen. Te ei kujuta ette, kui rõõmus ma olen selle meie juhusliku kohtumise üle, ja et saan teiega rääkida ja veel koduses miljöös. (Komandeeringulehe teisele poole aadressi üles märkides ja siis trükitud poolt Laidonerile näidates) Lugege, minu uus nõukogude aukraad on insener-konsultant. Kas pole vahva!"

Laidoner: "Kuidas teil õnnestus niisugune kvalifikatsioon saada?"

Mina: "Väga lihtsalt. Õppisin kaugõppes, kui töötasin tehases, 3–4 aastat tagasi sooritasin eksamid ja nüüd olen insener-konsultandi ametis. Ma tegin ju tehases ära suure töö ratsionaliseerijana. Kui teie juurde tulen, võtan pabereid kaasa, et teile näidata, mida teinud olen. Endine ohvitser tegeleb praegu põllumajandusega. Muuseas, tehas, kus ma töötan valmistab põllumajandusmasinaid."

Laidoner: "Tooge näha jah, see on huvitav. Niisugune on vist paljude endiste ohvitseride saatus, et tuli hakata kohanema pärast seda revolutsiooni. Keegi ei ole kannatada saanud rohkem, kui ohvitserid. Tekib küsimus, miks niisugune tagakiusamine? Näiteks teie? Mida te siis ära tegite, et teid arreteeriti 3–4 korda, kannatasite repressioonide all? Mina jäin Petrogradis täiesti juhuslikult ellu. See oli Uritski mõrva ajal, kui pärast seda lasti maha ligi 500 ohvitseri. *(Petrogradis toimis sel ajal ulatuslik Laidoneri poolt loodud põrandaalune luurevõrgu keskus, mis aitas Venemaalt välja eesti sõjamehi , kes polnud jõudnud rahvusväeosadesse – I. ja T. L.)* Ja mispärast? Kas ohvitserid tapsid Uritski? Menševikud ja esseerid tapsid ta, aga kannatada said ohvitserid."

Mina: "Kuidas te siis Petrogradis ellu jäite?"

Laidoner: "Tulin terve nahaga välja ainult seepärast, et ma ei olnud Petrogradis registreeritud, olin Moskva ohvitseride nimekirjas."

Mina: "Aga kuidas te Pensasse sattusite? Kas teil ei olnud võimalik välismaale põgeneda?"

Laidoner: "Milleks? Pagendus ei meeldi mulle sugugi. Ma nägin, mis tuli põgenikel Eestis üle elada ja püüdsin isiklikult kergendada nende inimeste saatust. Mul ei olnud ka välismaal midagi sellist, mis mind oleks sinna tõmmanud.

Mina kui eestlane võitlesin Eestis alguses relv käes riigi iseseisvuse eest ja sõdisin kõigiga, kes ähvardasid Eesti terviklikkust. Ja kui ma veendusin, et Eesti ei suuda enam eksisteerida iseseisva riigina ning tema igasugune vastupanu on mõttetu ja lõpeb kurbade tagajärgedega, siis olin koos paljude teistega nõus astuma liitu Nõukogude Liiduga *(mitte koosseisu! – I. ja T. L.)* ja alla kirjutama vastavale aktile. Aga Pensasse sattusin seepärast, et nõukogude võim leidis, et pean sõja ajal Eestist ära olema nii kaua, kuni seal käib võimuvahetus."

Mina: "Ja ohvitserid – missugusesse olukorda satuvad nemad praegu Eestis?"

Laidoner: "Õudsesse. Neid sunnitakse kõiki muidugi sõjaväest lahkuma ja kohanema uue olukorraga, nagu seda teiegi omal ajal tegite."

Mina: "Öelge palun, kas Eestis oli ka neid, kes varem meie korpuses teenisid? Või üldse endisi tsaariarmee ohvitsere?"

Laidoner: "Oli! Kas mäletate 21. jalaväediviisi rindestaabi ülemat Grigorjevit? Tema oli ja jäigi sinna elama. Mis tast sai, ei tea. Siis veel vürst Eristov ja terve rida teisi (nimetades mulle tundmatuid nimesid, mis mulle meelde ei jäänud). Paljud põgenesid Poolasse, kuid teate ju Poola saatust, ja ega seal põgenike saatuski kergem ei ole."

Mina: "Kas te elate siin üksi või koos abikaasaga?"

Laidoner: "Abikaasaga. Naine on mul venelanna, endisest Kozlovi linnast, nüüd Mitšurinskist, kus praegu elab ta ema." *(Ema suri tegelikult juba 1930. a. Eestis – I. ja T. L.)* Seejärel küsis Laidoner Sidorini kohta, kus ta on ja kuidas tal läheb.

Mina: "Tean, et kodusõja ajal oli Sidorin Doni kasakate pealikuks, aga kuhu ta pärast kadus, seda küll ei tea."

Laidoner: "Ma olen kuulnud, et ta emigreerus Tšehhoslovakkiasse, kuid kus ta praegu võiks olla, ei tea."

Laidoner küsis veel mitmete endiste kindralite ja ohvitseride kohta. Need olid 52. diviisi ülem kindral Artemjev, 21. jalaväediviisi ülem kindral Lehman-Drov, 21. jalaväediviisi ülem kindral Nekrassov ja tema adjutant staabikapten Rudnev, korpuse komandör kindral Irman jt.

Hüvasti jättes kordas Laidoner veelkord oma küllakutset ja me suundusime turu keskusesse. Minu võrgukotikesele pudeliga osutades küsis Laidoner: "Tulite ka sisseoste tegema? Eks minge siis, mina ostan ka veel ühte-teist." Läksimegi edasi oma teed.

Ostsin piima ja kompotti ja hakkasin oma võõrastemaja poole minema kavatsusega Laidoneriga Moskva tänaval uuesti justkui juhuslikult kohtuda. Nii

läkski. Leivapoest väljudes, sai käes, tuligi vastu Laidoner. Märgates mind, ta naeratas, tuli juurde ja küsis (võõrastemaja poole näidates): "Siin ongi teie korter?" Maja nurga juures (et mitte tuuletõmbe kätte jääda) alustas ta uuesti juttu: "Sai, mille siit ostsite, on väga hea. Leiba osatakse siin Pensas üldse hästi küpsetada." Viivu seisnud, pakkusin end teda natukene maad saatma ja me liikusime aeglaselt Moskva tänavat pidi ülespoole, lähemale tema majale. Teel jätkasime juttu. Minu küsimusi ootamata rääkis Laidoner kiiresti mitmel teemal. Hoidsin vestlust meeleldi üleval, jagades tema arvamusi ja muljeid.

Laidoner (Pensast rääkides): "Näete, siin on ehitamise kiirmeetodi tulemused! (osutab kõnniteele) Kui asfaltkate paigaldati, olid teed ilusad, kuid seda ilu ei jätkunud kauaks. Vaadake, igal pool on augud, praod. Paistab, et on vara veel reklaamida neid kiirmeetodeid. Enne teha juba kauem, aga paremini."

Mina (Laidoneri mõtte kinnituseks näidet tuues ühest kiirmeetodist ehitusel Rjazanis): "Sel meetodil ehitati meile saun, mitte kaugele mu kodust. Nüüd remonditakse seda sauna igal suvel, kuude viisi on suletud. Remondi peale on läinud juba kaugelt rohkem raha kui on omahind. Teil on õigus, parem aeglasemalt ehitada, aga siis juba nii, et kauem vastu peaks."

Laidoner: "Võtame näiteks ka stahhaanovlaste liikumise. Öelge palun, kas see liikumine annab riigile tõepoolest sellist kolossaalset efekti, nagu seda nii suurelt reklaamitakse? Mulle tundub, et mitte. Stahhaanovlasi pannakse tööle nagu masinaid ja kurnatakse nad lõplikult välja. Kui kauaks neil füüsilist ja moraalset jõudu jätkub? Ja kuidas see toodangu kvaliteedile mõjub? Tasub see ära? Muidugi mitte. Minu meelest on see valitsuse välja mõeldud, ega õigusta oma eesmärki, mis üles seatud. Alustama peaks sellest, millest praegu ka palju räägitakse ja kirjutatakse. Tootmiskultuurist! Peab õppima kultuurselt kauplema. Mis aga nüüd on? Kauplus saab suured kotitäied suhkrut, ja alustatakse kohe müümist. Inimesi seisab järjekorras aga tuhandeid, nad seisavad tundide viisi külma käes, et 200–300 grammi suhkrut saada. Enne poe avamist tuleks müüjatel juba suhkur valmis pakkida, praegu tehakse seda ootavate inimeste silme all. Millest see räägib? Kultuuri puudumisest!

Kord jälle näen – seisab pikk järjekord. Tundsin huvi, mida müüakse. Selgus, et kuivaks, mõruks läinud voblat. Muidugi on inimesed tüdinenud magedast üksluisest toidust ja tahetakse vahel ka midagi teravamamaitselist. Nii nad jooksevadki kokku selle vobla peale, sellesama vobla peale, mis pani sõdurid rindel revolutsiooni tegema. Vaadake, siin on ju samasugused inimesed nagu sõduridki, aga nad seisavad nüüd rahulikult järjekordades ja vaikivad, nagu peakski see nii olema. Ma jälgin masside psühholoogiat ja mulle saab üha rohkem selgeks, et nõukogude valitsus on vaat et targem kui oli vana tsaariaegne. Endisele võimule olid nii teravmeelsed rahva kasvatamise meetodid võõrad, nõukogude valitsus kasutab neid aga meeleldi.

Või selline fakt! Kui te tuletate meelde revolutsioonieelset aega, siis kasutasid Venemaa kodanikud palju laiemalt liikumisvabadust. Kui oli tahtmist kuhugi sõita, kas või välismaale, siis palun väga! Revolutsionäärid sisendasid aga neile kohe, et Venemaa kodanikud on nüüd niisugusest vabadusest ilma ja sellist agitatsiooni massid usuvad ja nii võitlevadki nad muudkui vabaduse eest.

Nüüd näiteks, kui Pensast tahab tütar minna vaatama oma isa Tambovisse, peab ta selleks täitma terve hulga igasuguseid pabereid. Pealinna sõit on juba täiesti suur sündmus! Samas aga sisendatakse SSSR-i *(Nõukogude Sotsialistlike Vabariikide Liit vene keeles – I. ja T. L.)* kodanikele, et nüüd on nad tõeliselt vabad, nüüd on käes see päris õige vabadus, mille nimel sai tsaariaegse valitsusega nii palju lahinguid maha peetud. Ja mass, see inimkogum usub seda nii rahumeeli, kannatab kõik välja, võtab selle vastu teadmisega, et see peabki nii olema. Ja seepärast tuleb praegust valitsust siin kiita, et see ei anna rahvamassidele voli, juhib teda tõepoolest, hoiab teda valmis mobilisatsiooniks. Tõesti, pole midagi ütelda – kõva võim!"

Mina (nõustudes Laidoneriga ja juttu sõjalis-poliitilisele teemale juhtides): "Kas te olete kuulnud, et meie valitsus on sõlminud neutraliteedilepingu Jaapaniga? Mida te sellest arvate? Nüüd me ei saa ju enam hiinlasi aidata, on ju nii?"

Laidoner: "See on teisejärguline rinne. Otsustavad sündmused leiavad aset idast lähemal. Oleme Serbia täieliku lüüasaamise tunnistajateks. Sakslased vallutasid Belgradi, ühinesid itaallastega ja suruvad jugoslaavlastele ja kreeklastele igast kandist peale. Kuulsin seda eile Saksa raadiojaamast."

Mina: "Millega seletada Saksa armee edu praeguses sõjas? Kuhu ta ka ei läheks, ikka võidukalt."

Laidoner: "Vaatamata toimunud pöördele Saksamaal suutis Hitleri valitsus säilitada ja ära kasutada vana aparaadi, kogu juhtkonna sõjaväes. Juhtimine on kindel, kontsentreeritud, ja see tagabki võidu."

Siinkohal lõpetasime oma vestluse Moskva tänaval. Laidoner osutas käega maja suunas, kus ta elas. Ta kordas veel kord oma soovi näha mind tema pool, surus kaks korda kätt, väljendades rahulolu kohtumise üle ja lootuses peatselt jälle kohtuda. Palusin tervitada tema abikaasat, mille peale Laidoner ütles: "Tulge siis ja ma tutvustan teile oma abikaasat, head aega!"

18.04.1941. a. kirjutatud ettekanne

18. aprillil, kell 13 tulin mööda Moskva tänavat, ostupakid kaenlas, kui ootamatult ilmus rahvahulgast minu ette Laidoner. Ta oli ilmselt mind juba kaugelt näinud. Tervitades ja naeratades ütles ta: "Miks te siis niimoodi teete, lubasite minu poolt läbi tulla, aga ei näita nägugi?"

Mina: "Vabandage, Ivan Jakovlevitš *(Johan Jaagu poeg vene keeles – I. ja T. L.)*, olin kõik need päevad tehases tööl. Alles täna sain paariks tunniks välja, et üht-teist tee peale kaasa osta. Te ju teate, kui range kord meil praegu on. Ega komandeeringuski saa oma aja peremees olla. Pealegi, te ütlesite, et teie juurde võib tulla päeval kella kaheni, mina pean aga sel ajal tehases olema. Mõtlesin küll tulla õhtul, kuid ei söandanud."

Laidoner: "Ilmaasjata. Võite tulla ka õhtul. Ma ei käi õhtuti väljas, istun kodus ja loen. Kas teete ärasõiduks juba sisseoste?"

Mina: "Jah! Sõidan välja arvatavasti 23. või 24-ndal. Sain täna kodunt kirja. Mind oodatakse koju ülestõusmispühadeks kulitšit *(suur ümmargune magus sai – I. ja T. L.)* sööma. Eelmisel aastal ei saanudki sel ajal kodus olla; olin Hersonis komandeeringus, kus sai samuti mitmed tööd käima pandud. Sel aastal siis Pensas. Homme on pühade-eelne laupäev, head inimesed lõpetavad paastumise ja lähevad kirikusse. Minusuguste elu on aga selline, nagu kästakse."

Laidoner: "Mina ja abikaasa pidasime ülestõusmispühi juba möödunud nädalal. Meie elame ju uutmoodi – nii, nagu kogu Euroopa. Ainult Venemaal ja Kreekas peetakse kiriklikke tähtpäevi vana kalendri järgi. Ametlikult Venemaal ei tähistata neid päevi, rahvas peab neid aga meeles. Ma panin tähele, et jõulude ja ülestõusmispüha ajal on inimesed paremini riides, teevad sisseoste, valmistavad traditsioonilisi toite nagu pashat *(kohupiimast lihavõttetoit – I. ja T. L.)*, kulitšit, värvitud mune jm. Vaadake, mis toimub turul pühade eel; ei pääse ühegi leti juurde! Olen tähele pannud ka seda, et keelust hoolimata käiakse ikkagi kirikus."

Mina: "Hersonis nägin möödunud aastal kirikus väga palju inimesi. Paljud sellest tuhandelisest rahvahulgast kirikusse sisse ei pääsenudki ja seisid kiriku ümber lageda taeva all. Minu ämm ja naine käivad tänase päevani kirikus, vahel võtavad ka tütre kaasa. Mina olen loobunud sellest heast tavast, sest see tekitaks minu suhtes kohe kahtluse; minusugused riigiametnikud saavad selle eest kõvasti võtta..."

Laidoner: "Ma ei tea, kus on Pensas kirik, ja seda naisega otsima ei lähe. Teie ka vist mitte? Seega homme õhtul võiksite tulla meile külla. Sööme õhtust, joome teed – elu läheb rõõmsamaks. Eks teilgi ole siin arvatavasti igav, tuttavaid ei ole."

Mina: "Suur tänu kutse eest, Ivan Jakovlevitš, tulen kindlasti. Hea meel oleks teid näha ja vestelda koduses õhkkonnas, meenutada vanu aegu, rääkida kõigest. Kohtumine vaimselt lähedase inimesega, kellega rääkida saaks, on tänapäeval erakordselt suur õnn. Teate, mõnikord ma isegi nagu häbenen saada kokku inimesega, kellel on endine kasvatus. Üldse Euroopa kultuuriga... Te kutsute mind küll lahkelt külla ja ma väga tahan teie juurde tulla, aga samas mulle tundub, et olen suhtlemises kõrgemast kihist inimestega maha jäänud ja olen neile vist ebahuvitav, igav kaasvestleja. Ma ei käi Rjazanis peaaegu mitte kuskil, ainult tehases. Päeva jooksul väsin sedavõrd tööst, et õhtul ei jaksa enam kuhugi minna. Enne puhkepäeva olen kindlasti aga koos oma ringi inimestega, mõnega endiste ohvitseride perekondadest. Mängime preferanssi *(levinud kaardimängi tsaariarmee ohvitseride seas – I. ja T. L.)*, malet, vahel võtame pitsi viina, laulame või siis ajame lihtsalt juttu. Pärast sellist õhtukest läheb südamel kergemaks." Liikusime aeglaselt mööda Moskva tänavat üles. Rääkisime vaikselt. Kui olime kino "Proletarij" juurde jõudnud, pakkus Laidoner veel end saata, et ta saaks näidata tänavat ja maja, kus ta elab. Olime jõudnud Kirovi tänavale ja Laidoner näitas, kuidas tema juurde kõige paremini võib jõuda. Tahtsin juba hüvasti jätta, kuid Laidoner sõnas: "Oodake, ma ostan siit müügiputkast barankasid *(rõngaskuivikud – I. ja T. L.)* ja saadan teid veel." Teinud oma ostu, liikusime edasi ja Tškalovi tänaval näitas Laidoner veel kord teed, kuidas minna

tema maja juurde. Siis palus ta täpsustada, mis kell ma tulen. Ütlesin, et kella 7–8 ajal õhtul.

Laidoner: "Sel kellaajal on meil elekter nõrk ja vähe valgust. Pärast on juba valgem. Tulge 9 paiku, on parem. Võib-olla astume kohe sisse, olemegi juba kohal." Ja ta kordas veel kord oma küllakutset.

Mina: "Ei, Ivan Jakovlevitš, praegu küll mitte! Mis kell on?"

Laidoner vaatas kella: "Kolmveerand kaks."

Mina: "Kahe-kolme vahel helistab mulle tehase direktor. Nii sai kokku lepitud ja ma pean kindlasti sel ajal võõrastemajas olema. Suur tänu! Ma tulen homme kell 9."

Laidoner: "Hästi, ootan teid akna juures. Kui helistate, tulen ja teen ukse lahti. Hoiatan, võimalik, et minu korterit jälgitakse. Kas te ei karda, et meie kohtumine võib teile kaasa tuua ebameeldivusi? Mina isiklikult ei karda seda ja olen väga rõõmus, kui jälle teid näen. Ma arvan, et ka teie ei pea midagi kartma."

Mina: "Ettevaatlikkus tuleb ikka kasuks, seepärast ongi parem, kui tulen õhtul. Kella 9 ajal on juba pime ja mind ei nähta."

Laidoner: "Tore, siis tulgegi! Ja nüüd saadan mina teid." Laidoner pööras ringi ja me läksime tagasi Moskva tänavale, rääkides teel kõigest edasi. Paistis, et tal oli vaja oma suletusest vabaneda ja see pani teda avameelselt oma mõtteid ja tundeid jagama. Just see sundis teda minust kinni hoidma, kaotamata samas taktitunnet ja enesevalitsemist.

Laidoner: "Teate, kui ma rääkisin meie esimesest kohtumisest oma naisele, oli ta väga üllatunud, öeldes: "Kuidas ta võis sind ära tunda? 1914. aastast on möödas juba 26 aastat. Aga sina, kas sina mäletad teda, tundsid ära?" Vastasin, et ei. "Ei tundnud ära. Mul on üldse kehv pildimälu, näod lähevad meelest ära. Kui ma nüüd järele mõtlen, siis tuleb meelde küll üks korraldus komandeerida meie korpusest akadeemiasse kaks ohvitseri: Matsnev ja teie. Matsneviga ma suhtlesin rohkem ja seepärast ma tema nime tean. Teiega vähem – ja ununes."

Mina: "See-eest mina mäletan teid väga hästi. Nägemismälu on mul suurepärane; kahest-kolmest korrast inimese nägemisest piisab, et mulle jäävad meelde tema nägu, kasv, figuur, rääkimisviis, aktsent jne. Teie ei pannud tollal mind kui ühte silmapaistmatut noort ohvitseri tähele, aga minu jaoks olite teie väga tähelepanuväärne isiksus. Staabi noori ohvitsere nagu Laidoneri, Sidorinit, Baranovskit teadsid kõik! Mäletate meie võidurikast retke Ivangorodist Karpaatidesse? Teie teeneks oli, et see suurepäraselt korda läks. Võiksin kas või kohe üles joonistada teie poolt kavandatud rindeoperatsioonid Saksa ja Austria armeede vastu. Korpuse komandör usaldas vastutusrikaste operatsioonide ettevalmistamise teie kätte, kindral Rozanovit, korpuse ülemat ei pidanud ta kellekski, mäletate?"

Laidoner: "Rozanov oli andetu inimene ja Irman ei saanudki tema peale lootma jääda. Meie olime aga noored ja aktiivsed, täis otsustavust. Muide, kuulsin täna raadiost, et Jugoslaavia sõjavägi andis Saksamaale alla. See on sakslaste triumfaalne sõjakäik. Peab tunnistama, et mehed on väga tublid. Ega ma, ausalt, ei uskunud, et sakslastel nii kergesti õnnestub mäestikus Jugoslaavia väike armee purustada. Kreeklasi ootab ilmselt sama saatus. Vaat, mis tähendab tehnika ja

kord!" Laidoner kordas veel kord mõtet, et Hitler säilitas pärast revolutsiooni Saksamaal kodanliku valitsuse, aga pani selle tööle uut moodi. Sõjapidamiskunsti, strateegiat ja taktikat ei saa õppida ülepeakaela. Hitler jättis alles tules karastunud kindralid, kellega ta võidabki.

Mina: "Ivan Jakovlevitš, kas te krahv Ignatjevi raamatut olete lugenud? *(Nõukogude võimude poolt aktsepteeritud raamat "50 aastat rivis" – I. ja T. L.)* Meeldib see teile?"

Laidoner: "Pean tunnistama, et seda Ignatjevit ma ei armasta. Ei tea, mida ta kirjutab, aga kindlasti valetab. Millalgi oli ta sõjaväeatašee meie valitsuse saatkonna juures Prantsusmaal. Revolutsiooni päevil oskas ta kiiresti värvi muuta ja nõukogude poolele üle minna. Ta on kahepalgeline inimene, ei meeldi mulle. Eriti ei ole temaga ka tegemist olnud. Muuseas pakuti mulle omal ajal sõjaväeatašee kohta Itaalias. See oli veel enne revolutsiooni. Seda rolli läks täitma kindralstaabi ohvitser, soomlane Enkel, õukonnale lähedalseisev inimene."

Mina: "Ilusaid maju Pensas ikka on, eks ole?"

Laidoner: "Jah, palju suurepäraseid vanu maju. Aga nendel hoonetel (näitab kahe maja poole Kirovi tänaval) on krohv maha pudenenud, ka mõned kivid väljas. See on see ehitamise kiirmeetod, millest ma aru ei saa. Lugesin kord Malenkovi kõnet, mis mulle meeldis. Selles oli palju juttu puhtusest, korrast ja kultuurist. Need on justkui elementaarsed asjad, aga igapäevasesse ellu jõuavad väga aeglaselt. Olen käinud ka paljudes tehastes nii Saksamaal kui Inglismaal ja näinud sealset korda ja tootmiskultuuri, millest tuleks eeskuju võtta. Miks jääb selles osas Venemaa teistest suurriikidest maha? Aga sellepärast, et tootmist juhivad vähese haridusega inimesed. Võtame näiteks teie tänapäeva noored insenerid. Kas nende kohta võib öelda, et nad on täisväärtuslikud insenerid, kes on võimelised tootmiskultuuri arendama? Muidugi mitte! Ma olen kuulnud, et on juhtunud, et ülikooli lõpetanud tudeng ei oska õieti kirjutadagi.

Aga mis mind kõige rohkem hämmastama paneb, on inimeste omavahelised suhted. Silma torkab mingi eriline kadedus, silmakirjalikkus. Näiteks sellinegi esmapilgul tühine tähelepanek, millest rääkis mulle kojamees: poes müüakse midagi defitsiitset – suhkrut, jahu jms. Ja keegi saab esimesena sellest juhuslikult teada, aga ta ei räägi mitte kellelegi sellest, ka mitte oma tuttavatele. Kuidas seda mõista? Kui suhkrut jagataks tasuta, siis heakene küll, aga seda müüakse, seda saab raha eest osta. Mida siin varjama peaks?

Varem tundus mulle, et nõukogude korra ajal, kui inimesed on sotsiaalselt võrdsustatud, ei teki nende vahel kadedust, nad on siirad ja õiglased. Tegelikkuses näeme aga hoopis midagi muud: inimesed tahavad üksteisele ainult sigadusi teha. Varem oli vene inimene palju parem, lahkem, viisakam. Nüüd näeb toorust ja metsikust igal pool."

Mina: "Kas see ei ole tingitud toidu ja riiete nappusest praegu, sõja ajal?"

Laidoner: "Palju üks tööline teenib?"

Mina: "Keskmiselt 300–400 rubla kuus, mõned eesrindlikud stahhaanovlased näiteks 600–700 ja rohkemgi. Siin Pensas, Mehaanikatehase katlakeevitustsehhis on mehi, kes teenivad üle tuhande."

Laidoner: "Need on üksikud. Kindlasti on ka neid, kes teenivad kõigest 100–120 rubla kuus, eks ole?"

Mina: "Nad ei täida oma töönormi, see on seepärast."

Laidoner: "Ja mis on 600–700 rubla, kui vaadata, mis selle raha eest osta saab? Ja kui võrrelda veel revolutsioonieelse ajaga, siis tuleb välja, et stahhaanovlased saavad vaid 25–30 rubla kuus. Rahu ajal, enne revolutsiooni toiduaineid jätkus ning 30-st rublast kuus tuli välja, elati paremini ära, kui praegu 700-st. Vabandage ebadiskreetsuse pärast – kui suur on teie palk?"

Mina: "700 rubla."

Laidoner: "Aga 1913. aastal."

Mina: "188 rubla."

Laidoner: "Võrrelge siis nüüd. Mida te võisite 1913. aastal osta 188 rubla eest ja praegu 700 rubla eest? Siin Pensas ostan ma turult kartuleid 1.50 rbl. kilogramm. See on ju kohutav. Töölisel, kelle palk on 200 rubla kuus (ja neid on palju), jätkub raha ainult kartuli ostmiseks, kui tal pere ka veel on. Mul oli Eestis oma maa, kus kasvatasin kartuleid ja ma olin õnnelik, kui maksti 5 kop. kilo eest. Võrrelge siis!"

Mina: "Mida siin ütelda? Elu läheb järjest raskemaks ja halvemaks. Näete, meil kõigil on riided seljas kulunud, pole uusi enam võtta. Kui oli NEP *(uus majanduspoliitika, lüh. vene keeles – I. ja T. L.)*, veel Lenini eluajal, siis oli elu parem. Erakaubandus oli lubatud ja kaupu ilmus ei-tea-kust ja kõik oli odav. Kui lõpetati NEP, kadus jälle kõik."

Laidoner: "Venemaa ei ole veel ära õppinud elama ökonoomselt. Selles suhtes võiks jällegi eeskuju võtta Saksamaast. Eesti müüs Saksamaale näiteks sigu, aga mitte tapetutena – sakslased nõudsid elussiga! Me ei saanud sellest kohe aru: miks nii? Transpordikulud on ju suuremad ja omahind tõuseb. Selgus aga, et kui nad tapavad ise, on see sakslastele just kasulikum, neil jäi raha üle veel sööda ja kemikaalide jaoks. Sakslased kasutasid oskuslikult ära isegi sigade väljaheited. Vabandage ebasündsa väljendi pärast. Nad ei lase midagi kaduma minna. Näiteks müüvad nad seepi tuubides. Need tuubid on vaja aga tagastada. Ja igale sakslasele on see tema kodanikukohus, et need tuubid tagasi anda. Näete siis, kui ka Nõukogude Liidus kasvatataks inimestes harjumust kõiki olemasolevaid vahendeid ära kasutada, siis saavutataks kord, kultuur ja kaovad puudused, millest rääkisime. Kuid see on kauge tulevik. Enne tuleb veel väga paljude kannatustega kinni maksta see revolutsioon, mis toimus. Mis see revolutsioon üldse on? Eks ikka võitlus helgema tuleviku pärast enamusele inimkonnast. Ajaloost teame, et niikaua, kui inimkond on eksisteerinud, on see võitlus käinud. Iga valitsev partei, on ta siis monarhistlik või sotsialistlik, on võidelnud inimkonna helgema tuleviku eest, et tõestada oma partei tahet viia see üllas missioon ellu. Kahjuks ei õnnestunud seda saavutada ei meie esivanematel ega suuda seda ka meie järeltulevad põlved. Ajaloost teame, et ükski partei ei ole suutnud oma võimu lõplikult hoida. Võimu juures on olnud nii monarhistid, demokraadid kui ka kommunistid. Ei ole garantiid, et võimu juurde jäävad igaveseks kommunistid. Vene riigil tuleb veel suuri vapustusi üle elada."

Kui olime jõudnud Kirovski tänavalt Moskva tänavale, tuli meile vastu keegi mees, kes Laidonerile tegi kummarduse ja sõnas talle midagi ebaselgelt.

Laidoner ütles, et see oli nende maja öövalvur *(NKVD töötaja Šarin – I. ja T. L.)*. Kino "Proletarij" juures jäime seisma. Laidoner vaatas kella ja ütles, et kiirustamiseks ei ole põhjust – kell on alles kaks. Muuhulgas mainis ta, et teda kui Eesti sõjavägede ülemjuhatajat võeti Moskvas väga hästi vastu. Ta sai kokku Stalini, Molotovi ja Vorošiloviga. Omal ajal võttis ka tema Eestis vastu kõrgeid riigitegelasi, ka Nõukogude Liidust. "Ja näete," lisas ta "missuguseks minu saatus on kujunenud? Olen praegu Pensas, ajutiselt, nagu mulle öeldi, nii kaua, kui kestab sõda. Ootame ära, võib-olla ei kesta see kaua. Kõike head siis, tulge külla! Homme ootan teid."

Laidoner surus mul kätt. Ütlesin, et tulen 19-ndal aprillil kell 9 ja läksin mööda Moskva tänavat edasi.

19.04.1941. a. kirjutatud ettekanne

Laidoneri elukoha juurde (Gogoli tänav, maja nr. 38) jõudsin 19. aprillil, kell 21.

Andsin kaks korda uksekella, kuid keegi ei tulnud avama. Peagi ilmus hoovi pealt valvur, keda olime enne Kirovi tänaval näinud. Saanud teada, et olen Laidoneri juurde, palus ta mul veelkord kella anda ja läks ise ütlema. Laidoner tuligi, vabandas viivituse pärast ja palus siseneda. Ta ütles, et uksekella ei ole hästi kuulda, kuna elektrivool on nõrk. Laidoner võttis mind vastu väga lahkelt, pakkus söögitoa diivanil istet, seletades, et kasutab maja kahte tuba, söögi- ja magamistuba, kuna aknad on neil õue poole. Võõrastetuba ja kabinet on vabad. Söögituppa sisenes Laidoneri abikaasa. Ta oli väga hästi riides – mustast siidist kleit väljaõmmeldud valgete lilledega rinnaesisel. Laidoner esitles mind temale: "Siin on minu endine teenistuskaaslane III Kaukaasia korpusest, Matsnevi sõber. Matsnevit sa ju mäletad? Saage tuttavaks."

Laidoneri abikaasa (Maria Antonovna): "Mul on väga hea meel näha siin, mulle võõras korteris ja linnas intelligentset inimest, pealegi minu mehe vana tuttavat."

Mina (Maria Antonovna kätt suudeldes): "Ka minul on väga hea meel teiega tuttavaks saada, madam – Eesti sõjavägede ülemjuhataja abikaasaga."

Maria Antonovna (ohates): "... ja praeguse auväärse vangiga. Oi-jaa! Te ei kujuta ette, kui raske on meenutada seda toredust, mis oli ja mida ma enam kunagi ei näe. Mäletan teie sõpra Matsnevit, tema väikest kolmnurkset habt. Teid ma aga küll ei mäleta. Ka mina käisin rindel Ivan Jakovlevitši juures 1915. a. alguses. Siis tutvusingi Matsneviga."

Mina (Laidoneri poole pöördudes): "Missuguses staabis te sel ajal olite?"

Laidoner: "Siis, kui Maria Antonovna käis, olin Grenaderidiviisi staabiülem." *(Märtsis-aprillis 1915 oli tollal kapteni auastmes Johan Laidoner 21. diviisi staabi vanemadjutant, Kaukaasia Grenaderidiviisi staabiülemaks määrati ta juba alampolkovnikuna alles märtsis 1917 – I. ja T. L.)*

Mina: "Olin sel ajal kogu aeg III Kaukaasia korpuse staabi juures ja sellepärast ei saanudki Maria Antonovna mind näha, kuigi ma külastasin diviisi sageli, aga mitte siis, kui Maria Antonovna seal oli."

Maria Antonovna: "Imelik, et te Ivan Jakovlevitši ära tundsite, kui on möödunud juba üle 25 aasta."

Mina: "See ei olnud raske, mul on hea nägemismälu. Kuidas ma võiksin unustada neid ohvitsere, kes täitsid kindralstaabis nii tähtsat ja suurt osa, seda enam Ivan Jakovlevitši. Mul on meeles isegi tema hääl, rääkimisviis, aktsent. Kõik see tuli elavalt meelde, kui Ivan Jakovlevitši turul nägin. Ega ma kohe teda ära ei tundnudki; kuulsin kõigepealt ta häält, kui ta aserbaidžaanlastega rääkis. Tähelepanu köitis ka tema soliidne välimus. Kahtlesin, kas see on tema või mitte? Lõpuks julgesin läheneda ja küsida. Olen nii õnnelik, et ei eksinud."

Laidoner (jutustades naisele, kuidas ta oli kompotti ostnud ja arve maksmisega oli viperus tekkinud): "Panin tähele, et te jälgisite mind ja meie pilgud ristusid mitmel korral. Mulle oli arusaamatu, miks te mind nii pingsalt jälgite ja seepärast unustasin müüjalegi õigel ajal maksta. Siis te tulite mu juurde, ütlesite oma nime, ja kui te nimetasite Sidorinit ja Matsnevit, kes olid akadeemiasse õppima saadetud, hakkasin teid kiiresti meelde tuletama ja mulle tundub, et ma mäletan teid nüüd küll."

Mina (Maria Antonovna poole pöördudes): "Teie ju mäletate Matsnevit, kuigi on möödas juba 25 aastat, isegi ta häält. Nii et siin ei ole midagi imestada, et pärast pikka aega tunnevad inimesed üksteise jälle ära. Kui aga panna Ivan Jakovlevitšile praegu selga kindralstaabi ohvitseri munder, oleks sarnasus absoluutne. Tõsi, ta on kaalus juurde võtnud, juuksed on halliks läinud. Väljanägemiselt soliidne, ministri moodi, kuid rääkimisviis ja näoilme on samad."

Maria Antonovna: "Kus te Matsneviga viimati kohtusite, mis temast on saanud?"

Rääkides Matsnevist jutustasin tervenisti ka oma eluloo ära, pikemalt ja põhjalikumalt elust revolutsiooni ajal (korduvad arreteerimised, väljasaatmised sunnitöölaagritesse ja kannatustest, mis minul ja mu perel tuli üle elada). Laidonerid kuulasid mind tähelepanelikult. Oma jutuga püüdsin neis äratada minu vastu kaastunnet ja sümpaatiat. Ja see õnnestus mul. Küsimustele elu kohta sunnitöölaagris, toiduga varustamisest ja sealsest kontingendist andsin põhjalikud ja neid rahuldavad vastused. Laidonerid tundsid huvi endiste ohvitseride kohta, kes hiljem teenisid Punaarmees. Kas neid veel on või on nad kõik juba kõrvaldatud? Küsisid Tuhhatševski, Kork'i, Jegorovi kohta.

Laidoner: "Mihhail Tuhhatševskiga kohtusin ma Londonis, kuninga matuste ajal, ja me saime omavahel rääkida. Ta osales I maailmasõjas ohvitserina, lõpetas Nikolai Akadeemia 1. järguga. Üsna andekas ohvitser. Kas ta tõesti hukati vandenõus süüdistatuna? Eestis me eriti palju ei teadnud siinsetest arreteerimistest, lehed kirjutasid sellest vähe *(Nn. vaikival ajastul oli Eesti ajakirjanduses keelatud igasuguse teabe avaldamine, mis oleks esile kutsunud Kremli pahameele – I. ja T. L.)*. Aleksander Jegorovit tundsin hästi juba sõjaväeteenistusest tsaariarmees, teenisime temaga ühes polgus. Siis vaimustus ta laulmisest, kodusõja ajal oli Punaarmees, lühikest aega õppis Saksa sõjaväeakadeemias, juhatas Lõuna- ja Edelarinnet. Jegorov käis koos teistega ka minu juures Eestis külas, sõime lõunat ja veetsime koos õhtu. Eestis käis ka laevastiku ülem Orlov, kes hiljem oli represseeritud, Kuznetsov – elab praegu –, Jassakov ja paljud, paljud teised."

Maria Antonovna: "Kas te Jegorovi saatusest teate midagi?"

Mina: "Olen kuulnud, et ta on elus ja täidab Punaarmees teisejärgulisi ülesandeid. *(Nõukogude Liidu marssal A. Jegorov oli 1938. a. Taga-Kaukaasia sõjaväeringkonna juhataja, hukkus ebaseaduslikult represseerituna 23.02.1939. a. – I. ja T. L.)* Võimalik, et elab praegu nii nagu teiegi, Ivan Jakovlevitš. Paistab, et tal on selline saatus, nagu paljudel teistelgi endistel ülemjuhatajatel. Nagu ajaloost teame Kutuzovi, Suvorovi, Menšikovi ja teiste saatusest. Seega ärge heitke meelt, Ivan Jakovlevitš, ja ka teie, Maria Antonovna! Võib-olla tuleb veel aeg, kui Venemaa oma hüljatud poegi jälle tunnustab."

Laidoner: "Jah, praegu ei saa milleski kindel olla. Kuidas sõda kulgeb ja millega lõpeb? Kes võidab? Näete, mina ei oleks iialgi arvanud, et Jugoslaavia variseb 12 päevaga kokku. Seal oli ju nii palju vene ohvitsere, eriti kaukaaslasi, kes olid ringi liikunud ühest riigist teise. Hale on ikka emigrandi saatus, olen neid näinud Prantsusmaal, Poolas. Mida kõike nad küll tegid, et ellu jääda."

Mina: "Omal ajal oli mul võimalus emigreeruda Inglismaale ja ma piinlesin kaua, enne kui jäin siiski Nõukogude Liitu."

Laidoner: "Loomulikult tegite õigesti, et siia jäite. Kui halb siin ka ei oleks, kõik need ebameeldivused, revolutsiooni tõttu läbielatu, see kõik ei ole võrreldav kannatustega paguluses. Just sellepärast otsustasin ka mina jääda kodumaale. Mul oli tuhandeid võimalusi ära sõita välismaale, võisin minna Inglismaale, või Saksamaale, Šveitsi. Mina ja mu abikaasa valdame mitut võõrkeelt. Meil oleks teistega võrreldes võib-olla kergemgi olnud, pealegi on meil välismaal palju sõpru ja tuttavaid. Aga me jäime siiski kodumaale."

Maria Antonovna: "Mulle pakuti siin Pensas inglise keele tunde anda. Ma loobusin, sest ma ei tea neid nõudmisi, mis on nõukogude koolis. Ei julge niisugust tööd ette võtta."

Mina: "Ilmaasjata! Nõukogude oludesse peab tasapisi sisse elama, proovima midagi teha. Igav hakkab ju muidu. Raamatudki tüütavad kord ära. Kas te väljas käite, teatris, kinos?"

Maria Antonovna: "Ei, peale raamatukogu ei käi me kusagil."

Mina: "Kahju. Nii võib norgu jääda. Tuleb kasutada võimalust kuhugi minna, vaadata midagi uut, kellegagi tuttavaks saada. See ei lase üksindust tunda. Ja ka teid vaadatakse teise pilguga, öeldakse, et te nõukogude ühiskonda ei pelga. See on väga tähtis. Kollektiivis peavad kõik ühte sammu pidama! (Kõik muigavad.) Teemegi nii, et läheme homme teatrisse "Maria Stuartit" vaatama. Ostan hommikul piletid ja toon need teile ära. Olete nõus?"

Maria Antonovna: "Mina olen nõus. Aga kuidas me seda teeme, kes siis koju jääb?"

Mina: "Teil on kojamees-valvur."

Laidoner: "Jah, koos ei saa me välja minna. Minge teie kahekesi, mina jään koju."

Nii otsustasimegi. Laidonerid hakkasid õhtusöögiks lauda katma. Oli prantsuse konjak ja sardiinid. "Aga see (Maria Antonovna osutas singilõikudele) saadeti meile Eestist. Siin ei ole ju midagi saada: ei juustu, vorsti ega sinki. Eile, kui sain teada, et te tulete, küpsetasin kulitši ja värvisin mune. Olen kuulnud, et te peate ülestõusmispühi juba teist korda pidama kodunt eemal."

Mina: "Te olete väga lahke, Maria Antonovna, olen väga liigutatud. Sain kodustelt kirja, nad ootavad mind kannatamatult, kuid mul ei ole võimalik minna. Komandeering lõpeb 24. aprillil, aga enne 1. maid tehase direktor mind vabaks ei lase. Ta saatis juba Rjazani telegrammi, et pikendada mu komandeeringut. Ah jaa, enne siiatulekut toodi mulle võõrastemajja telegramm (seda Laidonerile näidates), et mul tuleb tööle minna Ljubertsõ tehasesse, Moskva lähedale, kus saab ka korteri. See on suurepärane, siis saadan Moskvast teile juustu, vorsti ja sinki. Hea, kui mul õnnestuks saada sinna alaline töökoht. Praegusel ametikohal võidakse mind saata igale poole, kas või kaheks kuuks, kui on vaja minna tootmist jälgima, planeerima või üldse tootmiskultuuri sisse viima. Kui soovite, näitaksin, millega ma tegelen. Mul on kaasas album oma tööde ja ratsionaliseerimis-ettepanekutega."

Laidoner: "See on väga huvitav, palun näidake."

Laidonerid vaatasid huviga albumit ja veelgi suurema huviga kuulasid minu selgitusi iga ülesvõtte kohta. Oma jutu ehitasin üles selliselt, et Laidoner veenduks, et tema ees seisab mitte ainult endine ohvitser, kes elab üksnes mälestustest, vaid ka nõukogude insener, kellele partei ja valitsus on usaldanud suure tähtsusega töö.

Mina: "Veendusin, et meie, endised ohvitserid, saame olla teenistusvalmid, kui muutume oma töös tavalistest administraatoritest-bürokraatidest julgeteks novaatoriteks. Üks fakt teile veel: oma teaduslike ratsionaliseerimis-ettepanekutega panen tootmises toime lausa revolutsiooni – minuga konsulteerivad tootmisinsenerid ja tehnikud. Minu töid ja ratsettepanekuid on näidatud Moskvas – Glavk'is ja Narkom'is *(ministeeriumide peavalitsus ja rahvakomissariaat – I. ja T. L.)*. Sõidan ringi ja tutvustan oma meetodeid, nagu praegu siin Pensas. Põllumajandusmasinate valmistamise tehases Ljubertsõs töötavad silmapaistvad insenerid. Minu sinnakutsumisega saaksime selle tehase muuta Nõukogude Liidu näidistehaseks. Muuseas töötab seal ka üks endine valgeohvitser, keda ratsionaliseerijana Moskvas väga kõrgelt hinnatakse nagu mindki..." *(Laidoneride külalisel oli ilmselt ülesandeks suurte kogemustega endine sõjaväelane Johan Laidoner panna mõtlema selle peale, et ta võiks oma kogemusi ja teadmisi hakata jagama NSVL-s. Oli ju Jossif Stalin kohtumisel J. Laidoneriga Moskvas 1939. a. detsembris ütelnud: "Kui mul oleks 14 niisugust kindralit nagu teie, ei kardaks ma ühtegi vaenlast!" Ja kui 1930-ndate aastate alguses käis Laidoneride mõisas Viimsis tuntud vene puuviljandusteadlase I. Mitš urini abi A. Nikolajev (Mitš urin töötas tollal Laidoneridele tuttavas Kozlovi linnas), tehti J. Laidonerile samuti ettepanek sõita Venemaale: "Kulla kindral, jätke oma ohtlikud mängud, tulge meie juurde, saate spetspajoki (eritoitlusluba) ja muid soodustusi." – I. ja T. L.)*

Maria Antonovna: "Mõelda vaid – endised valgeohvitserid ja nüüd silmapaistvad insenerid!"

Laidoner: "Ega siin polegi midagi imestada. Vana kasvatus ja vana kool andsid ohvitserile kindla tagatise tulla igast olukorrast välja. Kas saab üldse võrrelda tsaariarmee juhtivkoosseisu praegusega? Ma nägin Eestisse sisse viidud punaväe komandöre. Neil puudub algatusvõime, iseseisvus otsuste vastuvõtmisel.

Iga pisiasja pärast pöördutakse auastmelt kõrgema ohvitseri poole. Sõjaväeosa komandöri passiivsus on tingitud poliitkomissaride suurest mõjust armees. (Minu poole pöördudes.) Teie tegutsete õigesti ja oskuslikult. Mulle meeldib teie initsiatiiv. Kas see tehas Pensas, kus te praegu töötate, on suur? Kui palju seal on töötajaid?"

Mina: "600–700."

Laidoner: "Kas Rjazani tehases on sama palju?"

Mina: "Rohkem, seal töötab umbes 2 500 inimest."

Laidoner: "Jah, niisugust tehast ei ole kerge juhtida. Kas direktoriteks on insenerid?"

Mina: "Enamik tehaste direktoritest on tööliste ridadest, neile antakse eri õpetajad, kes viivad läbi kursused matemaatika, vene keele ja eriainete alal."

Laidoner (kõvasti naerdes): "Need on alles direktorid! Kas see on ikka tõsi, mis te räägite? (Jälle naerdes.) Kujutan ette, missugust toodangut nad välja lasevad."

Mina: "Kui toodang on ebakvaliteetne või ei ole korralikult komplekteeritud, siis pannakse direktor kinni."

Laidoner: "Imelik, kuidas võib väheharitud direktor tagada kvaliteetse toodangu. Nii võiks kõik vanglad täita ainult direktoritega."

Mina: "Peale direktori on tehases palju insenere ja tehnikuid, kes on osakondade ja tsehhide juhatajad. On tehkontrollosakond, laboratooriumid, nii et neid ikka jätkub, kes jälgivad toodangu kvaliteeti."

Laidoner: "Moskvas Eesti sõjavägede ülemjuhatajana külas olles näidati mulle mitmeid tehaseid, Stalini-nimelist jt. Küsisin seda ja teist, mis mind huvitas, ja mõne asja üle ka vaidlesin."

Mina: "Kindlasti käisite ka välismaal tehastes? Ja reisisite üldse palju?"

Maria Antonovna: "Oh, I. D. *(agendi "Dagestanlane" initsiaalid – I. ja T. L.)*. Oleme tõesti palju näinud ja kohtunud paljude tuntud inimestega. Mitu korda oleme käinud näiteks Genfis. Minu abikaasa võttis osa Rahvasteliidu Täiskogu sessioonidest. Seal oli kohtumisi Euroopa riikide tipptegelastega. Londonis võtsime osa kuninga *(Georg V)* matustest ja uue kuninga *(Georg VI – I. ja T. L.)* kroonimispidustustest."

Laidoner: "Nii kodus kui välismaal kohtusin ka nõukogude inimestega. Eestis kutsusin neid ka enda juurde koju külla ja mu abikaasal oli selleks puhuks kaetud pidulik laud."

Mina: "Rääkige palun veel, kuidas teid Moskvas vastu võeti, kuidas kohtusite Stalini, Vorošilovi, Molotoviga?"

Laidoner: "Vastuvõtt oli väga lahke. Mitmel korral oli mul vestlus Staliniga, samuti Molotovi ja Vorošiloviga. Mälestuseks kinkisid nad oma fotod." Laidoner tõusis ja kutsus mind võõrastetuppa, kuhu olid välja pandud need raamis fotod. Ta võttis fotod söögituppa kaasa ja luges ette Stalini, Molotovi ja Vorošilovi omakäeliselt kirjutatud pühendused." *(Pärast M. ja J. Laidoneri vangistamist fotod kas kadusid või on alles Vene Föderatsiooni kinnistes arhiivides. 1939. a. ütles Stalin: "Kui Teiega käitutakse ebaõiglaselt minu maal, siis pöörduge otse minu poole – ma aitan teid." Kui J. Laidoner seda vanglas ülekuulamiste ajal uurijale*

nimetas, vastati talle: "Noh, teate, mida kõike pärast uhket lõunasööki viisakusest ka ei öelda!" – I. ja T. L.)

Õhtu jooksul jõime Laidoneriga kolm pitsi konjakit, kohtumise, heaolu ja õnneliku tuleviku terviseks. Maria Antonovna jõi meiega ainult üks kord. Siis tahtis ta millegipärast kojamehe juurde minna ja ütles midagi oma mehele eesti keeles. Laidoner palus seda korrata vene keeles.

Maria Antonovna: "Võimalik, et all tuntakse huvi, kes meil külas on. Mis ma ütlen?"

Mina: "Öelge, et tuttav."

Laidoner: "Ja muidugi ära ütle, et endine ohvitser. Lihtsalt tuttav."

Maria Antonovna tuli tagasi ja ütles: "Inimesed alt arvavad, et te olete kindlasti NKVD-st. Ma ei hakanud neid ümber veenma."

Istusime veel kaua ümber laua. Rääkisin ajast, kui õppisin akadeemias, kuidas käisin Tsarskoje Selos end tsaarile esitlemas, kirjeldasin seda pidulikku tseremooniat, kohtumisi tsaari perekonnaga. Üksikasjalikult oli juttu Rasputini *(Nikola II ja ta abikaasa soosik – I. ja T. L.)* tapmisest. Laidonerid kuulasid mind tähelepanelikult ja meenutasid ka ise oma kohtumisi tsaari perekonna liikmetega. Nad võrdlesid kuningas Georg V ja Nikolai II välimust ja me leidsime koos, et neil on palju sarnasust. Kavatsesime ära kuulata raadiouudised välismaalt, kuid elektri võrgupinge oli niivõrd nõrk, et praktiliselt midagi ei olnud kuulda.

Kell 2 öösel valmistusin äraminekuks. Laidoner koos abikaasaga keelitasid mind uuesti külla tulema kohe, kui selleks tekib võimalus, avaldades samas oma siirast heameelt kohtumise üle. Lubasin, et tulen kindlasti enne ärasõitu või siis, kui maikuus jälle Pensas tagasi olen. Rääkisime veel homsest teatrisse minekust, et ostan kaks piletit, helistan ja tulen kella 7-ks 20. aprillil nende juurde. Soovisin head ööd ja lahkusin.

21.04.1941. a. kirjutatud ettekanne. Neljas kohtumine Laidoneriga

Kell 13.00 20. aprillil helistasin Laidoneridele ja teatasin Maria Antonovnale, et olin saanud piletid teatrisse "Maria Stuarti" esietendusele ja et kell 7 õhtul tulen talle järele. Maria Antonovna tänas mind ja küsis, kuidas ma koju jõudsin. Lubas minu tulekuks valmis olla. Täpselt kell 19.00 olin Laidoneride juures. Maria Antonovna näis olevat erutatud ja ta hakkas minu ees vabandama: "Kahjuks ei saa ma oma lubadust täita. Täna õhtul kell 8 on minu poja surma-aastapäev *(Laidoneride ainuke laps, poeg Michael sai õnnetult surma 20. aprillil 1928. a. – I. ja T. L.)*, olen tujust ära ja tunnen end halvasti. Kui teiega telefoni teel rääkisin, ei olnud mul see kurb asjaolu meeles. Hiljem, vestluse ajal Ivan Jakovlevitšiga tuli see mulle meelde. Tahtsin teile kohe helistada, aga ei teadnud, kuhu."

Laidoner vabandas samuti, kinnitades Maria Antonovna sõnu. Nad palusid mul istet võtta ja pakkusid teed. Maria Antonovna palus abikaasal teatripilet kinni maksta. Keeldusin raha vastu võtmast, öeldes, et saan piletid kassasse tagasi anda, sest kõik piletid on välja müüdud ja etendust näha soovijaid on

väga palju. Seejärel lohutasin Maria Antonovnat ja avaldasin kaastunnet poja surma-aastapäeva puhul.

Olles veendunud, et äraütlemise põhjus oli välja mõeldud, tegin siiski näo, et usun siiralt Maria Antonovna sõnu ja pidasin õigeks tema otsust koju jääda. Mulle meenus, et eelmisel õhtul, kui ta rääkis oma poja surmast, ütles ta, et see oli juhtunud kell 4 öösel, mitte õhtul kell 8. Ühesõnaga, oli selge, et Laidonerid ei soovinud end avalikkuses näidata. Võib-olla ei olnud ma veel saavutanud ka nende täit usaldust. Nad tahtsid mind proovile panna ja ehk siis kunagi hiljem minuga koos välja minna.

Otsustasin oma taktikat muuta: "Teil on õigus, kui praegu uusi tutvusi ja avalikke kohti väldite. Tuleb olla ettevaatlik. Kes teab, kelle otsa võib äkki komistada! Tegelikult olete ju teatris palju käinud; Šveitsis, Inglismaal ja Prantsusmaal, nagu te rääkisite. Ja vaevalt, et teil oleks nüüd eriti soovi minna nõukogude teatrit vaatama, pealegi veel provintsis."

Kell 19.30 tõusin laua tagant, tänasin pererahvast, suudlesin Maria Antonovna kätt ja soovisin talle meeleolu paranemist. Laidoner, kes aitas mul mantlit selga panna, palus mind uuesti nende juurest läbi astuda ja avaldas ka ise soovi tulla minu juurde võõrastemajja. Olin nõus ja me leppisime kokku, et järgmisel päeval pärast seda, kui ta on käinud komandantuuris end üles märkimas, tuleb ta võõrastemajja, minu tuppa nr. 39. *(NSV Liidu siseasjade rahvakomissari Lavrenti Beria 16.07.1940. a. korraldus Pensa UNKVD I eriosakonna juhatajale nägi ette "kohustada Laidoneri iga nädal ilmuda UNKVD eriosakonda registreerimiseks" – I. ja T. L.)*

21.04.1941. a. kirjutatud ettekanne. Kohtumine Laidoneriga võõrastemajas

21. aprillil kell 12, nagu oli kokku lepitud, tuli Laidoner minu juurde võõrastemajja "Grand Hotel", tuppa nr. 39, kust lahkus kell 13.30.

Selle pooleteist-tunnise kohtumise ajal leidis meie vahel aset väga huvitav vestlus. Kõigepealt rääkisin talle oma muljetest Schilleri tragöödia etenduselt "Maria Stuart". Näitamaks, et olin rahulikult suhtunud Maria Antonovna otsusesse mitte teatrisse minna ütlesin: "See on vast isegi hea, et Maria Antonovna eile teatrisse ei tulnud. Esiteks on näidend sisult väga raske ja teiseks ei olnud näitlejaid hästi kuulda – saali akustika on halb. Rahvast oli aga palju, sagimist riietehoius ja puhvetis..."

Laidoner: "Saime ka Eestis teatris käia küllalt vähe, kuna oma töö pärast tulin tavaliselt võrdlemisi hilja koju. Pealegi olid meil kodus õhtuti tihti külalised ja me ei saanud kuhugi välja minna. Siin, Pensas ei ole selleks aga üldse mingit soovi. Ka tuttavaid, kellega tahaks kokku saada, siin ju ei ole."

Mina: "Peaksid olema. Ei tohi päris üksi jääda, elate siin juba kaua."

Laidoner: "10 kuud. Ei, uute tutvuste järele ei tunne ma vajadust. Arvan, et nii mina kui teised tunneksid sellest vaid ebamugavust. Oleme väljasaadetud ja niisuguste inimestega suhtlemist välditakse praegu."

Mina: "Meil Rjazanis on palju väljasaadetuid, kellele Moskvasse elamisluba ei anta. Niisuguseid inimesi on peaaegu igas asutuses ja ettevõttes. Nende seas on palju endisi ohvitsere. Kuid üksindust me ei tunne. Neid on ka minu tutvusringkonnas, me käime läbi, kohtume ühe ja teise juures, mängime preferanssi, võtame pitsikese ja räägime, mis uudist. Uudiseid on praegu igaühel: stahhaanovlastest, Stalini preemia laureaatidest, tööluusuritest, neist, kes alimente ei maksa või sellest, mis räägitakse pikkades poejärjekordades jms. Pealegi elame põneval ajal; käib sõda kahe suurriigi – Saksamaa ja Suurbritannia vahel. Nii et neid sündmusi on palju, mille üle praegu arutada."

Laidoner: "Teil on õigus: see kõik on väga huvitav. Mina ei aruta küll kellegagi midagi, ainult vaatan. Näiteks vene naisi. Harva juhtub silmama 25–30-aastast naist, kes näeks terve ja soliidne välja. Enamuses näeb haiglase ja väsinud ilmega naisi, kes on mures oma igapäevase leivahankimisega, ühe või teise vajaliku asja kättesaamisega. Siin küll ei ole näha, et naine oleks orjusest vabanenud, nagu sellest nõukogude ajakirjandus kirjutab. Nõukogude naine, mulle tundub, on väga üle koormatud. Kui eksin, siis parandage mind või vaielge vastu. Sellisele järeldusele olen tulnud mitmel põhjusel. Keskealised naised välismaal – Prantsusmaal ja Saksamaal, eriti Prantsusmaal – näevad välja nooruslike ja tervetena. Oma majapidamistööde kõrvalt, mis neil on korraldatud eeskujulikult, leiavad nad aega tegeleda ka iseendaga, oma välimusega, riietusega. Sealsed naised ei ole üldse huvitatud endile mingite eriliste õiguste väljavõitlemisest. Nad näevad oma rolli laste kasvatamises, kultuurse kodu rajamises. Aga mida näen ma siin, Venemaal? Naisel ei ole aega hoolitseda mitte ainult oma välimuse eest ega kodu eest, vaid ta ei jõua ka oma lapsi kasvatada. Vaatan lapsi meie maja ümber, räägin nendega, teen nalja. Pean ütlema, et vaatamata sellele, et neil on ema ja isa, tunnevad nad ennast kodututena. Kui naine, kes käib tööl, peab koju jõudes hakkama süüa tegema, pesu pesema, õmblema, poodi minema, siis tal ei jäägi enam aega laste jaoks. Ta ei jõua neid õpetada ega kasvatada. Lapsed jäävad hädisteks, neist saavad enamasti huligaanid, isegi kurjategijad. Mind huvitab näiteks, millel põhineb laste kommunistlik kasvatus kodus ja koolis? Sellest ma saan aru, kuidas teie oma last kasvatate – teie abikaasa, ämm ja teie ise olete säilitanud eneses religioossed tunded, püüate arendada oma lastes kõrgeid vaimuväärtusi. Te võite seda teha, sest olete omandanud teatava moraali ja eetika. Aga kommunistide peredes? Missugust moraali ja eetikat õpetatakse lastele seal?"

Mina: "Ma olen teist aastat lastevanematekomitee esimees ja kursis selle küsimusega. Võin teile sellest põhjalikult rääkida."

Laidoner: "Olen tänulik kuulaja."

Jutustasin Laidonerile meie noorsoo tegelikust kasvatamisest. Kõne all olid pioneeride ja komnoorte organisatsioonid, laste kangelasteod, Pavlik Morozov jne. *(P. Morozov, vene koolipoiss, nõukogude tehismütoloogia tüüpkangelasi. Hukkus selgusetuil asjaoludel 1932. a. Hiljem kujutati Morozovit kolhoosiliikumist saboteerinud kulakute paljastajana. Temast kujundati NSV Liidus üldtuntud noore kangelase eeskuju. – I. ja T. L.)* Laidoner kuulas mind tähelepanelikult, kuid ilmselt soovis kuulda midagi muud, kindlasti seda, et ma

oleksin nõus tema tähelepanekutega noorte moraalitusest. Püüdes ta soovi rahuldada, tõin näite oma gümnaasiumiajast: "Tuletage meelde, kuidas me lastena põlgasime keelepeksjaid ja pealekaebajaid. Ka õpetajad suhtusid neisse põlgusega. Nüüd aga kool soosib keelekandjaid. Võtame kasvõi Pavlik Morozovi, kes reetis oma isa ja kättemaksuks tapeti, ja kellest tehti kangelane ning püstitati talle mälestussambaid. Kas selline Pavlik peab siis olema meie ajal lastele eeskujuks? Muidugi mitte!" Laidonerile meeldis see jutt. Toetasin ta tähelepanekuid ka naiste osas. Innustunult jätkas ta oma mõtete avaldamist paljudes küsimustes.

Alljärgnevalt mõned neist, mis väärivad tähelepanu: 1) kui range on Punaarmees distsipliin ja kuidas on korraldatud punaarmeelaste väljaõpe ja kasvatus, 2) kui palju teenib Punaarmees endisi ohvitsere ja kuidas suhtub neisse juhtkond, 3) poliitorganite tegevus ettevõtetes, nende struktuur ja juhtimine, 4) NSVL sõjaks valmisolek toitlustamise, varustuse ja relvastuse poolest, 5) raudteetranspordi võimalused mobilisatsiooni korral, 6) kuidas mõjus raudteevõrgule sõda Soomega, 7) kas ja mida räägitakse sõja puhkemisest NSV Liiduga, ja kellega siis, 8) kuidas on korraldatud töö asutustes ja ettevõtetes, milline on distsipliin, kas täheldatakse üleväsimust. Vastasin küsimustele lühidalt, püüdes teha seda Laidonerile meelepärasel viisil. Esitasin ka ise küsimusi, et kõik paistaks tõenäone, ja lasksin tal endal pikemalt rääkida. Alljärgnevalt sain vastused järgmistele küsimustele:

1. küsimus: "Öelge palun, kas eestlased suhtusid Eesti liitumisse Nõukogude Liiduga tõepoolest nii rõõmsameelselt, nagu seda kirjutatakse meie ajalehtedes?"

Vastus: "Mis te nüüd! Muidugi mitte. Kas eestlastel oli oma väikses iseseisvas riigis halb elada? Meil oli ju kõike külluses. Meie tööline, meie talupoeg ei tundnud absoluutselt millestki puudust. Riided, jalatsid olid suhteliselt odavad, leiba ja pekki jätkus kõigile. Niisugust talupoega meil ei olnudki, kellel poleks olnud oma lehma, siga, kanu. Kui te oleksite näinud, mismoodi käis riides kõige lihtsama töölise laps! Meil sai osta suveriided suvel ja talveriided talvel. Kui punaväelased tulid Eestisse, hakkasid nad kohe kauplusi ründama, et osta odavaid jalanõusid, riideid, käekelli, jalgrattaid. Kas rahvas oleks võinud oodata, et nendest külalistest saavad head peremehed? Muidugi mitte. Teadsime mõistagi ka varem ajalehtede põhjal ja inimeste käest, kes külas käisid, et Venemaal on kõigest puudu. Mind paneb siiski imestama, kuhu ikkagi kõik kaob? Tööline teeb Venemaal palju tööd, talupoeg kolhoosis samuti, aga kauplustes on tühjus. Igas poes on 2–3 müüjat, lisaks juhataja, ja kellelgi ei ole midagi teha. Kaupa pole ollagi, kuid iga kuu revideeritakse ja avastatakse puudujääk. Minu meelest tekivad need puudujäägid oskamatusest teha tööd ja korraldada. Vahel kuuleb, et need puudused on tingitud sellest, et Venemaa kulutab lõviosa oma rikkustest riigi kaitsevõime suurendamiseks. Osaliselt on see õige, aga ma küsiksin vastu: kas Saksamaa või Inglismaa ei ole oma majandust vastavalt kaitsenõudele ümber teinud? Ei Saksamaal ega Inglismaal näe te midagi niisugust, mis pidurdaks rahva toiduainetega varustamist. Seal te ei näe neid voblajärjekordasid, nagu siin. Saksamaal on näiteks käibel toidukaardid, need on võrdselt kehtivad nii rikaste kui vaeste jaoks, kõik saavad ettenähtud korras kätte oma riided, jalatsid ja

toiduained. Siin on aga raske ka tühisematki asja hankida. Näiteks kala. Rahu ajal oli seda siin igal pool külluses, aga nüüd ei mingisugust ega mitte kusagil. Meil Eestis on iga sorti kala, nii värsket kui konservikarpides. Nüüd saab siis eesti rahvas aru, missugune oli elu kodanliku valitsuse ajal ja sellest, kuidas tuleb elama hakata nüüd, missugune vahe see on."

2. küsimus: "Kui eesti rahvas teie sõnul ei tahtnud Venemaaga liituda, miks siis teie valitsus nii kiiresti ja takistamatult riigi iseseisvuse ära andis?"

Vastus: "Rahvas ja valitsus sunniti alluma Punaarmee tääkidele. Seda tehti veel enne liitumist, kusjuures Saksamaa poolt avaldati meie valitsusele tugevat survet, et liitumisleping Venemaaga tuleb tingimata sõlmida. Seega selgub, et Saksamaa kauples välja Balti riikide (v.a. Soome) arvel õiguse peremehetseda Balkanil. Kuidas teisiti saaks seletada Saksamaa praegust triumfi Rumeenia ja Bulgaaria anastamisel?"

3. küsimus: "Öelge palun, kas mõni Euroopa riik tegi katset teie riiki kaasa haarata sõtta Nõukogude Liidu vastu?"

Vastus: "Selline katse oli Suurbritannia poolt, kes püüdis meid Venemaaga kokkupõrkele viia. Kuid Poola kogemusest nägime, millist nn. abi võib Inglismaalt oodata. Pealegi meie valitsus ja eriti mina olime seisukohal, et väikeriigid ei suuda üksi eksisteerida, nende paratamatuks saatuseks on varem või hiljem olla liidus ühe või teise maaga. Meie poolt oleks absurdne olnud hakata Venemaaga sõdima. See oleks kaasa toonud materiaalseid kaotusi ja inimohvreid, mida ei saa õigustada. Iseseisvust sellisel kujul, nagu see meil oli, ei oleks nagunii saanud säilitada."

4. küsimus: "Palun öelge, kuidas Eestis võis äkki olla nii palju kommuniste, ja et nad kõik osutusid ka valituks teie praegusesse valitsusse?"

Vastus: "Neid, kes omal ajal Eestis revolutsiooni tegid, enam ei ole. Nad said kõrvaldatud ja kadusid ei-tea-kuhu. Ka Venemaal ei näe me enam partei keskkomitees ega valitsuses neid mehi, kes tegid revolutsiooni, olid selle eesotsas. Uus põlvkond on nad välja vahetanud. Nii ka meil. Kõrgintelligents on tervenisti välja tõrjutud. Enamus kommuniste saadeti meile Venemaalt või vabanesid nad meie vanglast. Algul ei tehtud erinevate poliitiliste parteide tegevusele mingeid takistusi, kui see jäi viisakuse piiridesse. Kui nad aktiivseks läksid (miitingud, väljaastumised, streigid), tuli nende organisatsioonide tegevus ära keelata. Mäletan, et andsin mai alguses isiklikult käsu demonstratsioonid ära jätta ja töölised hakkasid mulle selle eest tänukirju saatma! Nad kirjutasid: "Lõpuks ometi võime meie, töölised, oma pidupäeval puhata, ringi liikuda, nagu soovime, ilma sunduseta. Võime sõita maale, minna loodusesse, selle asemel et mõttetult ja väsitavalt linnatänavatel tolgendada."

5. küsimus: "Peale ülemjuhataja oli veel sõjaminister. Te allusite temale?"

Vastus: "Ei. Sõjaminister täitis poliitilisi funktsioone ja vastutas varustuse üle. Minu kui ülemjuhataja kohuseks oli administratiivne juhtimine. Olin väljaspool poliitikat, nagu ka mulle alluv Eesti armee. Tõsi, ma olin valitsuse istungitel, võtsin osa mitmete küsimuste lahendamisest, kuid mul oli nõuandev hääl..."

6. küsimus: "Te ütlete, et teieni jõudsid vaid kuulujutud elust Nõukogude Liidus. Küllap saite kasutada ka õigemaid teateid – igal riigil on ju oma luuretalitus."

Vastus: "Võib-olla need teated jõudsid Eestisse, aga neid kasutasid poliitilised võimuorganid. Ma räägin kuulujuttudest, mis minuni jõudsid. Nüüd näen aga oma silmaga, loen kirjandust, ajalehti ja veendun üha kindlamalt, et Nõukogude valitsus hoiab oma rahvast meelega pidevas mures, kuidas hinges püsida. Niisugust massi on kerge valitseda. Kui rahvas saab kõike küllalt, kui ta ei pea iga päev mõtlema ainult leivateenimisele, muutub ta kohe aktiivseks, ja seda valitsusele ebasoovitavas suunas."

7. küsimus: "Mis te käimasolevast sõjast arvate, millega see lõpeb?"

Vastus: "Praegu on veel raske öelda, kes võidab. Nii Saksamaa kui Inglismaa on võimsad riigid. Palju oleneb sellest, kui aktiivselt hakkavad sündmuste arengut mõjutama Ameerika Ühendriigid ja Venemaa. Üks on selge: iga riiki ootavad ees tohutud sisemised muutused. Antud sõjaetapil on juba mitme riigi poliitiline elu muutunud. Inglismaal näiteks ei ole enam ennesõjaaegset eraisikutel baseeruvat kapitalismi. Seal areneb see riiklikul alusel. Ja Saksamaa, Jaapani, Venemaa poliitiline juhtkond – kuidas see on muutunud! Meie ei tee poliitikat ega märka paljusid asju, ja meile tundub vahel, et midagi ei ole muutunud. Tegelikult ei ole see nii. Mis saab Nõukogude Liidust, ei oska veel öelda. Kuid kindel on, et ka tema ülesehituses toimuvad olulised muutused tulevad. Kui sõtta ei kista – on õnn, kui kistakse – ta hukkub. Elame-näeme!"

Laidoner: "Seda, kas hakatakse sõdima või mitte, ei pea me kartma. Me oleme kord juba sõjatulest läbi tulnud. *(Oma tulevast saatust ei osanud Johan Laidoner sel momendil ette aimata, nagu ei osanud seda 1939-1940. aastatel ette näha ka eesti ühiskond. Massiterrorist ja inimeste küüditamisest Nõukogude Liidus ei teatud Eestis midagi ja kui keegi ka teadis, siis arvati, et lääne kultuuriga eesti rahva suhtes seda kunagi ei rakendata. – I. ja T. L.)* Tavakodanikule langeb tagalas suur koormus. Tulevad nälg, haigused. Annavad tunda distsipliinipuudused." *(Uus versioon sõja võitmise kohta lähtub tollasest nõukogude rež iimi all vaevleva rahva tahtest selg sirgu ajada. Sõjajärgsed repressioonid olid suuremas osas suunatud nende vastu, kes hakkasid end liiga vabalt tundma. Ei pääsenud ebasoosingust isegi marssal Žukov. – I. ja T. L.)*

Minuga rääkides ei kaotanud Laidoner kordagi valvsust; korduvalt vaatas ta akna ja ukse poole. Tema rahustuseks lükkasin õhuakna kinni.

Laidoner: "Kas me liiga valjult ei räägi, keegi võib pealt kuulata?"

Rahustasin teda, öeldes, et naabreid mul ei olegi ja kartuseks pole põhjust. Laidoner tänas mind mitmel korral küllakutse eest ja palus mind kindlasti tema poolt läbi astuda enne, kui Pensast lahkun. Lubasin külastada teda 23. aprillil kell 9 õhtul ja palusin tervitada Maria Antonovnat. Sellega oli meie kohtumine lõppenud.

24.04.1941. a. kirjutatud ettekanne

23. aprillil kell 21.00 olin Gogoli 38 maja ees. Aknast nägin vilksti välja vaatamas Laidoneri naist Maria Antonovnat. Väravas seisis kojamees. Ma ei jõudnudki veel kella anda, kui uks avanes ja majast väljus Maria Antonovna, sõnades: "Olge lahked, astuge sisse, I. D.! Ootasin teid akna juures, et näha,

millal te tulete. Abikaasa kuulab praegu söögitoas saksakeelseid uudiseid, võrgupinge on täna väga hea."

Tulnud söögituppa, nägingi Laidoneri raadio juures istumas. Toas oli pime. Laidoner tõusis, pani tule põlema ja tervitas mind, samas vabandades, et ta tahab saate ära kuulata. Ta kustutas tule ja istus uuesti raadiot kuulama. Saade lõppes ja Laidoner hakkas kuuldust jutustama: sündmustest Kreekas, et Kreeka kuningas ja valitsus on põgenenud Ateenast Kreeta saarele, et nende sõjavägi lahkus Albaaniast; sakslaste lennurünnakute edust Kreeka vetes jm. Siis kutsus Laidoner mind lauda ja perenaine tõi meile teed.

Maria Antonovna: "Palun, siin on sink ja kulitš, teie tuleku puhul. Kas teate, peale teie viimast külaskäiku on mul millegipärast söögiisu kadunud."

Mina: "Kas tõesti pärast minuga kohtumist?"

Maria Antonovna: "Vastupidi, kui teie siin olite, oli mul söögiisu päris hea, aga ilma teieta mitte."

Tänasin teda külalislahkuse eest. Imetlesin kleiti tema seljas, mis harmoneerus teeserviisi mustriga. Kõik oli nii lihtne ja stiilipuhas.

Mina: "Kui teie juurde tulen, on mul tunne, et astun Aasiast otse Euroopasse!"

Laidoner ja Maria Antonovna: "See on ju loomulik, sest näete meis ühe Euroopa riigi esindajaid – see on ju nii!"

Laidoner näitas hulka vanu Eesti ajalehti ja ajakirju, pilte eesti töölistest, talupoegadest ja haritlaskonnast.

Laidoner: "Vaadake, kas töölise riietus erineb intelligendi omast? Üldsegi mitte. Meie töölised olid puhtalt ja oma meele järgi riides. Ega ei teegi vahet, kes on tööline ja kes intelligent. Punaarmeelased imestasid, kui Eestisse tulid: "Kus teie töölised on? Neid ei olegi!" Ja kui neid neile näidati, nad ei uskunud. Tuli minna ettevõtetesse. Igal tehase- ja vabrikutöölisel oli oma ametirõivastus. Kui nad olid seda kõike oma silmaga näinud, jäid nad lõpuks uskuma. Vaadake näiteks neid pilte eesti talulastest..."

Laidoner palus Maria Antonovnal näidata fotosid, mille hulgas oli pilte ka nende maakodust. Oma mõisas võttis ta vastu kõrgeid külalisi: Soome Vabariigi presidenti kaaskonnaga, Itaalia suursaadikut, Eesti kindraleid ja ohvitsere. Olid fotod Laidoneride hõbepulmadest ja Laidonerist teenetemärkidega rinnas. Minu küsimusele, kas Eestis võis kanda Tsaari-Venemaa aumärke, vastas ta, et võis küll, nagu ka kõiki muid, olid need antud siis mõne ülikooli või akadeemia poolt. Vaadates president Pätsi fotot küsisin, kas ta teab midagi tema saatusest.

Laidoner: "Ilmselt on see samasugune nagu minu oma, muud ei tea ma midagi."

Mina (fotole osutades): "Kas nende sõjaväelaste seas on ka endisi ohvitsere või on siin kõik juba uued?"

Laidoner näitas nimepidi nii ühtesid kui teisi.

Maria Antonovna (näidates fotot, kus ta rahvariideis laste keskel seisab ja siis fotot kahest buldogist): "Mul on nii kahju oma koerakestest. Ah, kuidas ma igatsen nende järele. Nüüd on nad seal hukkunud."

Mina: "Kas teie sugulastest siis kedagi koju ei jäänud?"

Maria Antonovna: "Sinna jäi mehe vennapoeg, aga temast head peremeest ei tule. *(Siin on agent kirjutanud kas valesti või ütles M. Laidoner tahtlikult nii – Laidoneride majapidamist Eestis hooldas sel ajal Maria Laidoneri vennapoeg Aleksei Kruszewski. – I. ja T. L.)* Meil oli kodus väga suur ja väärtuslik raamatukogu." *(Suurem osa sellest Laidoneride Õllepruuli tänava maja raamatukogust viidi ära SD ülema M. Sandbergeri käsul sügisel 1943. – I. ja T. L.)*

Laidoner: "Mind huvitab vähemusrahvaste küsimus. Kas nende olukord on praegu tõepoolest parem kui Tsaari-Venemaal?"

Selgitasin olukorda üksikasjalikult. Tõin näite headest suhetest tatarlaste ja armeenlaste vahel, mis varem olid Kaukaasias väga halvad olnud.

Laidoner: "Ja kuidas on siin suhtumine juutidesse? Nad on paljudel juhtivatel kohtadel, kas nad on tõesti siin nii andekad ja osavad? Olen kuulnud, et neid on palju ka sõjalis-poliitilistes ringkondades, sõjaväes, NKVD-s. Vastab see tõele?"

Maria Antonovna: "Kahtlemata on juudid andekas rahvas, aga mõnikord on nad üsna pealetükkivad, kas pole?"

Nõustusin tema arvamusega.

Laidoner: "Saksamaalt Eestisse jõudnud juudid rääkisid nende halastamatust tagakiusamisest. Aga miks? Mõtlesin selle üle ja mulle paistab, et väga tihti võttis mõne kõrge ametikoha saanud juut oma kaaskonda tööle sugulase või tuttava ja tõrjus endised töötajad välja. Just juutide sedalaadi kokkuhoidmine tekitabki teistes viha. Olen kuulnud, et NKVD organites töötavad juudi rahvusest uurijad piinavad oma ohvreid eriti jõhkralt. Kas see on sellepärast, et maksta nüüd kätte selle vägivalla eest, mis neile Venemaal minevikus osaks sai? Aga rääkige nüüd elust siinsetes vanglates. Missugune on režiim, toitlustus, töö? Palju neist sureb?"

Jutustasin üksikasjalikult, kuidas mind arreteeriti, viidi läbi ülekuulamisi, elust ja tööst laagrites. Rääkisin sealsest nn. kultuurielust, et laagrites on inimesi alamkihist kuni ülemkihini välja; teadlased, professorid, insenerid, arstid, muusikud, tantsijad, lauljad.

Laidoner ja Maria Antonovna kuulasid mind tähelepanelikult, esitades aegajalt küsimusi.

Püüdsin igati nende uudishimu rahuldada.

Mina (tutvustades ühte perekonda Pensas): "Mees, ta nimi on Ivanov , on raudteelane, transpordivalitsuse ülema asetäitja. Tema naine on kirikuõpetaja tütar; kaks väikest last, kes käivad koolis; ka naiseõde. Naise isa – kirikuõpetaja, kes elas neli aastat Rjazanis minuga samas majas koos oma teise tütre perega (kokku on tal 9 tütart) – arreteeriti ja me ei ole temast enam midagi kuulnud."

Maria Antonovna, olles ise kirikuõpetaja tütar, oli kuuldust nördinud. *(Siin ei ole agendil õigus: Maria isa ega ka kasuisa ei olnud kirikuõpetajad. – I. ja T. L.)*

Maria Antonovna: "Vana inimene kinni panna – mille eest? Mis kahju küll tema võis teha? See kõik on õudne."

Laidoner: "Kas see raudteelane on kommunist? Kuidas tema asjasse suhtub?"

Mina: "Ta ei ole partei liige. Temaga on väga huvitav rääkida, ta teab palju igasugustest äpardustest raudteevedudel. Töötulemuste võltsimisse pidid töölised suhtuma ükskõikselt, sest neil on nagunii väikesed palgad ja elu vilets." Püüdsin äratada Laidoneride huvi raudteelase perekonna vastu, sest mul oli mõttes seda perekonda oma järgmise Pensa komandeeringu ajal neile tutvustada. Eelkõige Maria Antonovnale kui kirikuõpetaja tütrele oli mõeldud minu jutt preestritest, keda olin näinud igas sunnitöölaagris ja püüdnud neid seal kuidagimoodi aidata. Maria Antonovna ohkas ja heitis mulle tänuliku pilgu. Ilmselt tänutäheks minu inimliku suhtumise pärast vaimulikesse palus ta Laidoneril tuua nende toidutagavaradest newfoundlandi banaane ja pakkuda mulle.

Maria Antonovna: "Teate, millest ma puudust tunnen? Mustast terapiprast."

Mina: "Kui Moskvasse sõidan, püüan sealt seda hankida ja teile saata."

Laidoner: "Millal arvate jälle siia sõitvat?"

Mina: "Oleneb kõik sellest, kui kiiresti minu tellimus siin Pensas täidetakse."

Laidoner ja Maria Antonovna: "Suurepärane. Jääme ootama järgmist kohtumist."

Maria Antonovna: "Kas retsept juuste jaoks, millest te rääkisite, on ikka meeles?"

Mina: "Kui lubate, saadan selle postiga kohe, kui Rjazani jõuan. Ainult et palun vabandust, arusaadavatel põhjustel jätan kirjale oma nime ja aadressi märkimata."

Laidoner: "Õige."

Maria Antonovna: "Teeme nii, et kirjutan selle kohe üles."

Ta palus mul pliiatsi anda ja kirjutas rohekat värvi paberilehekesele: Rjazan, Rjažskaja 42. Seejärel võttis Laidoner raadioaparaadi all olevalt riiulilt paksu raamatu – võõrkeelse atlase – ja täpsustanud tänava nime, kirjutas aadressi väikeste tähtedega raamatusse, ridade vahele. Kell oli 23.30. Kuulasime koos öiseid raadiouudiseid ja arutlesime sõjasündmuste üle, misjärel kavatsesin hakata ära minema.

Laidoner: "Kuhu teil kiiret, ei ole ju veel nii hilja, saaksime veel koos olla. Mul on väga hea meel selle kohtumise üle. Olete mulle nii palju rääkinud elust Nõukogude Liidus, mis on tõsi ja mida vaevalt et kellegi teise käest oleksin kuulnud. Te räägite avameelselt ja usutavalt. Ma hindan seda väga. Te olete soovitanud mul tööle minna ja hakata inimestega rohkem suhtlema, aga ma näen, et inimesed siin Pensas ei kipugi nii väga teistega suhtlema, nende eluviis on piiratud; aina mured, kuidas seda või teist asja hankida, ja aega muuks ei jäägi. Mind huvitab tegelikult kommunistide olmeelu, kuidas nad käituvad oma perekonnas, missugune on nende moraal. Mulle tundub, et omavahelist suhtlemist neil ei ole. Võib-olla on nad tööga liialt seotud, võib-olla lihtsalt kardavad üksteist. Privilegeeritud klassiks on nüüd kommunistid. Kas nad ei ole seesama aadel, keda varem hukka mõisteti – ainult teise nime all? Olen kindel,

et ka Nõukogude Liidus saavad olema erinevad grupid, klassid (kommunistid, kangelased, väljapaistvad inimesed jt.). Elu hakkab dikteerima jälle kadedus ja võitlus, mis kunagi ei lõpe. Noh, tulete teine kord, siis räägime edasi."

Laidoner ja Maria Antonovna palusid tervitada mu peret ja soovisid mulle head teed.

Laidoner (välisuksel): "Väga meeldiv oli teiega suhelda, me jäime väga rahule. Maria Antonovna silmis olete te inimene, kes on jäänud kindlaks oma veendumustele, teie eluvaade ja moraal äratasid temas täit imetlust. Uskuge mind, palun, ja võtke vastu minu kõige paremad soovid teile edaspidiseks."

Mina: "Olen alati teie teenistuses, Ivan Jakovlevitš. Võite tulevikus kindlasti loota minu abile ja sellega arvestada."

Maria ja Johan Laidoneri ja nende salapärase külalise I. D. edaspidistest kohtumistest (ja kas neid üldse enam oli?) puuduvad andmed – Laidonere aidata ei saanud enam keegi...



Pensa. Ülejõe sild, mis asub Laidoneride maja lähedal.
Pensa Koduloomuuseumi fotokogu

Pensa, Gogoli 40 – maja, kus elasid Laidonerid.
Foto: V. Ivaštšenko

Pensa, Gogoli 38 – maja, kuhu tulid kirjad Laidoneridele.
Foto: V. Ivaštšenko



J. Laidoneri isikutunnistus 1940. aastast koos tõlkega.
Laidoneri Muuseumi arhiivikogu

С. С. С. Р.

Народный Комиссариат Внутренних Дел

Управление НКВД

Пензенской области

26 Июля 1940 г.

№ 21580

г. Пенза

УДОСТОВЕРЕНИЕ

(взамен паспорта)

Дано Лайдонер Ивану Яковлевичу

он ограничен в правах передви-
права выезда за пределы ука-
жительства. Проживает г. Пенза,
Гоголя, дом № 38
состоит под гласным надзором
Управления НКВД
по Пензенской области
и обязан явкой на регистрацию еже-
недельно по понедельникам
Спецотдел УНКВД по Пензенской области
отсутствии отметки о своевременной
регистрации удостоверение не
действительно.

Начальник I Спецотдела УНКВД
Пензенской области



TÕEND
(passi asemel)

N S V L
Siseasjade
Rahvakomissariaat
Pensa oblasti
NKVD Osakond
26. juuli 1940. a.
nr. 21580
Pensa linn

Foto

Pitsat

Antud **Laidoner**
Ivan Jakovlevitš
et tema kohta kehtib piiratud liikumiskeeld ja äramärgitud elukohast väljasõitmise keeld. Elab **Pensa linnas,**
Gogoli tän., maja nr. 38
On järelvalve all
Pensa oblasti
NKVD Osakond
ja on kohustatud registreerima
iga nädala esmaspäeval
Mitteõigeaegse isiku kohaleilmumise korral Pensa obl. UNKVD Eriosakonda loetakse tõend kehtetuks

Pensa oblasti UNKVD I Eriosakonna ülem /allkiri/

SUMMARY

A trap for two. J. Laidoner in Pensa – April 1941.

Irene and Tanel Lään, Laidoner Museum

Reports written by an NKVD agent with the code name *Dagestanets* are documentary evidence on what General Johan Laidoner, C-in-C of the Estonian armed forces, thought and observed in the initial stages of World War II, when he and his wife Maria lived as deportees in Pensa.

We do not know the name of this agent and it is not really important. He had served under Laidoner's command in the 3rd Caucasian corps of the Tsarist army. As a former officer he shared with the general common moral and ethical values, which had been suppressed in Russia after the Bolshevik Revolution. The agent admitted as much but, nevertheless, chose to co-operate with the NKVD in the hope that as the "former regime representative" he would survive, or save himself and his family by outsmarting his superiors.

Thus both Johan Laidoner and his former fellow serviceman fell into the trap set by the NKVD: in this "game" one was the "pursued", the other was the "pursuer". It appears from the reports of the agent that both roleplayers were possessed by an involuntary desire to discuss sincerely their thoughts and emotions. Naturally, the leading role belonged to General Laidoner.

Information contained in six reports offers much food for thought, and helps to better understand J. Laidoner and his motivations for actions taken during these revolutionary times in history.

The first meeting with J. Laidoner took place at a marketplace. The agent's task was to win the general's trust and, indeed, he succeeded to a certain extent.

The second meeting was staged as an accidental encounter on one of the Pensa streets. Both men reminisced about the past. The agent spoke about his life in the post-revolution years, the suffering he had endured, and his job at a Ryazan factory which produced farm machinery. Laidoner explained his reasons for deportation, and talked about the low living standards in Pensa, inviting the agent for a visit.

The third meeting took place at the Laidoners' where the agent met Maria Laidoner. They talked about the past and the fate of former officers in the Soviet Union. Apparently, the task of the Laidoners' guest was to make Johan Laidoner, a highly experienced former military officer, consider the option of sharing his experience and expertise in the Soviet Union.

The fourth meeting took place again at the Laidoners' and lasted thirty minutes. It became evident that the Laidoners did not wish to be seen in public. Maybe, the agent had not yet managed to secure their full confidence in him.

The fifth meeting took place at a guesthouse where the agent stayed. On this occasion J. Laidoner was more outspoken, probably assuming that the room was not tapped. They talked about the war in Europe, the readiness of the Soviet

Union for this war. And also, that Estonia did not join the USSR voluntarily. In answer to the question what will happen in the Soviet Union, Laidoner replied, "Can't say. Definitely significant changes."

The sixth meeting was again at the Laidoners' place. Together they leafed through old Estonian newspapers and magazines, looked at the photos of Estonian workers, peasants and intellectuals. J. Laidoner thought that people in Pensa did not communicate with each other and their lifestyle was confined. He expressed the opinion that the Communist regime would not last long.

Аннотация

Западня для двоих

Генерал Лайдонер в Пензе. Апрель 1941 года

Ирене и Танел Ляэн
Музей Лайдонера

Данная публикация – документальный материал – подробные донесения агента НКВД о мыслях и намерениях бывшего главнокомандующего Эстонской армии генерала Лайдонера в ходе начавшейся войны в Европе.

Нам неизвестна личность агента, вступившего в контакт с генералом Лайдонером, да это и неважно. Важно, что он – бывщий сослуживец генерала по 3-му Кавказкому корпусу, бывший офицер царской армии, участник I мировой войны. Тем самым он – человек, близкий генералу не только общим военным прошлым, но и воспитанием, нравственностью, признанием общечеловеческих ценностей, попранных большевисткой революцией. Этого он не может скрыть даже в своих донесениях органам НКВД, на сотрудничество с которыми в ту пору вынуждали "бывших" под угрозой уничтожения.

Острое желание искренне поделиться мыслями и чувствами, но, вместе с тем, боязнь западни-проверки скрытным наблюдением и подслушиванием пронизывают взаимоотношения героев данного повествования. Главным из них, конечно же, является генерал Лайдонер, заслуги которого в создании Эстонии как самостоятельного государства трудно переоценить, а его роль в падении Эстонской Республики, принесшей малому народу невосполнимые жертвы, до сих пор толкуется по разному не только пострадавшими, но и историками.

Донесения дают повод для новых размышлений о личности генерала Лайдонера, о его понимании прошлых и текущих событий в СССР и мире. Сохранились записи о 6-ти встречах агента с генералом Лайдонером. Возможно, их было больше, но нам об этом пока неизвестно.

Первая встреча была запланирована на рынке. Перед агентом ставилась цель войти в доверие к генералу, что ему в некоторой степени удалось.

Вторая встреча на улице города Пенза была также подстроена как случайность. Оба вспоминали прошлое. Агент рассказывал о своих мытарствах в послереволюционное время и о том, как теперь работает инженером на заводе С/Х Машин в Рязани. Генерал Лайдонер объяснил, почему не скрылся в эмиграции, почему Эстония не оказала сопротивления советизации республики. Попенял на бытовые условия жизни в Пензе и высказал мнение о причинах такого положения. Пригласил агента в гости.

Третьяя встреча была запланирована для укрепления доверия генерала к агенту. Он пришел к Лайдонеру домой, в гости, познакомился с его женой Марией

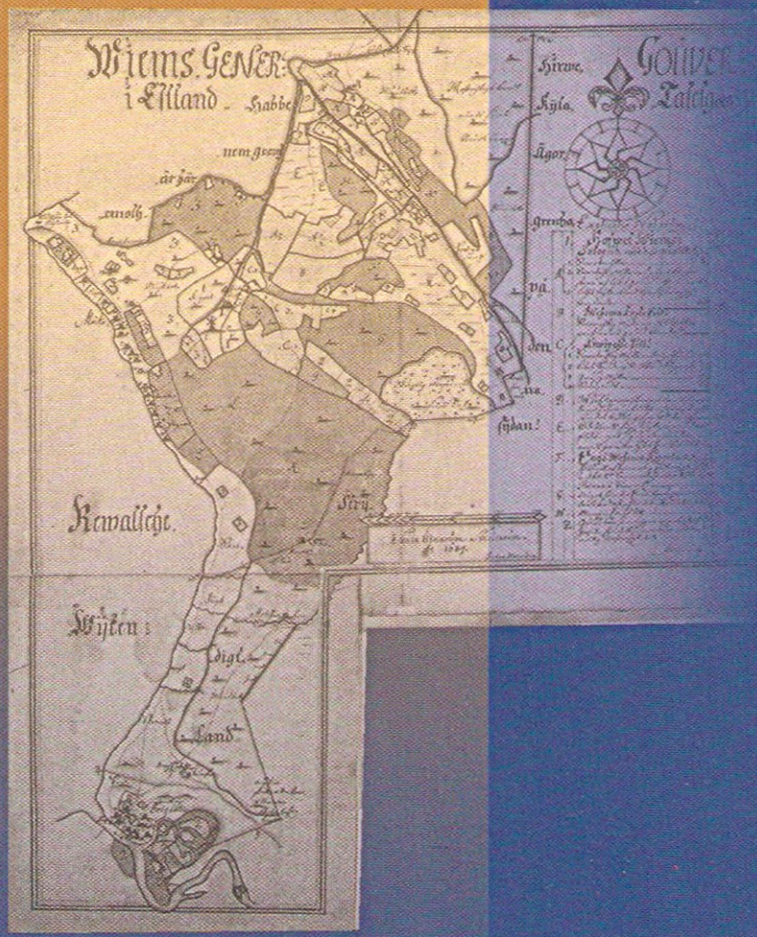
Антоновной. Разговор зашел снова о прошлом, затем о судьбе бывших офицеров в Советском Союзе. Агенту была поставлена задача убедить Лайдонера в преимуществах советской действительности и в полезности принимать участие в строительстве нового общества.

Четвертая встреча дома у Лайдонера длилась всего полчаса. Выяснилось, что Лайдонеры не стремятся показываться пензенской общественности.

Пятая встреча состоялась в гостинице, где остановился агент. Здесь генерал Лайдонер становится гораздо откровеннее, очевидно исключая возможность подслушивания. Речь идет о грядущей войне, о готовности к ней СССР. О том, что эстонцы вовсе не добровольно изъявили "желание" присоединиться к Советскому Союзу. Лайдонер критикует увиденные им быт и порядки, озлобленность людей и их недоверие друг к другу. Что станет с СССР после войны? Лайдонер отвечает: "Еще неизвестно. Но факт, что и в ее строе произойдут немалые изменения." Что касается вопроса о "добровольном" присоединении Эстонии к СССР, то вот ответ генерала: "Ну, что Вы! Разве эстонцем плохо жилось в своем маленьком самостоятельном государстве? У нас ведь было всего в изобилии. Наш рабочий, наш крестянин абсолютно ни в чем не нуждались. Когда пришли к нам сюда красноармейцы, они в первую очередь набросились на магазины, мог ли народ эстонский ожидать от этих гостей, что они будут хорошими хозяевами? Конечно нет."

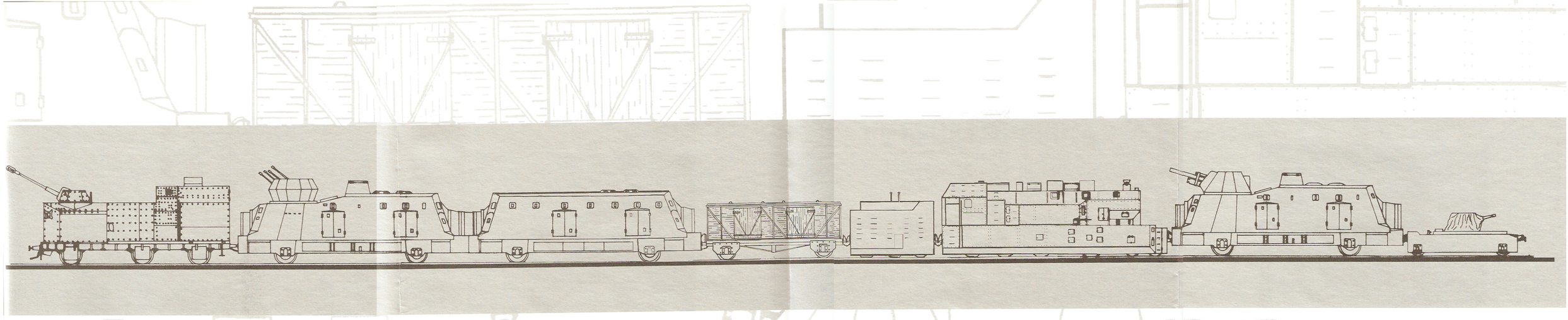
Шестая встреча, прощальная, состоялась у Лайдонера дома. Разговор шел о морали и нравственности, которые, по мнению генерала, в советском обществе попраны. Не верил он и в то, что у коммунистической партии будет долгая жизнь.

Trükk ja köide: K&O Offset



Viimsi mõis
J. Holmbergi kaardil (1689)

TEOSTUS
SE&JS



Saksa soomusrong II maailmasõja perioodist.

Joonis: Armin Valter