

# Eesti sõjalaevastiku olukord ja võimalikud relvahanked Suurbritanniast aastail 1920–1921

Arto Oll

## Sissejuhatus

Pärast Tartu rahu sõlmimist 2. veebruaril 1920 lõppes sõda Eesti Vabariigi ja Nõukogude Venemaa vahel. Sõjategevus oli lõppenud juba veidi varem, 3. jaanuaril 1920, kui hakkas kehtima vaherahu. Eesti mereväel,<sup>1</sup> mis oli loodud sõjaolukorras ja jõudnud tegutseda veidi üle ühe aasta, tuli muutuda rahuaegseks organisatsiooniks. Vabadussõja-järgne demobilisatsioon Eesti kaitseväes andis väga valusalt tunda just mereväes, sest paljud tehnikaspetsialistid (ohvitserid, allohvitserid, mehaanikud, kütjad jne) läksid reservi. See omakorda andis tuntava löögi sõjalaevastiku lahinguvalmisolekule ehk teisisõnu – vähenes merekaitsevõime.

Aastatel 1920–1921 oli mereväe arengukontseptsiooni väljatöötamine riigikaitse vaatepunktist tähtsal kohal. Omaette teema oli sõjalaevastik, mis oli Eesti-sugusele väikeriigile väga kulukas relvaliik ja mille lahinguvalmiduses hoidmine nõudis märkimisväärseid ressursse. Päevakohaseks muutus mereväe võimsaimate laevade, miiniristlejate Lennuki ja Wambola (rahvusvahelise klassifikatsiooni järgi hävitajate) rakendamise küsimus. Probleem oli selles, et need laevad ei kuulunud mitte Ees- tile, vaid inglased olid andnud need Vabadussõja alguses Eesti mereväe käsutusse.

---

<sup>1</sup> Mereväe organiseerimisega tehti algust juba 1918. aasta veebruaris, kui Eesti sõjaväe ülema Andres Larka päevakäsuga moodustati staabi inspektorijaoskonna all mereväejaoskond. Eesti mereväe sünnipäevaks peetakse aga 21. novembrit 1918. Sellest kuupäevast kinnitas Eesti Aju- tise Valitsuse sõjaminister kindralmajor Andres Larka oma päevakäsuga Sõjavägede Staabi juu- res oleva mereväe valitsuse koosseisu, mille ülemaks sai II järgu kapten Rudolf Schiller. ERA (Eesti Riigiarhiiv) 527.1.999, 2; *Merendus* nr 1 (1935): 4–9.

Sellega seoses tekkis riigikaitse jaoks arvukalt küsimusi. Kõigepealt muidugi see, kas miiniristlejad jäävad Eestile. Juhul kui inglased oleksid laevad Eestile andnud, siis kas on mõtet neid pidada või tuleks nende asemele hankida Suurbritanniast täiesti uued laevad? Mereväel eesotsas merejõudude juhataja Johannes Hermiga<sup>2</sup> oli Eesti merekaitset keeruline planeerida.

Eesti merevägi oli aastail 1920–1921 ränkade valikute ees. Palju arutati selle üle, millisel kujul peaks merevägi rahuajal edasi eksisteerima. Eelkõige puudutas see sõjalaevade ülalpidamist, mis oli väikeriigi jaoks väga suur kulu. Sõjalaevastiku olukorda tuli tingimata muuta. Mereväe ohvitserkond pidi üksikasjalikult läbi töötama kõik võimalused sõjalaevastiku parandamiseks. Esmajoones peeti paremaks osta Suurbritanniast uued laevad ning müüa maha kulukad miiniristlejad Lennuk ja Wambola, mille olid inglased andnud lõplikult Eestile alles 28. juulil 1920. Komplitseeriva asjaoluna selgus, et lisavarustust neile laevadele sai hankida ainult Nõukogude Venemaalt.

Alljärgnev artikkel annab ülevaate Eesti mereväe kaitsekavadest aastail 1920–1921 ja sõjalaevade olukorrast. Samuti kajastatakse miiniristlejate küsimuse lahendamist ning katseid laevastikku täiendada ja ajakohastada. Lõpuks antakse hinnang mereväe tegevusele sõjalaevastiku arendamisel aastatel 1920–1921 vastavalt kaitsekavadele.

## **Mereväe olukord Vabadussõja lõpus ja esimesel rahuaastal**

Eesti merevägi mängis Vabadussõja käigus tähtsat osa. Kuigi laevastik oli väike ning kvalifitseeritud mereväeohvitseride nappus tuntav, suudeti oma ülesannetega siiski rahuldavalt toime tulla.

Eesti sõjalaevastik ei pidanud teatavasti ühtegi merelahingut Vene Balti laevastiku sõjalaevadega. Pigem olid mereväe peamisteks ülesanneteks toetada maaväge (teha dessante), tagada logistiline toetus, transport,

---

<sup>2</sup> Johannes Eduard Herm (14.1.1893–1.1.1926), mereväekapten. VR (Vabadusrist) I/2 ja II/3. Eesti merejõudude juhataja 28.11.1919–1.3.1925. Teenistusleht vt ERA 495.7.1010.

side jne.<sup>3</sup> Kõike seda soodustas Suurbritannia kergeristlejate eskaadri<sup>4</sup> saabumine Tallinna 12. detsembril 1918.<sup>5</sup> Seega sai Eesti väike sõjalaevastik tegutseda inglaste kaitse all.

Tõsist muret valmistas sõjalaevastiku olukord Vabadussõja lõpukudel. Sõjalaevu oli intensiivselt rakendatud kogu sõja vältel ja nende seisukord ei olnud kiita. Alates 1919. aasta novembrist, st Narva kaitselahingute ajal, sõjalaevastik lahinguoperatsioonides enam ei osalenud, sest Soome laht oli jäätunud. Kuni 6. detsembrini osales sõjategevuses veel suurtükipaat Lembit, tulistades vaenlase patareisid ja positsioone Ingerimaal. Seejärel tuli ka Lembit Tallinna talvekorterisse.<sup>6</sup> Lembitu sõjaretk oli ette võetud suure riskina, sest laev võis sõita ainult hädakorral – selle üks neljast katlast oli läbi põlenud ja töökorras oli ainult üks pump.<sup>7</sup>

1919. aasta detsembrist pärineb laevastiku vanemuurtükiväeohvitseri Johan Masiku raport sõjalaevade üldise olukorra kohta. Miiniristlejad Lennuk<sup>8</sup> ja Wambola<sup>9</sup> enam sõjalist jõudu ei kujutanud, sest suurtükid

---

<sup>3</sup> Vt lisaks: Aleksander Warma (koost.), *Merevägi Vabadussõjas* (Tallinn: Kindralstaabi VI Osakond, 1926); Mati Õun, Hannes Walter ja Peedu Sammalsoo, *Võitlused Läänemeres 1918–1919* (Tallinn: Olion, 2003); Reet Naber, *Eesti Merejõudude juhatajad 1918–1940* (Tartu: Kaitseväe Ühendatud Õppeasutused, 2004); *Eesti Vabadussõda 1918–1920*, I ja II köide, koost. August Traksmäe jt, (Tallinn: Vabadussõja Ajaloo Komitee, 1937, 1939).

<sup>4</sup> Eskaader – mereväe taktikaline üksus, mis koosneb kahest või enamast sõjalaevade divisjonist. Koosneb üldjuhul, kuid mitte alati sama tüüpi laevadest (Militerm, <http://mt.legaltext.ee/militerm>, 15. märts 2012).

<sup>5</sup> Johan Laidoner, „Inglaste tulek. Briti laevastiku saabumine Balti merre,” *Kaitse Kodu!* nr 11 (1930): 447.

<sup>6</sup> Õun jt, *Võitlused Läänemeres*, 136; Georg Baum, „Suurtükilaev „Lembit” Vabadussõjas 1918–1919,” ERA 2124.3.51, 17.

<sup>7</sup> Laeva insenermehaanik Tambergi raport „Lembitu” komandörile, november 1919, ERA 527.1.1202, 86.

<sup>8</sup> Miiniristleja Lennuk oli Eesti mereväe lipulaev aastatel 1922–1933. Lennuk (endine Avtroil) ehitati Tallinnas Bekkeri laevatehases aastatel 1913–1917. Veeväljasurve 1350 tonni, kaks auruturbiini kokku võimsusega 32 000 hj. Maksimaalne kiirus 35 sõlme. Mõõtmed: pikkus 107,1 m, laius 9,9 m, süvis 3,0 m. Relvastus: viis 102 mm suurtükki, üks 40 mm Vickersi õhutorjekahur, kaks kuulipildujat, kolm kolmetorulist torpedoaparaati, kuni 80 meremiini. Meeskond: 180 meest. 1933. aastal müüdi laev Peruule ning sai nimeks Almirante Guise. 1949. aastal müüdi vanarauaks.

<sup>9</sup> Miiniristleja Wambola (endised nimed Kapitan 2. ranga Kingsbergen, Kapitan 1. ranga Mikluhho-Maklai ja Spartak). Ehitati 1914–1917 Petrogradis Putilovi tehases. Veeväljasurve 1260 tonni, kaks auruturbiini kokku 32 000 hj. Maksimaalne kiirus 35 sõlme. Mõõtmed: pikkus

olid kulunud ning laskemoona oli järel kõigest 180 mürsku.<sup>10</sup> Miiniristlejatel ei olnud peal isegi ettenähtud arvu (üheksa) suurtükke. Suurtüki-paadil Lembitu olid kõik suurtükid olemas, kuid arvestades seda hulka mürske, mis Vabadussõjas laeva suurtükkidest välja lasti, ei olnud need suurtükid enam usaldusväärsed, nagu hindas nende seisukorda Tiido Kraus.<sup>11</sup> Kõike seda arvesse võttes soovitati vanade suurtükkide väljavahetamiseks hankida miiniristlejatele üheksa, Lembitule kaks ja Peipsi laevastiku divisjonile kaks kuni neli suurtükki.<sup>12</sup>

Laevastiku seisukorra parandamiseks tuli ilmtingimata midagi ette võtta, et vaenlase rünnaku puhul pealinna ja rannikut mere poolt tõhusalt kaitsta. Viimased Inglise ja Prantsuse sõjalaevad lahkusid Tallinna reidilt 29. jaanuaril 1920, kui meri oli jääs ning oldi veendunud, et punalaevastik ei kujuta endast enam reaalselt ohtu. Merejõudude juhataja asekapten Herm tegi sel puhul Eesti kaitseväge esindajana visiidi kerge-ristleja Dunedin komandöri juurde. Kuigi Tartu rahulepingu allkirjastamiseni jäid veel loetud päevad, sai Herm siiski komandörielt rahustava vastuse: „Inglise laevastik on sunnitud jääolude pärast ajutiselt Tallinnast lahkuma, et laevade sissekülmumise võimalust ära hoida. Mingisugust poliitilist põhjust ärasõiduks olemas ei ole. Strateegiliselt ei ole ka tarvis laevu Tallinna sadamasse seisma panna jääajaks, sest et laevasõit varsti lõppemas on ja telegraafi kaudu Tallinna raadio-jaam ka tulevikus täielist koostöötamist Eesti Merejõudude staabiga võimaldab. Niisama on Tallinnas olevatel Briti poliitilistel ja sõjaväelistel missioonidel ühendus Inglise laevastiku komanderiga Tallinna raadiojaama kaudu korraldatud. Niipea kui jääolud lubavad, ilmub jälle mõni inglise sõjalaev Tallinna.”<sup>13</sup>

---

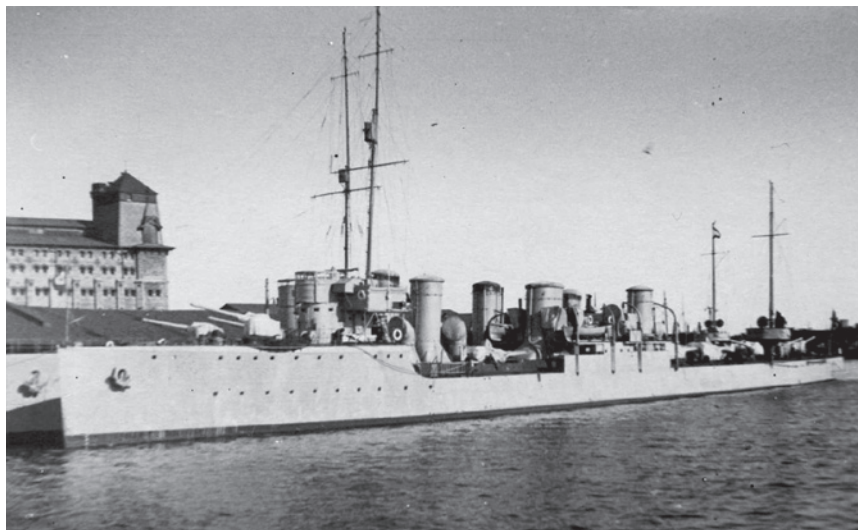
98 m, laius 9,3 m, süvis 3,0 m. Relvastus: neli 102 mm suurtükki, üks 37 mm õhutõrjekahur, kaks kuulipildujat, kolm kolmetorulist torpeedoaparaati, 80 meremiini. Meeskond: 170 meest. Pärast Peruule müümist 1933. aastal kandis nime Almirante Villar. 1954. aastal müüdi vanarauaks.

<sup>10</sup> Laevastiku vanemuurtükiohvitser Johan Masiku raport Merejõudude juhatajale 21.12.1919, ERA 527.1.1465, 133.

<sup>11</sup> Tiido Kraus (hiljem Kore) (26.11.1883–10.5.1945), kaptenmajor. VR II/2 ja II/3. Läänemere laevastiku divisjoni ülem 2.12.1919–16.1.1923. Teenistusleht vt ERA 527.1.563.

<sup>12</sup> ERA 527.1.1465, 133.

<sup>13</sup> *Päevaleht*, 29. jaanuar 1920, 1; *Sõdur* nr 5 (1920): 8.



*Miiniristlejad Lennuk ja Wambola. Autori fotokogu  
Destroyers 'Lennuk' and 'Wambola'*

Kaotades inglaste toetuse merel, pidi merejõudude juhataja välja töötama esimese mereväe rahuaegse kaitsekava. Herm oli sellega juba alustanud, tema ringkirjalisel korraldusel tuli kõikide laevade komandöridel 6. jaanuariks 1920 esitada merejõudude staabile üksikasjalik ülevaade laevade seisukorra kohta.<sup>14</sup> Kirja tuli panna kõik puudused ja ära näidata vajalikud parandustööd, mis tuli asjatundjatel üle kontrollida. Samuti moodustas Herm Läänemere laevastiku divisjoni (1925. aastast mere-laevastiku divisjon) otsealluvusega merejõudude juhatajale, kuhu koondati kõik Eesti suuremad sõjalaevad. Divisjoniülemaks määrati Wambola komandör Tiido Kraus.<sup>15</sup>

Divisjoni koosseisu kuulusid detsembrist 1919 miiniristlejad Lennuk ja Wambola, suurtükilaevad Lembit, Mardus ja Meeme, abilaev Naftalaev nr 1 ning jäämurdja-puksiir Ruhno.<sup>16</sup> Läänemere laevastik ei kujutanud

<sup>14</sup> Merejõudude juhataja ära kiri 1919. a. detsember, ERA 1662.1.1, 307.

<sup>15</sup> Merejõudude juhataja päevakäsk nr 1800, 2.12.1919, ERA 638.1.1, 2.

<sup>16</sup> Rudolf Borgmann [hiljem Linnuste], „Merelaevastiku divisjon – Vabadussõjast tänapäevani,” *Merendus* nr 6 (1933): 167.



*Asekapten (aastast 1924 mereväekapten)  
Johannes Herm, Eesti merejõudude  
juhataja 1919–1925.  
Helga Viilupi fotokogu*

*Lieutenant Commander  
(since 1924 Captain) Johannes Herm,  
Commander of Estonian Navy  
in 1919–1925*

1920. aasta alguses endast arvestatavat sõjalist jõudu:<sup>17</sup> miiniristlejatel puudus laskemoon, Mardust alles ehitati suurtükipaadiks (valmis 1922. aastal), Lembit oli enam-vähem käiguvõimeline ja Meeme olukord polnud samuti kiita.

Juba 26. veebruaril 1920 saatsid asekapten<sup>18</sup> Herm ja tema staabiülem asekapten Hermann Salza<sup>19</sup> sõjavägede ülemjuhatajale salaraporti, milles kirjeldati mereväe vajadusi ja hetkeolukorda.<sup>20</sup> Kõige tähtsamaks pidas Herm Tallinna kaitsmist, kui vaenlane seda merelt pommitab. Rõhutati, et selleks tuleb korda teha merekindluste patareid (Naissaare, Aegna, Suurupi ja Viimsi), kuid nendest üksi ei piisa. Merekindluste varustamiseks ja abistamiseks merel on vaja ka laevastikku.

<sup>17</sup> Briti välisministeeriumi vestlus admiral Pitkaga, ERA 1583.1.528, 268.

<sup>18</sup> Asekapten – II järgu kapten, Vene mereväe auaste, mida kasutati Eestis 1922. aastani, kui nimetati ümber kaptenleitnandiks. Vastab maaväe kolonelleitnandile.

<sup>19</sup> Hermann Aleksander Eduard von Salza (16.4.1885–23.1.1946), kontradmiral (1928), VR I/3. mereväe staabi ülem 29.1.–17.6.1919 ja 20.1.1920–1.3.1925 ning merejõudude juhataja 1.3.1925–15.3.1932. Teenistusleht vt ERA 495.7.5132.

<sup>20</sup> ERA 527.1.1465, 135–136.

*Mereväekapten (aastast 1928  
kontradmiral) Hermann von Salza,  
Eesti merejõudude juhataja  
1925–1932. Eesti Filmiarhiiv*

*Captain (since 1928 Rear Admiral)  
Hermann von Salza, Commander  
of Estonian Navy in 1925–1932*



Mereväe juhtkond arvestas Eesti riigi võimalusi ja pidas paremaks muretseda laevu, mis otseselt vaenlasega lahingut ei peaks. Põhjus, miks suurema sõjalaevastiku mõtet välja ei käidud, oli lihtne: Eesti riik ei oleks suutnud seda ülal pidada, rääkimata ostmisest. Põhieesmärk oli mitte lasta vaenlase laevadel manööverdada ja teine eesmärk oli kaitsta miinivälju. Samuti soovitas Herm tellida Suurbritanniast neli suuremat miinitraalerit, millega saaks Eesti laevateed miinidest puhastada (olemasolevad väikesed traalerid said traalida miine välja ainult teatava sügavuseni). Hiljem oleks traalereid saanud kohandada ka miiniveeskajateks ning nende abil oleks omandatud miiniveeskamise võime. Veel soovitati hankida neli allveelaeva, mis oleksid varustatud torpeedode ja meremiinidega. Allveelaevade soetamine ei olnud sugugi uus ega utoopiline idee. Juba 1918. aasta lõpus oli tolleaegne mereväe ülem Rudolf Schiller soovitanud mereväele allveelaevad hankida, sest viimased olevat Eesti-sugusele väikeriigile kõige sobivamad sõjalaevad.<sup>21</sup>

<sup>21</sup> Mereväe ülema raport sõjaministrile 28.11.1918, ERA 527.1.1020, 11.

Herm ja Salza soovitasid vabariigi valitsusel kindlaks teha, kellele kuuluvad miiniristlejad Lennuk ja Wambola. Juhul kui Briti valitsus otsustaks laevad Eestile päriseks anda, tuleks nad maha müüa või vahetada uuemate hävitajate<sup>22</sup> vastu välja.<sup>23</sup>

Olemasolevate laevade põhiprobleemiks oli suur kütusekulu: miiniristlejad kulutasid tunnis 8–10 tonni naftat, Briti hävitajad aga 2–3 tonni. Juhul kui laevad oleksid Eestile antud, soovitati nende asemele uued muretseda just Suurbritanniast. Suurtükilaev Lembit oli suure tulejõuga, kuid liiga aeglane ja avameresõiduks sobimatu (see oli ehitatud Amuuri jõe tarbeks<sup>24</sup>). Edaspidi kasutati Lembitut eelkõige kadettide õppelaevana. Olemasolevate laevade kasutamine tulevikus pandi küsimärgi alla ning Herm soovitas osta Suurbritanniast 8–12 torpeedodega varustatud mootortorpeedopaati (ingl *motor torpedo boat*, MTB). Need laevad olid hea kiiruse ja manööverdamisvõimega ning nõudsid vähe kütust. Selline oli mereväe kõige esimene rahuaegne arengukava, mida hakati järk-järgult ellu viima.

Hermi kava nägi mereväe arengusuundadena ette nii sõjalaevastiku kui ka merekindluste olemasolu. See oleks olnud Eestile kui väikeriigile sobivaim lahendus, sest peale rannapatareide suurtükkide tulejõu oleks olemas olnud ka arvestatava sõjajõuga laevad. Vajaduse korral oleksid sõjalaevad tegutsenud koostöös merekindlustega (ja ka teiste kaitseväe üksustega). Tänu sõjalaevadele saanuks teostada territoriaalvete vahiteenistust, õpetada välja mereväelasi ning panna sõja korral välja miiniväljad, mis oleksid takistanud sissepääsu sadamatesse ja dessantide tegemist mandrile.

Mereväe peamiseks ülesandeks sai olemasoleva sõjalaevastiku korrastamine. Endiselt oli lahtine miiniristlejate Lennuk ja Wambola saatuse, sest ilma nendeta poleks Eesti merevägi suutnud pakkuda pealinnale

<sup>22</sup> Hävitaja (ka destroyer, miinilaev, miiniristleja), sõjalaev võitluseks all- ja pealveelaevadega, valveteenistuseks, luureks, konvoide ning suurte sõjalaevade kaitseks ja tulelöövide andmiseks rannikule. O. Luhaveer jt (toim.), *Mereleksikon* (Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, 1996), 104. Tavaliselt oli hävitaja relvastatud nelja kuni kuue väikesekaliibrilise suurtüki, torpeedode ja miinidega.

<sup>23</sup> Merejõudude juhataja raport Sõjavägede ülemjuhatajale 26.2.1920. ERA 527.1.1465, 135–136.

<sup>24</sup> Mati Õun, *Eesti sõjalaevad 1918–1940*, I valik (Tallinn: Tammiskilp, 1998), 10.



merelt mingitki kaitset. Üheks laevade Eesti käsutusse andmise tingimuseks oli olnud, et Eesti riik peab neid sõidukorras hoidma.<sup>25</sup> Kuid 1920. aasta alguseks olid Lennuk ja Wambola peaaegu kasutuskõlbmatud, suurtükid olid sõja jooksul ära kulunud ja laskemoon otsakorral. Laskemoona muretsemisega oli suuri raskusi, sest suurtükid olid toodetud Peterburis ja neile sai laskemoona osta ainult Venemaalt. Et laskemoona juurde ei saadud, otsustati suurtükid välja vahetada. Herm oli vastava taotluse esitanud juba 30. detsembril 1919.<sup>26</sup>

1920. aasta jaanuaris, kui admiral Johan Pitka oli Suurbritannias puhkusel, astuti esimene samm miiniristlejate küsimuse lahendamiseks. Pitka rääkis miiniristlejate probleemist Briti admiraliteedi esindajatega ja palus inglasi, et nad müüksid Eestile uued suurtükid koos laskemoonatagaraga. Sellega taheti vihjata ja Suurbritannia valitsust veenda, et miiniristlejad ikka Eestisse jääksid. Müües oleks saanud laevu kasutada sissemaksuks uute ja moodsamate Inglise hävitajate soetamisel.

1920. aasta algul hinnati miiniristlejad Lennuk ja Wambola vastavalt 65 miljoni ja 60 miljoni Eesti marga peale.<sup>27</sup> Huvitav on see, et admiraliteet sellega ka nõustus (suurtükkide hinnaks koos arvestatava laskemoonakogusega oli 97 000 naela),<sup>28</sup> mereväe juhatus aga loobus sellest esialgu. Herm põhjendas oma otsust sellega, et kuna laevad ametlikult Eestile ei kuulu, siis selline „kolossaalne” summa oleks Eesti riigile liiga kulukas.<sup>29</sup>

Laevastiku inspekteerimiseks soovitas Suurbritannias viibiv admiral Pitka<sup>30</sup> suure praktikaga mereväehvitseri Herbert Littledale'i,<sup>31</sup> kellel

---

<sup>25</sup> Kontradmiral Alexander Sinclairi tingimused miiniristlejate laenamise asjus Eestile 4.1.1919, ärakiri, ERA 1583.1.339, lehed nummerdamata.

<sup>26</sup> Merejõudude juhataja raport Suurtüki valitsuse ülemale 30.12.1919, ERA 527.1.1465, 132.

<sup>27</sup> Merejõudude juhataja päevakäsu nr 66, 13.1.1920 põhjal kokkutulnud komisjon sõjalaevastiku hindamiseks, ERA 527.1.104, lehed nummerdamata.

<sup>28</sup> Briti välisministeeriumi kiri 20.3.1920, ERA 1583.1.528.

<sup>29</sup> Merejõudude juhataja salajane raport Sõjavägede staabi ülemale 28.6.1920, ERA 527.1.1465, 146.

<sup>30</sup> Johan Pitka (19.2.1872 – september 1944 (?)), kontradmiral, VR I/1. Eesti merejõudude juhataja 21.12.1918–27.11.1919. Teenistusleht vt ERA 495.7.4179. Johan Pitka telegramm Londonist Johan Laidonerile 19.1.1920, ERA 1583.1.339, lehed nummerdamata.

<sup>31</sup> Herbert Francis Littledale (24.4.1882 – ?), asekaptan. Eesti mereväe instruktor kõigis mere-sõjaasjandust puudutavates küsimustes 19.2 –26.9.1920. Teenistusleht vt ERA 495.7.2857.

olid pealegi olemas head teadmised meresuurtükkidest.<sup>32</sup> Littledale sõlmis Eesti Vabariigiga lepingu, mille kohaselt oli ta kohustatud teenima mereväes ühe aasta ja saama tasuks 660 naela.<sup>33</sup>

Pärast esimest kuud Eesti mereväes kandis Littledale ette seal valitsevast olukorrast. Tema hinnang oli, et laevadel on nõrk distsipliin, paljud ohvitserid on üleliigsed<sup>34</sup> ja laevaruumid on mustad.<sup>35</sup> Siiski mainis ta, et Eesti mereväeohvitserid ja madrused on „iseäralisest heast materjalist”, kes oleksid merel vaprad ja oskuslikud. Et aga nende potentsiaali esile tõsta, tuleb neile selgeks teha, et teenistuslaev on neile kui kodu, mida tuleb korras hoida.<sup>36</sup> Littledale märkis oma kokkuvõttes, et kui lohakus ja mustus on mereväest kõrvaldatud, siis saab eestlasi õpetada samamoodi kui inglasi.

Juba märtsi lõpus hakkas üldine distsipliin laevadel paranema. Aprillis inspekteeris Littledale ka laevade teki- ja siseruume. Kõige paremini oli hoitud Wambola (Läänemere laevastiku divisjoni ülema Krausi laev), Lembitu oli samuti korras, kuid Lennuki puhul märgiti, et see on umbne ja ruumides valitseb suur mustus.<sup>37</sup> Krausi ja Littledale'i kokkuleppel pandi paika laevade suurtükiväeõppuste kavad, mille põhjal hakati tegema laskeharjutusi. Õppusi korraldati mitmel laeval, sest sõjalaevade meeskonnad olid demobilisatsiooniga vähenenud ning suurtükid polnud kõigil korras. Osa suurtükke oli ka ilma õppekuulideta. Samal ajal aga märgiti, et Lembitu suurtükid on üllataval kombel töökorras, ning Littledale soovitas laeva suurtükiväeohvitserile kiitust avaldada.

Olles Eesti mereväe ja selle ohvitseridega tutvunud, andis Littledale mereväe ülemale oma soovitusel.<sup>38</sup> Miiniristlejatest oli eriti halvas olukorras Lennuk, kuid tegelikult ei sobinud kumbki laev oma eripära tõttu

<sup>32</sup> Aseadmiral Pitka telegramm Sõjavägede Ülemjuhatajale 19.1.1920, ERA 1583.1.339, lehed nummerdamata.

<sup>33</sup> Littledale ja Eesti Vabariigi vaheline leping 20.1.1920, *ibid.*

<sup>34</sup> 1920. aastal teenis mereväes kokku 1779 inimest, sh 143 ohvitseri. Ülevaade mereväe organisatsioonist ja koosseisudest 1920. a, ERA 496.4.112, 38.

<sup>35</sup> Littledale'i kiri aseadmiral Pitkale 12.3.1920, ERA 527.1.51, 15.

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> „Lennuki” ülevaatus, aprill 1920, *ibid.*, 44.

<sup>38</sup> Littledale'i raport Merejõudude juhatajale 9.4.1920, ERA 495.2.1, 215.

Eesti laevastikku. Miiniristlejate küttekulu oli liiga suur ja need vajasisid põhjalikumat remonti. Samuti olid miiniristlejad liiga suured Tallinna sadamas manööverdamiseks ja ehkki nad olid suuremad kui tavalised Inglise hävitajad, suutsid nad siiski täita samu kohuseid. Teisisõnu olid need laevad Eestile liiga kallid. Littledale'i arvates oleks Eestile olnud parimaks võimaluseks tellida Suurbritanniast kaks moodsat hävitajat, mis oleksid olemasolevatest miiniristlejatest väiksemad. Peale hävitajate oleks tulnud tellida kaks allveelaeva ja neli traalerit, mida saanuks kohandada ka miinide veeskamiseks. Littledale lisas, et Suurbritannias on selliseid laevu küllalt ja neid ollakse ka nõus müüma. Miiniristlejate eest saadava raha eest saanuks Suurbritanniast osta kokku viis laeva. Littledale arvas, et kui Eesti valitsus tema soovitusi kuulda võtaks, siis võiks prognoosida Eestile juba 1920. aasta oktoobriks tugevat ja väljaõpetatud mereväge.

Miiniristlejate küsimus häiris eelkõige merejõudude juhatajat, kes ei teadnud kuni selle ajani, kellele need kuuluvad. Nii oli merekaitset raske korraldada. Herm määras kahe miiniristleja peale kokku ühe meeskonna, millest jätkus üksnes laevade korrashoiuks.<sup>39</sup> Oma raportis sõjaministrile toonitas Herm, et miiniristlejate saatus tuleb kindlasti enne talve ära otsustada. Kuid 1920. aasta aprillis tuli Hermil saata sõjaministrile<sup>40</sup> järjekordne päring: „Täielikus teadmatuses olles selles, missugune saab tulevikus meie laevastiku koosseis olema, ei ole võimalik tema komplekteerimise mõttes mingisuguseid ettevalmistusi teha. Minul näiteks ei ole siamaani veel seegi teada, jäävad „Lennuk” ja „Wambola” meile või tulevad nad kord inglastele tagasi anda.”<sup>41</sup> Mingit vastust saamata saatis merejõudude juhataja neli päeva hiljem sõjaministrile uuesti raporti, kus selgitas laevade olukorda täpsemalt.<sup>42</sup> Juhul kui halvas seisukorras olev Lennuk jäetaksegi sadamasse ja raha selle kütmiseks ei ole, muutub laev järgmiseks aastaks (1921) täiesti kasutuskõlbmatuks – kõigepealt

<sup>39</sup> Merejõudude raport Sõjaministrile, dateerimata, ERA 527.1.6a, 34.

<sup>40</sup> 18.11.1919–27.7.1920 oli sõjaminister August Hanko, 27.7.1920–26.10.1920 Aleksander Tõnisson, 26.10.1920–25.1.1921 Ants Piip.

<sup>41</sup> Merejõudude juhataja salajane raport Sõjaministrile 22.4.1920, ERA 495.2.1, 199.

<sup>42</sup> Merejõudude juhataja salajane raport Sõjaministrile 26.4.1920, ERA 1583.1.339, lehed nummerdamata.

külmuksid lõhki laeva torud. Peale selle toonitas Herm, et otsus tehtaks kiirelt, sest laeva talvekorterisse seadmise ettevalmistamiseks kulub kolm kuud. Sõjaminister oli laeva konserveerimise ettepanekuga nõus ja miiniristleja Lennuk määrati ajutiselt reservi. Selleks andis laevastiku insenermehaanik asekapten Mihhail Ananitš<sup>43</sup> ka vastavad juhised.<sup>44</sup> Järgmisel kuul võeti laevalt maha kõik torpeedoaparaadid, miinid ja lahinguks vajalik tagavara koos vähese laskemoonaga.<sup>45</sup> Et laevad kuulusid ametlikult Suurbritanniale, ei tohtinud suuremaid muudatusi teha – nad pidid jääma selliseks, nagu nad venelastelt äravõetuna olid. Eelkõige puudutas see laevade mootoreid ja mehhanisme. Laevade kütmine tõi endaga kaasa suuri kulusid, sest nafta oli kallis ja seda tuli välismaalt osta. 30. juulil 1919 saatis mereväe staabiülem Salza sõjaministrile lisaraporti, milles soovitas seada laevad otsekohe talvekorterisse sisse.<sup>46</sup> Siis ei peaks neid naftaga kütma. Kui laevad oleksid olnud Eesti omad, oleks saanud mehhanismid lahti võtta ja korda seada,<sup>47</sup> mis oleks märgatavalt vähendanud küttekulusid. Pealegi olid miiniristlejad kohe pärast vettelaskmist osalenud I maailmasõjas ning neil ei jõutud teha korralikke katsetusi (küttekulu ja suurtükkide osas).<sup>48</sup>

Sel moel olid miiniristlejad (eriti Lennuk) jäänud väga ohtlikku olukorda. Salza rõhutas, et juhul, kui valitsus otsustab laevad talvekorterisse jätta, ei tohiks päevagi viivitada.<sup>49</sup> Pärast poolt aastat järelepärimisi ja erinevate võimaluste kaalumist sai Herm Briti valitsuselt lõpuks ametliku vastuse. 28. juulil 1920 teatasid inglased Eesti välisministeeriumile, et miiniristlejad kuuluvad Eesti riigile.<sup>50</sup>

<sup>43</sup> Mihhail Ananitš (19.10.1888–18.5.1932), kaptenleitnant, VR I/3. Teenistusleht vt ERA 527.1.413.

<sup>44</sup> M. Ananitši juhtnõõrid „Eeltööde tarvis m/r. „Lennuki” reservi saatmise puhul”, aprill 1920, ERA 638.1.92, 50–52; Andres Larka kiri Ants Piibule 26.4.1920, ERA 1583.1.339, lehed nummerdamata.

<sup>45</sup> „Lennuki” komandöri Valentin Grenzi aruanne, ERA 638.1.92, 54.

<sup>46</sup> Mereväe Staabi ülema salajane raport Sõjaministrile 30.7.1920, ERA 527.1.1457, 143.

<sup>47</sup> Asekapten Mihhail Ananitši raport Merejõudude juhatajale 30.7.1920, ERA 527.1.6a, 40.

<sup>48</sup> Merejõudude juhataja salajane raport Sõjaministrile 2.3.1922, ERA 527.1.1476, 49.

<sup>49</sup> Mereväe Staabi ülema salajane raport Sõjaministrile 30.7.1920, ERA 527.1.1457, 143.

<sup>50</sup> Briti välisministeerium Eesti esindajale Londonis professor Piibule 28.7.1920, ERA 1583.1.339, lehed nummerdamata.

Nüüd, kui miiniristlejate küsimus oli lahenenud, tuli hakata mõtlema, mida nendega edasi teha. Suured vaidlused käisid selle üle, kas mereväge kui väeliiki on üldse mõtet edasi pidada – eeskätt sõjalaevastiku suurte kulude tõttu. Loomulikult oleks Eesti kaitsevõime ilma mereväeta kõvasti kannatada saanud ning tuli ära otsustada, missugusel kujul peaks merevägi rahuajal edasi eksisteerima. Mõne plaani järgi tulnuks Mereväe Staap likvideerida ja anda selle kohustused üle Sõjavägede Staabile. Veel tehti ettepanek saata laiali Läänemere laevastiku divisjon. Miiniristlejatele soovitati panna üks meeskond ja hoida neid sadamas.<sup>51</sup> Lembitu plaaniti esialgu alles hoida, sest see kulutas sõjalaevadest kõige vähem kütust.

Kõige tähtsamaks peeti merekindlusi, mis kaitsesid pealinna mere poolt. Merekindlused olid ainuke mereväe koosseisus olev üksus, mille isikkoosseisu kavatseti suurendada. Teisalt teenis merekindluste väljaehitamise kava ka palju kriitikat kui liiga kulukas ettevõtmine, kuid merejõudude rajaja kontradmiral Pitka oli isegi seisukohal, et sõjalaevad tuleb koos maha müüa ja merekindlused korralikult välja ehitada.<sup>52</sup> Merekindlused üksi poleks suutnud pealinna mere poolt tõhusalt kaitsta. Nende tegevuse efektiivsuse tagamiseks oli tingimata vaja abilaevastikku varustamiseks ning koordineeritud meresidet koos vaatlus- ja juhtimispunktidega.

Loomulikult rääkis mereväe tuleviku küsimuses kaasa ka merejõudude juhataja Johannes Herm, kelle erialast arvamust küsis sõjaminister isiklikult. 1920. aasta novembris esitas merejõudude juhataja oma esimese kaitsekava pärast miiniristlejate küsimuse lahendamist.<sup>53</sup> Oma raportis toonitas Herm, et Eesti ei saa endale lubada suurt sõjalaevastikku. Ideaalis võiks Eestil olla hävitajate eskaader, sest see laevatüüp sobivat siinsetele mereoludele kõige paremini. Kahjuks aga ei suutvat väikeriik sellist laevastikku ülal pidada. Võimalikus sõjaolukorras oleks soovitatav omada minimaalset laevastikku, mis suudaks pealinna kaitseks miiniväljad välja panna ning vähemalt vaenlase vahi- ja luurelaevad eemal hoida. Miinide tagavara olevat olemas ja piisav hulk rannapatareisid korda tehtud,

<sup>51</sup> Alampolkovnik Viardi raport Sõjaministrile 30.9.1920, ERA 496.4.114, 16.

<sup>52</sup> *Valve* nr 11 (1922): 5–6.

<sup>53</sup> Merejõudude juhataja raport Sõjaministrile 11.11.1920, ERA 527.1.1465, 170.

et takistada vaenlase sissetungi Tallinna reidile. Miiniristlejad soovitas Herm maha müüa ning võimaluse korral tellida Suurbritanniast uue-  
mad ja moodsamad hävitajad. Selleks oleks tulnud saata Suurbritanniasse  
mereväehvitser, et asi võimalike müüjatega läbi arutada.<sup>54</sup>

Raportist võib samuti välja lugeda, et miiniristlejate olukord oli  
endiselt väga vilets. Sõja puhkemise korral ei oleks laevad suutnud las-  
kemoona puuduse tõttu vaenlast merel takistada. Merejõudude juhataja  
teavitas sõjaministrit ka asjaolust, et Taanist oleks võimalik tellida mi-  
niristlejatele laskemoona. Soomlased olid juba leidnud võimaluse Taani  
abiga oma Vene suurtükkide laskemoonavaru täiendada.<sup>55</sup>

Detsembris 1920 saatis Herm sõjaministrile täiendava raporti, esita-  
des üksikasjalikumad kavad sõjalaevastiku arengu ja laskemoona seisu-  
korra kohta.<sup>56</sup> Miiniristlejatele (kokku üheksa suurtükki) oleks normaalne  
laskemoonavaru olnud 2000 mürsku, olemas oli ainult 100. Samal ajal oli  
laevastik juba võimeline pakkuma pealinnale algset merekaitset miiniväl-  
jade rajamise abil. Miiniristlejad suutvat kumbki peale võtta maksimaal-  
selt 100, suurtükipaat Lembit kuni 60 ning traalerid Kalev, Olev ja Traal  
igauks 50 miini. Ladudes olevat mereväel kokku umbes 2600 meremiini,  
mis oli piisav Tallinna kaitseks miiniväljade rajamiseks. Järgnevalt tooni-  
tas merejõudude juhataja, et kuna ei ole täpselt teada, milliseid hävitajaid  
on Suurbritannia nõus Eestile müüma, ei saa edasisi plaane koostada.  
Selle väljaselgitamiseks pidas Herm vajalikuks saata üks mereväehvit-  
ser, nimelt vanemleitnant Kraus, Suurbritanniasse. Kui selgub, et mingitel  
põhjustel ei saa uusi hävitajaid osta, tuleks kiiremas korras osta välismaalt  
laengud Lennukile ja Wambolale.<sup>57</sup>

Võib väita, et Herm analüüsis olukorda õigesti. Samal ajal, kui üritati  
uurida uute laevade ostmise võimalust Suurbritanniast, rõhutas merejõu-  
dude juhataja olemasolevate laevade kordaseadmise vajadust. Eesti mere-  
väe miiniristlejad olid kiiremad ja suurema tulejõuga kui inglaste sama  
tüüpi hävitajad. Kui õnnestuks saada laevadele arvestatav laskemoona-

---

<sup>54</sup> *Ibid.*, 171.

<sup>55</sup> *Ibid.*

<sup>56</sup> Merejõudude juhataja raport Sõjaministrile 3.12.1920, ERA 527.1.1460, 24.

<sup>57</sup> Merejõudude juhataja raport sõjaministrile 3.12.1920, ERA 527.1.1460, 25.

varu, oleks nende müügihind kõrgem. Alles pärast kõigi võimaluste iga-külgsel analüüsi tuli langetada lõplik otsus selle kohta, kas jätta alles oma võimsad ja kulukad laevad või hankida Vene miiniristlejate asemele odavamad, kuid nõrgema lahinguvõimega hävitajad.

Kõige suuremaks sündmuseks 1920. aastal oli loomulikult miiniristlejate Eestile andmine. Need laevad moodustasid Eesti laevastiku selgroo ja olid kaasatud kõigisse kaitsekavadesse kuni laevade müümiseni 1933. aastal. Laevastik kannatas samuti demobilisatsiooni tõttu. Aasta lõpuks suudeti mereväes taastada Vabadussõja-aegne distsipliin. Laevade ühisõppust navigatsiooniperioodil ei peetud ja miiniristlejad seisis tegevusetult sadamas.<sup>58</sup> Lembitul sõitsid mereväe kadetid lühiajalisele õppesõidule Eesti vetesse ning suurtükipaati Meeme oli rakendatud rannavalves.<sup>59</sup> Ainukese märkimisväärse reisi tegi Lennuk 15. detsembril 1920, kui sõideti Helsingisse, et tuua Eestisse Jüri Vilmsi ja tema hukkunud kaaslaste surnukehad. Laev jõudis Tallinna tagasi kell 5 pärastlõunal. Surnute säilmed jäid järgmise päeva hommikuni laevale kadettide auvahtkonna valve alla.<sup>60</sup>

## Relvahanked Suurbritanniast 1920–1921

Eesti ja Briti mereväe suhted olid head juba alates 1919. aasta detsembrist. Kohe pärast Vabadussõja lõppu pidas merejõudude juhataja Herm vajalikuks komandeerida üks ohvitser Suurbritanniasse. Põhjuseks oli vajadus omada seal Eesti mereväe esindajat, kes vahendaks kahe riigi sõjalisi suhteid. See ohvitser, nooremleitnant Rudolf Möllerson,<sup>61</sup> pidi edastama Eesti mereväele kõige ajakohasemat ja täpsemat teavet võimaliku varustuse ostmise kohta. Oma telegrammis sõjaminister August Hankole rõhutas

<sup>58</sup> Arto Oll, „Eesti Merevägi Johannes Hermi juhtimisel 1919–1925” (magistritöö, Tallinna Ülikool, 2010), 59.

<sup>59</sup> Merejõudude juhataja aruanne kindralstaabi ülemale 20.10.1920, ERA 527.1.1457, 277.

<sup>60</sup> Seppo Zetterberg, *Jüri Vilmsi surm: Eesti asepeaministri hukkamine Helsingis 13. aprillil 1918* (Tallinn: Tänapäev, 2004), 141; *Postimees*, 16. detsember 1920, 1.

<sup>61</sup> Rudolf Aleksander Möllerson (8.8.1892–8.10.1940), mereväe nooremleitnant, VR I/3. Mitmel missioonil Suurbritannias kuni 29.11.1920 (ERA 495.7.3493, 8). Hiljem välisministeeriumi teenistuses: konsul, peakonsul ja saatkonnanounik Londonis, saadik Helsingis ja Berliinis.

Herm, et see lähetus poleks kasulik mitte üksi mereväele, vaid kogu riigile.<sup>62</sup> Arvatavasti pidas ta silmas kahe riigi laiemat kaitsekoostööd. Järgmisel päeval kiitis peaminister Jaan Tõnisson ettepaneku heaks. Peale selle soovitati merejõudude juhatajal hoolikalt läbi mõelda ning esitada Sõjavägede Staabi ülemale polkovnik Jaan Rinkile nimekiri varustusest (laevad, laskemoon jne), mis tuleks Suurbritanniast mereväele tellida.<sup>63</sup>

## Traalerid

Triivivad miinid<sup>64</sup> muutusid laevaliiklusele ohtlikuks pärast sõda, kui laevaliiklus elavnes. Miiniohu tõttu laevateedel olid kindlustusmaksed meritsi kaubaveol kõrged, see takistas Eesti varustamist kaupadega ja tegi need ülemäära kalliks. Mereasjanduse peavalitsuse initsiatiivil anti välja valitsuse määrus, mis lubas igal laevakaptenil omada laevas vintpüssi, et vajaduse korral miinide pihta tulistades need uputada.<sup>65</sup> Hoiatamaks inimesi kaldale uhutud miinide eest avaldas merejõudude juhataja ajalehtedes juhised miinidega ümberkäimiseks. Kuna oli ette tulnud arvukalt õnnetusjuhtumeid, märkis mereväeülem Herm oma juhistes, et kaldale uhutud miinide kahjutustamine on nii ohtlik töö, et see on lubatud ainult vastava ettevalmistuse saanud asjatundjatele.<sup>66</sup> Eesti oma traalerid olid sedavõrd väikesed ja nõrgad, et neid sai rakendada ainult sadamate ja ranniku läheduses, avamerel töötamiseks puudusid traalerid täielikult.

Eesti merevägi püüdis igal võimalusel tugevdada sidemeid Suurbritanniaga, sest sealtp plaaniti muretseda uued sõjalaevad. Tuleb märkida, et välispoliitiliselt orienteerus Eesti Suurbritanniale kuni 1930. aastate keskpaigani. Peale Rudolf Möllersoni saatmise Suurbritanniasse nägi Herm

<sup>62</sup> Merejõudude juhataja kiri Sõjaministrile 12.2.1920, ERA 31.1.1332, 2.

<sup>63</sup> Sõjavägede Staabi ülema polkovnik Rinki rutuline ärakiri Merejõudude juhatajale, juuni 1920, ERA 527.1.1465, 145.

<sup>64</sup> I maailmasõja ajal mineerisid Eesti veealadid nii Saksa kui ka Vene laevastik. Aastatel 1914–1917 arvatakse siinsetesse vetesse olevat veesatud ligikaudu 33 000–35 000 miini. Oll, „Eesti Merevägi,” 41.

<sup>65</sup> Vabariigi Valitsuse määrus 21.5.1920, ERA 31.1.356, 8.

<sup>66</sup> *Päevaleht*, 22. juuni 1920, 1.



soodsat ja kiiret asjaajamisvõimalust ka aseadmiral Pitka kaudu. Juba 28. märtsil 1920 soovitas ta oma raportis sõjaministrile saata Suurbritanniasse just Pitka, kellel on head suhted Briti admiraliteediga (meie mõistes mereväe staabiga).<sup>67</sup> Kava kohaselt pidi Pitka uurima admiraliteedi kaudu võimalusi hankida Eestile esmajärjekorras kaks traalerit, kaks hävitajat ja kaks allveelaeva. Võib eeldada, et tegemist oli pinna sondeerimisega, et välja selgitada, kas Suurbritannia on tegelikult üldse nõus vast iseseisvunud Eestile sõjalaevu müüma. Selleks nägi Hermi kava ette anda Pitkale suured volitused, eelkõige sellepärast, et saaks korraldada laevade kiire Eestisse toimetamise. Raportist võib järeldada, et esmajoones pandi rõhk traaleritele (mis on odavamad kui hävitajad ja allveelaevad), mida oleks väikeriigil kõige otstarbekam soetada.

Nähtavasti kaaluti asja liiga kaua ning 26. aprillil tegi Herm sõjaminister August Hankole ettepaneku hankida neli traalerit. Veel tuletas Herm sõjaministrile meelde, et asjaga tuleb kiirustada. Juhul kui Pitkat ei saa Suurbritanniasse komandeerida, soovitas ta tema asemel saata asekapten Littledale'i või vanemleitnandid Tiido Krausi ja Johannes Plaksi.<sup>68</sup>

Selle kõrval rõhutas Herm, et inglased peaksid laevad teatud tasu eest ise Eestisse tooma, kus need mehitatakse Eesti ohvitseride ja meeskondadega.<sup>69</sup> Briti valitsus vastas omakorda, et I maailmasõjas välja pandud miinide traalimine jääb sakslaste kohustuseks ja Suurbritannia selles osaleda ei kavatse.<sup>70</sup> Teisalt märgiti siiski, et soovitakse teavet miinidest vabastatud laevateede kohta ja ollakse nõus Eestile traalereid laenama.<sup>71</sup> Ants Piip<sup>72</sup> oli sellega põhimõtteliselt nõus, kuid soovis, et laevadele pandaks Eestis Eesti meeskonnad.<sup>73</sup> Eesti valitsus lükkas selle pakkumise tagasi, pidades seda liiga kulukaks.

See plaan ei saanud teoks lihtsal põhjusel: riikliku bürokraatia ja eelkõige finantsraskuste tõttu oleks asi jäänud venima. Tegutseda oli aga

<sup>67</sup> Merejõudude juhataja raport sõjaministrile 28.3.1920, ERA 527.1.1465, 137.

<sup>68</sup> Merejõudude juhataja raporti ärakiri sõjaministrile, aprill 1920, ERA 527.1.1465, 138.

<sup>69</sup> Merejõudude juhataja raport sõjaministrile 26.4.1920, ERA 31.1.508, 3.

<sup>70</sup> Briti admiraliteedi kiri Ants Piibule 2.4.1920, ERA 1583.1.339, lehed nummerdamata.

<sup>71</sup> Briti admiraliteedi kiri Eesti saatkonnale 25.3.1920, ERA 4002.1.21, 11.

<sup>72</sup> Ants Piip (28.2.1884–1.10.1942), VR III/1. Eesti esindaja Londonis 1920. aastal.

<sup>73</sup> Ants Piibu kiri Briti välisministeeriumile 12.4.1920, ERA 1583.1.339, lehed nummerdamata.

vaja kiiremas korras, et võimaldada kaubalaevastiku tegevust rahuajal. Seetõttu osteti laevastiku täienduseks 13. mail 1920 Soomest kaks ratasaurikut, mis said nimeks Suurop ja Ristna<sup>74</sup> ning mis kohandati esialgu miiniraaleriteks, hiljem ka -veeskajateks. Laevade ümberehitamine lõpetati 27. juuliks ning laevad sõitsid Paldiskisse oma esimestele traalimistöodele.<sup>75</sup> Traalerid jäid Eestisse kuni Eesti okupeerimiseni 1940. aastal.<sup>76</sup> Eesti merevägi lõpetas rannikuvete traalimistööd 1922. aasta lõpus,<sup>77</sup> kui puhastati Heinaste ümbruses olnud miiniväli.

### Mereväelaste Suurbritannias koolitamise ja seal rannakaitse mootorpaatide ostmise plaanide luhtumine 1920. aastal

Mereväe kaitseplaani ja sõjalaevastiku uuendamise kava nägi ette ka rannakaitse mootorpaatide<sup>78</sup> (torpeedokaatrite) soetamise. Need laevad oleksid tegelenud eelkõige piirivalvega ning vajaduse korral toetanud sõjalaevu ja merekindlusi. Vene mootorpaate oli pärast I maailmasõda jäänud ka Eestisse, kuid kasutusele merevägi neid ei võtnud. Põhjus oli lihtne – merevägi pidas neid kõlbmatuks (sest neid polnud varem sõjapidamiseks kasutatud). Kõik kaheksa mootorpaati müüdi maha.<sup>79</sup> 19. aprillil soovitati välisministeeriumil asja uurida, et viimane Briti admiraliteediga ühendust võtaks ja päriks järele, kas mootorpaate oleks võimalik osta.

Briti admiraliteet oli sellega nõus:<sup>80</sup> Eestile oli võimalik müüa kaks rannakaitse mootorpaati kokku 4000 naelsterlingi eest, kusjuures see

<sup>74</sup> Merejõudude juhataja raport sõjaministrile 10.6.1920, ERA 527.1.1074, 100.

<sup>75</sup> Traalerite divisjoni ülema asekapten Aleksander Jekimovi raport merejõudude juhatajale 29.7.1920, *ibid.*, 132.

<sup>76</sup> Пеуду Саммалсоо, „„Рижские речные извошки” в ВМС Эстонии,” *Baltfort* nr 2 (10) (2010).

<sup>77</sup> Laevastiku vanemnavigatsiooniohvitseri raport merejõudude juhatajale 21.11.1922, ERA 4002.1.21, 167.

<sup>78</sup> Kiire laev (kaater) ranniku ja rannapatareide kaitseks. Pikkus kuni 12 meetrit, varustatud 1–2 torpeedoga, mõnikord lisaks ka kuulipildujatega.

<sup>79</sup> Mootorpaatide nimekiri koos andmete ja hinnaga, oktoober 1920, ERA 31.1.781, 8.

<sup>80</sup> Briti välisministeeriumi kiri Eesti saatkonnale Londonis 30.4.1920, ERA 4002.1.31, 1.

hind ei sisaldanud torpeedosid.<sup>81</sup> Inglased lubasid mootorpaadid ise kohale toimetada, kui Eesti riik kannab kõik kulud. Samal ajal uuris mereväeülem Herm ka teisi võimalusi. Ta nentis oma raportis sõjaministrile, et välismaalt tuleks tellida kokku kolm rannakaitse mootorpaati.<sup>82</sup> Inglise firmalt Thornycroft<sup>83</sup> tellides saaksid need valmis nelja-viie kuuga ja ilma lisavarustusega läheksid kokku maksma 18 000 naelsterlingit. Teise võimalusena oleks saanud sama tüüpi laevu Itaaliast, kus neid oli müügis tervelt 36 tükki.<sup>84</sup> Itaalia kasuks rääkis asjaolu, et see oli ainus riik, kes lubas välisriikide mereväehvitseri oma sõjalaevadele praktikale.<sup>85</sup> Soomlasedki olid endale soetanud kaks laeva, kuid eestlaste kirjavahetus Itaaliaga venis ja laevaostust ei tulnud midagi välja.

Seega jäid sõelale Thornycrofti või admiraliteedi pakutud kasutatud mootorpaadid. Mereväe ülem Herm eelistas ise viimaseid ja lükkas Thornycrofti pakkumise kõrge hinna tõttu tagasi. Herm rõhutas, et Suurbritanniasse tuleks saata vähemalt kaks Eesti mereväehvitseri inspekterima nende mootoreid, mis tema arvates võisid madalast hinnast järeldades olla üle töötanud. Esmajärjekorras soovitas ta vaadata A-tüüpi mootoreid, sest ehkki need olid teistest odavamad, oli neil piisavalt kiirust.<sup>86</sup>

Asjaajamine kippus selgi korral venima, mistõttu Briti välisministeerium küsis Ants Piibult Londonis, kas Eesti on mootorpaatidest endiselt huvitatud.<sup>87</sup> Sõjaministri abi kindralmajor Larka seisukoht paatide ostu asjas oli järgmine: „... on, ühesõnaga, liiaks”<sup>88</sup>, ning mootorpaatide ostmisest loobuti nende kõrge hinna ja vähese lahinguvõime tõttu. Samas

<sup>81</sup> Briti välisministeeriumi kiri Eesti saatkonnale Londonis 4.6.1920, ERA 1583.1.339, lehed nummerdamata.

<sup>82</sup> Merejõudude juhataja raport sõjaministrile 11.6.1920, ERA 495.2.1, 351.

<sup>83</sup> John I. Thornycroft & Company Limited tegutses aastatel 1866–1966.

<sup>84</sup> Eesti välisministri ringkiri sõja- ja peaministrile 22.5.1920. Mootorpaadi hinnaks oli umbes 120 000 Itaalia liiri, ERA 527.1.1465, 152.

<sup>85</sup> Naber, *Eesti Merejõudude juhatajad*, 64.

<sup>86</sup> Laevastiku insenermehaaniku asekapten Ananitši soovitused laevade tehniliste näitude kohta, ERA 495.2.1, 352.

<sup>87</sup> Briti välisministeeriumi järelepärimine Eesti saatkonnalt Londonis 3.8.1920, ERA 1583.1.339, lehed nummerdamata.

<sup>88</sup> Sõjaministri abi Andres Larka salajane ärakiri välisministrile 13.7.1920, *ibid.*, lehed nummerdamata.

oleksid Briti admiraliteedilt ostetud mootorpaadid olnud igati soodsa hinnaga ning torpeedoga relvastatud kiirpaadi potentsiaal ei olnud ega ole ka tänapäeval üldse väike. Pigem olid takistuseks rahanappus (Eesti oli niigi Suurbritanniale võlgu) ning maaväe ohvitseride asjatundmatud otsused mereväe arengusuundade kohta.

Eesti Vabariigi esimene rahuaasta oli keeruline. Nagu eespool kirjelatud, oli sõjalaevastik halvas olukorras. See tegi Tallinna kaitsmise efektiivsuse küsitavaks, samuti andis see asjaolu löögi mereväe rahuaegsele väljaõppesüsteemile. Mereväe kadetidel, kes pidid saama sõjalaevadel merepraktikat, seda võimalust ei avanenud. Otsiti alternatiive välisriikides ning otsustati pöörduda järjekordselt Suurbritannia poole. Nimelt taheti saata üheksa mereväe kadetti Briti tegevlaevastikku, kus nad saaksid hädavajalikku lahingu- ja merepraktikat. Selle palvega pöördus Sõjavägede Staabi ülem polkovnik Jaan Rink välisministri poole. Samuti pöördus eraviisiliselt sama palvega Briti admiraliteedi poole asekapten Littledale. Rink palus Ants Piibul Londonis uurida, kas Eesti mereväe nooremleitnandid säilitavad Suurbritanniasse praktikale minnes oma auastme, millist vormi peavad nad kandma, mis asutuse kaudu tuleb neile palka maksta ja kui palju maksab üldse üheksa kadeti väljaõpe.<sup>89</sup>

Briti välisministeerium saatis küsimused edasi admiraliteedile, lisades oma soovitused.<sup>90</sup> Admiraliteedist teatati omakorda suure kahetsusega – „very great regret” –, et parasjagu ei ole võimalik kadette praktikale võtta. Briti välisminister lord Curzon<sup>91</sup> palus Eesti valitsust teavitada oma sügavast kahetsusest.<sup>92</sup>

Suurbritanniasse jõudsid eesti mereväeohvitserid alles 1922. aasta lõpus, kui sinna saadeti õppima mereväe nooremleitnandid Johannes Santpank ja Bruno Linneberg.<sup>93</sup>

<sup>89</sup> Sõjavägede Staabi ülema palve välisministrile 7.6.1920, *ibid.*, lehed nummerdamata.

<sup>90</sup> Briti välisministeeriumi kiri Ants Piibule 27.7.1920, *ibid.*, lehed nummerdamata.

<sup>91</sup> George Nathaniel Curzon (11.1.1859–20.3.1925), Kedlestoni 1. markii, India asekuningas 1899–1905, Briti välisminister 1919–1924.

<sup>92</sup> Briti konsulaadi kiri Eesti välisministrile 8.10.1920, ERA 31.1.1601, 2.

<sup>93</sup> Admiraliteedi kiri Eesti saatkonnale Londonis 10.11.1922, ERA 4002.1.17, 2.

## Suurbritanniast hävitajate ostmise võimalused ja seisukohad aastail 1920–1921

Uute miiniristlejate (hävitajate) ostmise küsimus oli väga päevakajaline aastail 1920–1921. Pärast Vabadussõda võttis sõjaministeerium seisukoha, et juhul kui Suurbritannia oleks nõus kinnivõetud Vene miiniristlejad Eestile müüma, ei ole neid mõtet osta.<sup>94</sup> Juba märtsis 1920 pöördus Eesti mereväes teeniv asekapten Littledale Briti saatkonna kaudu admiraliteedi poole ja soovitas toetada eestlastele uute sõjalaevade müümist.<sup>95</sup>

Pärast miiniristlejate Lennuk ja Wambola Eestile andmist 28. juulil 1920 hakkas Eesti kõrgem sõjaline juhtkond arutlema laevade seisukorra ja otstarbekuse üle. Esimesel rahuaastal peeti paremaks kõnealused laevad maha müüa ja soetada Suurbritanniast asemele moodsamad hävitajad. Tegemist oleks olnud väga kuluka ettevõtmisega. Hävitaja-tüüpi laevad oleksid nii või teisiti olnud Eesti-sugusele väikeriigile kallis ost, rääkimata nende ülalpidamiskuludest. Seega tuli asi üksikasjalikult läbi mõelda ja uurida erinevaid ostupakkumisi Suurbritanniast. Märkimisväärse relvaostu puhul, nagu seda oleks olnud hävitajate soetamine, pidi Eesti riik arvestama ka tolleaegse Euroopa poliitilise olukorraga, seda eelkõige Rahvasteliidu tõttu, mille liikmeks Eesti alles pürgis (liikmeks saadi 22. septembril 1921). Kõik pidi olema Rahvasteliiduga kooskõlastatud. Euroopa üldsus oleks eeldatavasti suhtunud äsja iseseisvunud Eestisse vaenulikumalt, kui väikeriik oleks kohe hakanud endale sõjalaevu soetama. Samuti soovitas Briti saatkond Tallinnas arvestada Rahvasteliidu põhikirjaga ja märkis, et admiraliteet hävitajate ostmisel takistusi ei tee. Siiski ei soovitatud mereväel ofensiivse otstarbega sõjalaevu hankida ning soovitati allveelaevade ostust esialgu üldse loobuda.<sup>96</sup>

Kuid juba 1920. aasta 8. juunil oli Eesti saatkond Londonis saatnud välisminister lord Curzonile palvekirja, kus kirjeldati Eesti sõjalaevastiku hetkeolukorda. Saadik Ants Piip teatas selles kirjas, et Eesti oleks huvitatud oma sõjalaevastiku uuendamisest, ja küsis, kas Suurbritanniast oleks

<sup>94</sup> Sõjainistri abi Andres Larka raport välisministrile 13.7.1920, ERA 495.2.1, 411.

<sup>95</sup> Merejõudude juhataja raport sõjaministrile 27.8.1920, *ibid.*, 614.

<sup>96</sup> Tallinna Briti konsuli kiri asekapten Littledale'ile 24.8.1920, *ibid.*, 616.

võimalik osta hävitajaid.<sup>97</sup> Samuti rõhutasid eestlased, et sõjalaevastik oleks kaitseloomuga, mitte rünnakuks.

Järgnevalt pakkus sõjaministri abi Andres Larka välja omapoolse, kohati utoopilise plaani. Nimelt pidas kindral paremaks esialgu laevu Suurbritanniast mitte tellida, kuid tõdes, et sõjalaevastikku oleks Eestil tarvis. Ta arvas, et Eestil oleks kokku vaja kolme-nelja allveelaeva ja kahte-kolme hävitajat. Tema teada oli Suurbritannial selliseid laevu palju ning viimane võiks oma tegevlaevastikust anda Eestile mõne laeva ajutiselt kasutada ehk „sööma peale”.<sup>98</sup> Tuleb mainida, et sellist hulka laevu ei julgenud Eesti mereväelased soovida. Nii suure laevastiku muretsemine oleks loomulikult olnud ilus mõte, kuid tegelikkuses mitte mingil juhul saavutatav. Mis puutub laevade n-ö rentimisse, siis oleks selle kasutegur olnud väga väike. Laevad oleksid jäänud Eestisse ajutiselt ning mereväelased oleks pidanud õppima selgeks teistsugused laevamehhanismid ja sedagi ainult piiratud ajaks. Omandatud teadmised oleksid kaotsi läinud, sest Eestil endal selliseid laevu polnud. Pealegi on sõjalaeva rentimine väga keeruline ja kulukas ettevõtmine, mis ei oleks end ära tasunud (rääkimata korraga mitme eri tüüpi sõjalaeva rentimisest). Larka kava keegi tõsiselt ei võtnud ja see jäi ainult paberile.

Eesti saatkonna 8. juunil esitatud palvele vastas Briti välisministeerium, et Suurbritannia suhtub Inglise hävitajate Eestile müümisse soosivalt.<sup>99</sup> Veel märkis lord Curzon, et Vene miiniristlejad ei sobi Briti laevastikule ja neid ei saa kasutada sissemakseks uute hävitajate eest.

1920. aastal hävitajate ostuga rohkem ei tegeldud, küll aga puututi kokku Vickersi laevatehase<sup>100</sup> esindajatega, kes olid huvitatud Eesti miiniristlejatele ostja leidmisest. Vickers oleks tegutsenud vahendajana Eesti ja võimaliku ostja vahel, võttes 2% komisjonitasu.<sup>101</sup>

<sup>97</sup> Eesti saatkonna kiri lord Curzonile 8.6.1920, ERA 4002.1.31, 2.

<sup>98</sup> Sõjaministri abi Andres Larka salajane ärakiri välisministrile 13.7.1920, ERA 1583.1.339, lehed nummerdamata.

<sup>99</sup> Briti välisministeeriumi kiri Ants Piibule 27.9.1920, ERA 4002.1.31, 4.

<sup>100</sup> Vickers Limited tegutses aastast 1828, 1927. aastal nimetati ümber Vickers-Armstrongs Limited. Nimetatud firmalt tellis Eesti Vabariik allveelaevad Kalev ja Lembit, mis jõudsid Eestisse 1937. aastal. Vt Ragnar Kokk, *Eesti merejõudude allveelaevad ja allveelaevnikud* (Tartu: Kaitseväe Ühendatud Õppeasutused, 2006).

<sup>101</sup> Vickersi kiri Eesti saatkonnale Londonis 29.6.1921, ERA 4002.1.31, 44.

1920. aasta tegevuse kokkuvõtteks tasub esile tõsta seda, et Suurbritanniast saadi hävitajate ostmiseks roheline tuli. Nüüd pidi mereväe ülem Herm hakkama uurima, missuguseid laevu ja millise hinnaga on Suurbritanniast võimalik osta. Oma raportis sõjaministrile kurtis merejõudude juhataja, et diplomaatilisel teel võtab laevade ostmine väga kaua aega ning enam pole mõttekas asju ajada Briti saatkonna kaudu Tallinnas. Samuti märkis Herm jälle, et on hädavajalik saata Suurbritanniassa mereväehvitser, kes suudaks kohapeal adekvaatselt hinnata müüdavate laevade seisukorda.<sup>102</sup> Selleks ohvitseriks soovitas Herm Läänemere laevastiku divisjoni ülemat vanemleitnant Krausi, kellele lasti Suurbritanniassa sõiduks õmmelda uus mereväevorm ja tsiviilülikond.

Kohe 1921. aasta alguses saatis mereväe ülem vanemleitnant Krausi auriku Kajak pardal Suurbritanniassa, kus ta pidi otsima Eesti jaoks välja sobivad laevad.<sup>103</sup> Tiido Kraus oli hea valik – ta oli tõestanud end vapra ja andeka laevakomandörina nii Vabadussõjas kui ka rahuajal.<sup>104</sup>

Suurbritanniast raporteeris Kraus, et admiraliteet on küll nõus laevu müüma, kuid ainult välisministeeriumi vahendusel.<sup>105</sup> Põhjus oli selles, et Rahvasteliit polnud veel otsustanud, milline laevastik Eestil võib olla, ning kuni selle selgumiseni ei tahetud admiraliteedi kaudu hävitajaid müüa. Selle kõrval mainis Kraus, et sõjalaevu on Suurbritannial ohtralt üle, kuid nende ostmine on komplitseeritud, eelkõige sellepärast, et laevamüügiga tegelevad erafirmad ja müügiagendid. Viimased müüvad laevu odavamalt, kui seda teeb valitsus, ning Kraus palus andmeid erinevate hävitajate kohta.<sup>106</sup> Mereväe ülem Herm saatis selle teabe edasi sõjaministrile, kes raporteeris omakorda vabariigi valitsusele. Eesti saatkonnal Londonis soovitati pöörduda ametliku ostusooviga Briti välisministeeriumi poole.<sup>107</sup>

Vahendajana jäi silma eelkõige firma Aubrey Fletcher & Co, mis pakkus kaht endist Briti laevastiku M-klassi hävitajat koos piisava varustuse

<sup>102</sup> Merejõudude juhataja raport sõjaministril, 8.10.1920, ERA 527.1.1457, 266.

<sup>103</sup> Merejõudude juhataja rutuline raport sõjaministrile 24.1.1921, ERA 527.1.115, 23.

<sup>104</sup> Vanemleitnant Kraus oli Suurbritanniassa komandeeritud 29.1.–18.5.1921, ERA 527.1.563, 2.

<sup>105</sup> Vanemleitnant Krausi raport Merejõudude juhatajale 21.2.1921, ERA 527.1.115, 4.

<sup>106</sup> Vanemleitnant Krausi raport 8.2.1921, ERA 4002.1.31, 6.

<sup>107</sup> Sõjainistri raport Vabariigi Valitsusele 2.3.1921, ERA 527.1.1469, 18.

ja laskemoonaga hinnaga 49 600 naela laeva eest.<sup>108</sup> Laevade mootorid olid korras ja laevad hiljuti üle värvitud. Kuid kõigest 15 päeva hiljem teatas Kraus, et erafirmadelt on raske sõjalaevu osta, sest riik nõuab oma protsenti müügihinnast ja maksistingimused on keerulisemad. Esimene kolmandik hinnast tuli tasuda tellimust sisse andes, teine kolmandik siis, kui suurtükid ja torpedoaparaadid peal, ning viimane kolmandik pärast seda, kui eestlased on laeva vastu võtnud.

Oma raportis soovitas Kraus kaaluda endiselt otse Suurbritannia valitsuselt ostmist, sest tänu headele suhetele võivad laevu osta ehk järelmaksuga.<sup>109</sup> Teine firma, mis olnuks nõus hävitajaid müüma, oli kuulus Vickers Limited. See ettevõtte oli valmis müüma Thornycrofti poolt aastatel 1915–1916 ehitatud viit M-klassi hävitajat: Michael ja Milbrook Devenporti sadamas, Munster Portsmouthis ning Nepean ja Nereus Chathamis.<sup>110</sup> Laeva hinnaks oleks olnud 80 000 naelsterlingit ja need olid tunduvalt halvema varustusega kui Fletcheri pakutud laevad. Selle info saatis Herm sõjaministrile.

Herm nentis, et Suurbritanniast on võimalik sõjalaeva ja muud varustust muretseda kolmel viisil:

- 1) Briti admiraliteedi kaudu, mille kaudu ostmine pole siiski tagatud,
- 2) erafirmadelt,
- 3) vahetuse teel (Vickers leiab miiniristlejatele ostja ja saadud raha kasutatakse sissemaksiks uute hävitajate ostul).

Kolmas võimalus näis merejõudude juhatajale kõige kiirem ja kindlam.<sup>111</sup>

Seega tuli valida kahe firma vahel, kes olid nõus hävitajaid Eestile müüma: Fletcher ja Vickers. Tuntud ja hinnatud Vickers oleks olnud nõus

---

<sup>108</sup> Aubrey Fletcher & Co. ametlik pakkumine 1.3.1921. Need laevad oleksid olnud veeväljasurvega 950 tonni. Pikkus 82,3 m, laius 7,6 m, süvis 2,7 m, kiirus 33–35 sõlme. Relvastus: viis 4" suurtükki, kuus 21" torpeedotoru, üks 40 mm õhutõrjekahur. Ehitatud 1918. aastal. ERA 4002.1.31, 9.

<sup>109</sup> Krausi raport merejõudude juhatajale 15.3.1921, *ibid.*, 12.

<sup>110</sup> Vickers Limited ametlik pakkumine 20.6.1921. 25 000 hj mootor, pikkus 80,7 m, laius 7,9 m, süvis 3,1 m, kiirus 34 sõlme. Meeskond kuni 80 meest. Relvastus: kolm 4" suurtükki ning üks 40 mm õhutõrjekahur. ERA 4002.1.31, 30–31.

<sup>111</sup> Merejõudude juhataja raport sõjaministrile 20.5.1921, ERA 527.1.1467, 177.



müüma ühe miiniristleja hinnaga 80 000 naela ning laevale poleks kaasa antud mingisugust varustust ega varuosi. Varustuse ja lahingumootorite saamiseks oleks tulnud pöörduda Briti admiraliteedi poole, mis omakorda oleks kulutusi veel suurendanud. Laev tuli üle võtta just sellisena, nagu see oli, kusjuures mõni osa olid laeval isegi puudu.

Fletcher oleks olnud nõus müüma 1918. aastal ehitatud hävitaja pea-aegu poole odavamalt – 49 600 naela eest. Kaasa oleks antud ka varuosad ja laev lubati ise Tallinna toimetada. Siiski märkis Kraus, et laevad, mida ollakse nõus müüma, on väiksema tulejõuga kui Lennuk ja Wambola. Inglise laevadel oli peal vähem suurtükke ja need olid Vene omadest viletsamad, st väiksema tulejõuga. Samuti olid meeskonnaruumid väikesemad.<sup>112</sup> Briti admiraliteet iseenesest pooldas laevade Eestile müümist, kuid poliitiliselt polnud see 1920. aastate alguses võimalik. Admiraliteet märkis, et kui avaneb võimalus müüa Eestile sõjalaevu ametlikult, siis seda ka tehakse.

2. juulil saatis Herm kogutud teabe välisministrile. Oma kokkuvõttes nentis ta, et Vickersi pakkumist ei saa kõrge hinna tõttu vastu võtta. Pealegi oleks raha kulunud veel laeva relvastamisele. Vickersi pakkumine lükati tagasi. Fletcheri pakkumine oli arvestatav ning Herm palus välisministeeriumi kaudu firmalt pakkumise kohta järele pärida, kuid vastust ei tulnud enam. Oma raportis seadis merejõudude juhataja kahtluse alla, kas Fletcheri pakkumisel oli üldse tösi taga.<sup>113</sup>

11. juulil 1921 teavitas Herm oma otsusest ka Eesti konsulit Londonis Rudolf Möllersoni – esialgu loobutakse mõlemast pakkumisest. Veel palus mereväe ülem teatada Vickersi firmale, et „Walitsus on kül harutanud uute laevade muretsemise küsimust, kuid enne lõpliku otsuse tegemist sõjaministrile ülesandeks teinud uute saamise ja wanade müügi kohta selgusele jõuda, missugused tööd praegu käsil”<sup>114</sup>

Selle avaldusega oli Eesti valitsus uute hävitajate ostmisest loobunud. Nüüd tuli leida lahendus olemasoleva sõjalaevastiku korrastamiseks.

<sup>112</sup> Krausi raport merejõudude juhatajale 27.4.1921, ERA 527.1.115, 94.

<sup>113</sup> Merejõudude juhataja raport sõjaministrile 2.7.1921, *ibid.*, 127.

<sup>114</sup> Merejõudude juhataja salajane kiri Eesti konsulile Londonis hr. Möllersonile 11.7.1921, ERA 4002.1.31, 50.

1921. aasta jaanuaris teenis Läänemere laevastiku divisjoni laevadel 215 meest.<sup>115</sup> Miiniristlejatel Lennuk ja Wambola oli vastavalt 53 ja 70 meest. Sõjaministeeriumile alluvatest laevadest oli liikumisvõimeline ainult vedurlaev Tallinn. Paljudel laevadel (kaasa arvatud sõjalaevadel) tehti remonti, mis aga venis. Vaatamata raskustele suudeti miiniristlejatel siiski korraldada lühikesed õppused. Wambola sõitis Tallinna reidile 26. mail 1921, kuid alamehitatuna ning osaliselt remontimata ja rikkis masinatega.<sup>116</sup> 1. augustil toodi laeva ka mereväe kadetid, et need saaksid praktikat. Korraldati miini- ja suurtükiväeõppusi. Laeva komandör Kraus märkis, et vilunud suurtükiväeohvitseri oli vähe ning seetõttu suudeti õppelaskmisi teha ainult kahe suurtükiga. Samuti märgiti ära Lennuki puudumine, mistõttu ei saanud harjutada kahe laeva koordineeritud suurtükituld.<sup>117</sup> Suurtükiõppuste käigus, mida peeti kokku 21 tundi, lasti seisvaid ja liikuvaid märklaudu. Kraus hinnangul võis sellises olukorras tulemustega rahul olla. Miiniõppusi peeti kokku 55 tundi, selleks toodi ladudest kohale õppemiinid. Septembrikuus käis Wambola õppuste raames lühikest aega ka Soomes, kuid laeva kesise seisukorra tõttu ei saadud manööverdamisharjutusi teha.

Lennuk sõitis koos mereväe kadettidega sadamast välja alles 4. augustil. Laeva suurtükid puhastati talvemäärdest ja neilt eemaldati roostekiht. Laeva komandör Valentin Grenz arvas, et nähtavasti polnud laevasuurtükke enne puhastatudki kui 1921. aastal.<sup>118</sup> Mereleminekuks seati korda ka eelmisel aastal lahti võetud torpedoaparaat. Torpedo laskmisharjutusi 1921. aastal ei korraldatud. Kadettide praktika tarbeks korraldati suurtükiväe- ja miinialaseid harjutusi ning septembri lõpus sõideti koos Wambolaga Helsingisse ja tagasi. Lennukil tehtud õppusi hindas Kraus kesisteks ning pidas väikese meeskonnaga laeva potentsiaali 10-protsendiliseks.<sup>119</sup>

<sup>115</sup> Teateleht Läänemere laevastiku divisjoni koosseisude kohta 15.1.1921, ERA 638.1.94, 2.

<sup>116</sup> Läänemere laevastiku divisjoni ülema raport Merejõudude juhatajale 12.10.1921, ERA 638.1.25, 50.

<sup>117</sup> *Ibid.*

<sup>118</sup> Miiniristleja „Lennuk” komandöri vanemleitnant Valentin Grenzi aruanne laeva suviste tööde ja õppuste kohta 10.10.1921, ERA 638.1.97, 70.

<sup>119</sup> ERA 638.1.25, 50.

Suurtükipaat Meeme õppustest osa ei võtnud. Laevade olukorda arvestades jäädi õppustega üldjoontes rahule: võrreldes laevade tegevusega 1920. aastal oli laevastiku valmisolek sõjaks suurenenud 50%.<sup>120</sup> Pärast esimesi rahuaegseid laevastikuõppusi pakkus Kraus välja oma poolse lahenduse: „Et seda veelgi tõsta on vaja 1/ täis meeskonda, 2/ rohkem sõitu, 3/ praktika kuuluisid suurtükide tarwis.”<sup>121</sup>

1921. aastal suudeti siiski korraldada Eesti mereväe esimesed rahu-aegsed õppused, seda küll poolikute meeskondade ja puuduliku varustusega. Laevastiku suurõppusteks ei saa neid aga nimetada, sest manööverdamisi, torpeedolaskmisi ja laevadevahelist tulejuhtimist ei harjutatud. Piirduti eelkõige seisvatel laevadel tehtavate harjutustega, ent see oli siiski võrreldes 1920. aasta seisakuga mereväes suur samm edasi.

Lembitu ja miiniristlejate navigatsiooni järel viidi laevad sadamasse tagasi ja talveks vähendas Herm meeskondade liikmete arvu.<sup>122</sup> Aasta viimasel kuul vahetati dokkides seisvatel miiniristlejatel välja aurutorud. Laevu käidi ka katsetamas – mootorid saavutasid kiiruseks 34 sõlme.<sup>123</sup>

1921. aastal leiti lõpuks lahendus sõjalaevastiku kokku kuivanud mürsuvarule. Samal aastal toimus Genfi rahukonverents, kuhu saadeti mereväe ekspordina asekapten Salza. Herm tegi oma staabiülemale ülesandeks, et tagasi tules käiks ta läbi ka Kopenhaagenist.<sup>124</sup> Selleks andis sõjanõukogu Salzale laialdased volitused.<sup>125</sup> Salza pidi seal uurima Eestis kasutusel olevate Vene suurtükkide jaoks mürskude ostmise võimalusi. Varem oli Soome saanud Kopenhaageni tehastest (Dansk Rekyll Riffel Syndikat A/Sist) oma Vene suurtükkidele sobivaid mürske. Enne Salza väljasõitu komandeeriti alampolkovnik Burvikov Soome, et viimane saaks sealt Taanis valmistatud mürskude täpsed joonised. Joonised kätte saanud, tuli Burvikov tagasi Tallinna ja sõjanõukogu kiitis 29. detsembril 1921 ostuplaani heaks. Kokku telliti Taanist 10 000-mürsuline tagavara,

<sup>120</sup> *Ibid.*

<sup>121</sup> *Ibid.*

<sup>122</sup> Mereväe Staabi ülema ringkiri Läänemere laevastiku divisjoni ülemale 9.11.1921, ERA 638.1.10, 96.

<sup>123</sup> Merejõudude juhataja salajane raport sõjaministrile, detsember 1921, ERA 527.1.1467, 462.

<sup>124</sup> Merejõudude juhtaja raport sõjaministrile 26.9.1921, *ibid.*, 342.

<sup>125</sup> Sõjanõukogu otsus 29.12.1921, ERA 507.1.24, 13.

mis läks maksma 16 miljonit marka. Et mürsud oleksid Eesti laevade suurtükkidele parajad, paluti Soome sõjamineisteriumil jätta seniks Taani oma suurtükk, mille järgi taanlased mürskude mõõdnud võtsid.<sup>126</sup> 1922. aasta alguses sai merevägi lõpuks endale arvestatava laskemoonatajavara.

Eesti sõjalaevastiku saatus otsustati 10. detsembril 1921, kui riigikogu riigikaitsekomisjon võttis vastu otsuse, et sõjalaevastik on Eestile häda vajalik.<sup>127</sup> Samal aastal otsustati lõplikult, et olemasolevad miiniristlejad tuleb korda teha ja Eestile jätta. Järgmistel aastatel olid sõjalaevad juba nõuetekohaselt komplekteeritud ning sõjalaevastik pidas iga-aastast laevastiku suurõppust ehk navigatsiooni.

## Kokkuvõte

Eesti merevägi loodi Vabadussõja algfaasis ning osales aktiivses sõjategevuses terve sõja vältel. Sõjalaevastik oli väike ja seetõttu langes talle suur koormus. Selle tagajärjel olid sõjalaevad peaaegu aastase sõjategevuse järel üle töötatud ja neil ei olnud enam arvestatavat lahinguvõimet. Pärast Tartu rahulepingu sõlmimist tabas mereväge valus demobilisatsioon, mille tagajärjel kahanes ka Vabadussõja-aegne lahinguvõime ja halvenes distsipliin. Sellises keerulises olukorras pidi merejõudude juhataja välja töötama uue merekaitse strateegia ja organiseerima väeliigi ümber vastavaks rahuajale.

Eesti merevägi oli orienteeritud Suurbritanniale, kus loodeti suur osa oma sõjalaevastikust uute laevade vastu välja vahetada. Eesti Vabariigi esimesel rahuaastal esitas merejõudude juhtaja mitu arengukava ja valis välja laevatuübid, mis oleks tulnud Suurbritanniast võimaluse korral osta. Moodsate traalerite ja torpeedodega varustatud mootorpaadid jäid ostmata eelkõige rahanappuse tõttu. Uute hävitajate soetamine leidis laialdasemat kõlapinda, mida tõestab ka asjaolu, et vanemleitnant Kraus saadeti

<sup>126</sup> Merejõudude juhataja salajane raport sõjaministrile 24.12.1921, ERA 527.1.1476, 540.

<sup>127</sup> Ago Pajur, *Eesti riigikaitsepoliitika aastail 1918–1934*, Uurimusi ja allikmaterjale Eesti sõjalaaloost 2 (Tartu: Eesti Ajalooarhiiv, 1999), 90.

mitmeks kuuks Suurbritanniasse võimalikke laevu välja valima. Kuid ka sellest ettevõtmisest ei tulnud midagi välja.

Uute hävitajate soetamine jooksis ummikusse peamiselt kahel põhjusel. Esiteks olid loomulikult Eestil rahalised raskused – Suurbritanniale oldi niigi võlgu. Teiseks tuli arvestada Euroopa sõjajärgset poliitilist olukorda. Briti admiraliteet ei soovinud nimelt Rahvasteliiduga konflikti sattuda, sest Rahvasteliit ei olnud Eesti laevastiku suurust veel kindlaks määranud. Seega ei riskitud sõjalaevu vast iseseisvunud Eestile müüa.

Eesti merevägi eesotsas merejõudude juhatajaga otsis laevade ostmiseks alternatiive kuni 1921. aasta suveni, kui teadvustati endale, et laevaostust ei tule midagi välja. Ainukeseks laevaostuks sõjalaevastiku täiendamisel jäi traalerite Suurop ja Ristna soetamine Soomest.

Miiniristlejad Lennuk ja Wambola otsustati lõplikult Eestile jätta 1921. aasta lõpus, kui leiti Taanist tehas, mis oli võimeline tootma mürske Vene laevasuurtükkidele, millega laevad olid relvastatud. Need kaks laeva teenisid Eesti riiki kuni 1933. aastani, kui nad müüdi Peruule.

Suurbritanniast ostis Eesti oma esimesed sõjalaevad (allveelaevad Kalev ja Lembit) alles 1930. aastatel.

## Bibliograafia

### Arhiivid

Eesti Riigiarhiiv (ERA)

- 31 Riigikantselei
- 495 Sõjavägede Staap
- 507 Sõjanõukogu
- 527 Merejõudude Staap
- 638 Merelaevastiku divisjoni staap
- 1583 Eesti Saatkond Londonis
- 1662 Hüdrograafia, Lootside ja Tuletornide Valitsus
- 4002 Eesti Sõjaväe Esindaja Londonis

### Publitseerimata mälestused

Baum, Georg. „Suurtükilaev „Lembit“ Vabadussõjas 1918–1919.” ERA 2124.3.51, 17

**Perioodika**

Merendus 1935

Postimees 1920

Päevaleht 1920

Sõdur 1920

Valve 1922

**Kirjandus**

*Eesti Vabadussõda 1918–1920*, I ja II köide. Koost. August Traksmaa jt. Tallinn: Vabadussõja Ajaloo Komitee, 1937, 1939

Kokk, Ragnar. *Eesti merejõudude allveelaevad ja allveelaevnikud*. Tartu: Kaitseväge Ühendatud Õppeasutused, 2006

Laidoner, Johan. „Inglaste tulek. Briti laevastiku saabumine Balti merre,” *Kaitse Kodu!* nr 11 (1930)

Luhaveer, O. jt (toim.). *Mereleksikon*. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, 1996

Naber, Reet. *Eesti Merejõudude juhatajad 1918–1940*. Tartu: Kaitseväge Ühendatud Õppeasutused, 2004

Oll, Arto. „Eesti Merevägi Johannes Hermi juhtimisel 1919–1925.” Magistritöö, Tallinna Ülikool, 2010

Pajur, Ago. *Eesti riigikaitsepoliitika aastail 1918–1934*. Uurimusi ja allikmaterjale Eesti sõjaajaloost 2. Tartu: Eesti Ajalooarhiiv, 1999

Rudolf Borgmann [hiljem Linnuste], „Merelaevastiku divisjon – Vabadussõjast tänapäevani,” *Merendus* nr 6 (1933)

Саммалсоо, Пееду. „„Рижские речные извозчики” в ВМС Эстонии.” *Baltfort* nr 2 (10) (2010)

Zetterberg, Seppo. *Jüri Vilmsi surm: Eesti asepeaministri hukkamine Helsingis 13. aprillil 1918*. Tallinn: Tänapäev, 2004

Warma, Aleksander (koost.) *Merevägi Vabadussõjas*. Tallinn: Kindralstaabi VI Osakond, 1926

Õun, Mati, Walter, Hannes ja Peedu Sammalsoo. *Võitlused Läänemeres 1918–1919*. Tallinn: Olion, 2003

Õun, Mati. *Eesti sõjalaevad 1918–1940*, I valik. Tallinn: Tammiskilp, 1998

**Internet**

Militerm. 15. märts 2012. <http://mt.legaltext.ee/militerm>

## The condition of the Estonian Navy and potential arms trades with the United Kingdom from 1920 to 1921

Arto Oll

This article gives an overview of the Estonian-British arms trades, specifically the purchase of warships for the Estonian navy. It is the first paper on the subject and therefore employs only sources from Estonian archives. As it becomes evident from the article, the Estonian government did not buy any warships. Therefore, the main purposes of the article are to describe all the interactions relevant for this subject that were conducted between the two countries, as well as to discuss the reasons why eventually no warships were bought. In addition to that, the author provides an overview of the defence programme of the Estonian navy during the period in question to facilitate a better understanding of why these types of ships were selected for purchase from the United Kingdom.

The Estonian Navy took part in the Estonian War of Independence from 1918 to 1920. Owing to the arrival of the British navy squadron on 12 December 1918 and the fact that it provided protection from the invading Baltic Fleet of Soviet Russia, the Estonian navy never had to fight with the Soviet fleet on high seas. During the aforementioned war, the number of navy personnel and the amount of ships were at its highest. It is estimated that from 1918 to 1920, the number of people employed by the navy increased to 5000 men, if one is to include the numerous land units, coastal batteries, border guard, etc. among the number. The navy itself consisted of two separate squadrons, one of which was positioned on the Baltic Sea, and the other on Lake Peipus. There were altogether approximately 150 ships in subordination of the Commanding Officer of the Estonian Naval Forces. Yet only a handful of the 150 ships were combat-capable. These were the destroyers *Lennuk* and *Wambola*, the gunboat *Lembit* and 10 modified gunboats (six of which were stationed in Lake Peipus). After the end of the War of Independence, the navy was

in poor shape: many ship mechanisms and artillery pieces were worn out and ammunition was scarce.

The demobilization of the Estonian armed forces was carried out in 1920, the first year of peace for the Republic of Estonia. This was a significant blow to morale, because many specialists were sent to reserve. Moreover, discipline problems arose amongst the bluejackets. The battleships of the Navy were not considered a threat to the enemy anymore. The two most powerful ships of the Estonian navy – the destroyers *Lennuk* and *Wambola* – were officially not in the possession of Estonia but a British loan that was given after the vessels were captured from the Red Baltic Fleet in the Baltic Sea. All of this contributed to the decrease in the navy's capability to defend Tallinn, the capital of Estonia. Under the command of Commander Johannes Herm, a young Commanding Officer, the navy had to find the best solution for the country's naval defence. 1920–1921 marks a period in the history of the Estonian navy during which different solutions for modernization were explored. Warships were a source of special concern, because the navy command wanted to dispose of Russian destroyers due to a number of reasons: Russian destroyers consumed great amounts of fuel, the ships were of considerable size and thus more sailors were needed to man them, and lastly – there was no ammunition for the Russian cannons in Estonia.

In July 1920, the British government gave the captured destroyers officially to Estonia. Commander Herm and the senior staff of the navy wanted to sell the vessels and buy new destroyers from the UK for their replacement. Aside from the destroyers, there were plans of a further modernization of the Estonian navy. In 1920, many requests for the purchase of minesweepers and coastal motor boats were made to the British Foreign Office. At that time, the Estonian foreign policy was oriented towards the United Kingdom. That was also the main reason behind the intended warship purchase from the United Kingdom as the latter sold many of her older warships after the end of World War I.

Notwithstanding the plans, none of these ideas succeeded; mainly because the General Staff of the Estonian Army and the Ministry of War, as well as the Government did not consider it wise to buy warships while



the country was in a poor financial situation. The navy command searched for other solutions, considered all possible offers and presented them to the Government. The purchase of coastal motor boats and minesweepers was set aside because of their high price. Destroyers were a different matter. Even the command of the Estonian Army agreed that Estonia should have a fleet because of its long coastline. In early 1921, senior lieutenant Tiido Kraus was sent to the UK to inquire into the types of destroyers for sale and their prices. Kraus stayed in England for several months and even found two sellers: Vickers' Limited and Fletcher Limited. While Vickers's proposal was more expensive than Fletcher's, the latter was willing to sell a destroyer (built in 1917–1918) for nearly 50,000 £. The price proposed by Fletcher was acceptable and commander Herm urged the Government to look into the matter. However, when the Estonian Government tried to contact the company through the British Foreign Office, no answer was ever received.

While the Estonian Navy was searching to buy new ships, it was also discovered that a Danish enterprise is producing ammunition for Russian cannon calibres. At the end of 1921, the Government decided to keep the Russian destroyers and to cancel the search for new vessels available for purchase. The destroyers *Lennuk* and *Wambola* served the Estonian navy until 1933, when they were sold to Peru. The first ships that Estonia bought from the United Kingdom were the submarines *Kalev* and *Lembit* which arrived in Tallinn in 1937.