

# SISUKORD

<b>Eessõna</b>	8
<b>Saateks</b>	10
<b>Allveelaevad läbi ajaloo</b>	12
Allveerelvastuse areng	19
<b>Eesti merejõudude sõjalaevastik aastatel 1918–1933</b>	23
Mereväe sünd	23
Rahuaegsed ümberkorraldused	29
Naaberriikide mereväed	33
<b>Eesti merekaitsekontseptsiooni areng ja sõjalaevastiku täiendamine allveelaevadega 1918–1934</b>	36
Washingtoni mererelvastuse piiramise leping	42
Ettevalmistused laevastiku uuendamiseks	45
Miiniristlejate müük Peruule	47
Allveelaevade küsimus avalikkuse ees	50
Sihtkapitali sünnilugu	52
Pakkumistest lepinguni	57
<b>Allveelaevade meeskondade ettevalmistamine ja teenistusse määramine</b>	64
Meeskonnaliikmete ja juhtivkoosseisu valik	65
Meeskondade formeerimine	72
<b>Allveelaevade ehitamine Suurbritannias ja Eesti sõjalaevastiku olukord 1934–1937</b>	78
Kaks ja pool aastat	79
Relvastuse hankimine	92
Viimased katsetused Suurbritannias	96
Sõjalaevastiku olukord allveelaevade ehitamise ajal	111

<b>Allveelaevad Eesti mereväe teenistuses 1937–1940</b>	118
Kodusadamasse saabumine	119
Muutused meeskondade koosseisus 1937–1940	128
Töötingimused maal ja kaldateenistuse loomine	132
Allveelaevade relvastus 1937–1940	134
Allveelaevade tegevus 1937. aastal	136
Allveelaevade tegevus 1938. aastal	148
Uus sõjalaevastiku kaitsekava	162
Allveelaevade tegevus 1939. aastal	165
Poola allveelaev Orzeł Tallinnas	175
Allveelaevade tegevus 1940. aastal	182
<b>Kalev ja Lembit 1940–2011</b>	192
Eesti meeskondade eemaldamine allveelaevadelt 1940	192
Allveelaevad Teises maailmasõjas	194
Kalevi esimene lahinguretk	195
Lembitu esimene lahinguretk	195
Lembitu teine lahinguretk	198
Kalevi hukkumine teisel lahinguretkel	198
Lembitu kolmas lahinguretk	198
Lembitu neljas lahinguretk	199
Lembitu viies lahinguretk	200
Lembitu kuues lahinguretk	201
Lembitu seitsmes lahinguretk	201
Lembitu kaheksas lahinguretk	202
Allveelaev Lembit 1945–1992	203
Öppelaev ja abilaev 1945–1956	203
Allveelaevade treeningjaam Nižni Novgorodis 1957–1979	205
Muuseumlaevaks saamise teekond	205
Tagasi Eesti lipu alla	209
<b>Lisad</b>	220
1. Kalev-klassi allveelaevadel teeninud Eesti mereväeohvitseride elulood	220
2. Allveelaevade Kalev ja Lembit komandörid	229
3. Allveelaevade meeskonnad Eesti merejõudude koosseisus 1936–1940	230
4. Laevad Suurbritanniast kodumaale toonud meeskonnad	234
5. Allveelaevade ehitamisega seotud komisjonid Suurbritannias	236
6. Eesti, Soome, Läti, Poola ja Nõukogude Liidu allveelaevaklasside tehniliste andmete võrdlus	237

7. Suurbritannia laevaehitusfirmade pakkumiste võrdlus	
Eesti riigi esitatud tehniliste nõudmistega	237
8. Kalev-klassi allveelaevade tehnilised andmed	239
9. Whiteheadi torpeedode andmed	246
10. Aastatel 1937–1954 allveelaevadel kasutusel olnud miinide andmed	247
11. Aastatel 1937–1954 allveelaevadel kasutusel olnud torpeedode andmed	247
12. Õppetegevus Lembitul aastatel 1946–1954	250
13. 1943. aastal allveelaeval Lembit uuendatud sideaparatuur	250
14. Relvastuse kasutamine allveelaeval Lembit 1941–1945	251
15. 1950. aastatel Lembitul välja vahetatud seadmed	251
<b>Viited</b>	252



#### Allveelaeva Lembitu katsed Barrow´ reidil, märts 1937. MMFi kogu

juhtivkoosseis, järelevalvekomisjoni esimees Friedrich Strobel ja laeva vastuvõtmiseks Suurbritanniasse saabunud mereväe staabiülem kaptenleitnant Valev Mere koos viie allohvitseriga. Sukeldumise demonstratsioonil tehti läbi kiirsukeldumine peamasinatega, mille käigus viidi allveelaev tasakaalust välja; allveelaeva tasakaalustamine erinevatel sügavustel ehk trimmimine<sup>44</sup> (vajaliku veehulga laskmine abitankidesse), kiiruse katsetamine erinevatel allveesõidu distantsidel ning erinevatel sügavustel ja kiirustel ballastvee väljalaskmine.

Kiirsukeldumistel laskuti 58 sekundiga kuue meetri sügavusele. Laeva käitumise jälgimiseks lasti kaheksa meetri sügavusel ballasttankidest vett välja, misjärel Lembitul tekkis diferents võõris. Samas oli allveelaev katsetuste ajal meeskonna kindla kontrolli all ning teda trimmis oskuslikult kaptenleitnant Parkinson. Ballastvee väljalaskmine kujunes vägagi edukaks, sest kuuesõlmelise kiiruse juures tõusis Lembitu võõr ainult pool meetrit kõrgemale. Allveesõidu kiiruskatsel saavutati kiiruseks üheksa sõlme; mäletatavasti nähti ostulepingu tingimustes ette allveekiirus kaheksa ja pool sõlme. Lisaks harjutati pealveesõitu kuni kümnesõlmelise kiirusega ning ühtlasi mõõdeti laeva pöördeulatuseks 228 meetrit. Allveelaeva käitumine oli pealveesõidus igati korrektne, kuid järsult kiirendades kippus võõr sügavamale vette vajuma. Briti allveelaevnike arvates oli see veidi ebatavaline, kuid samas ei peetud seda suureks probleemiks.



**Lembit avameresõidus La Manche´i väinas. MMFi kogu**

Kaasa sõitnud Briti mereväelased andsid laevale ka oma hinnangu, mille kohaselt olid Kalev-klassi allveelaevade omadused täiesti võrdsed sarnaste Briti allveelaevatüüpidega. Eelkõige tõsteti esile sarnasusi Briti S-klassi allveelaevadega. Veidi skeptiliselt suhtuti miinišah-tidesse, mille tõttu olevat allveelaeva kere veidi kohmakas. Muret tunti ka vööris asuvate horisontaalroolide (n-ö uimede) pärast, sest kaheldi nende vastupidavuses sügavamas allveesõidus. Siiski ei tekkinud eestlastel horisontaalroolidega ühtki probleemi. Tähelepanu osutati veel Lembitu liiga suurele



**Allveelaevade komandörid Alfred Pontak ja Ferdinand Schmiedehelm katsetuste ajal 1937. aastal. MMFi kogu**



**Lembitu ohvitserid allveelaeva teenistusse määramise tseremoonia eel, 14. mai 1937. Vasakult: Voldemar Jakobson, Ferdinand Schmiedehelm ja Richard Kook. MMFi kogu**

pealisehitusele, seda eriti suurtükiplatvormi osas. Samas kiideti allveelaeva sukeldumis- ja pinnaldumisomadusi, üleüldist käitumist peal- ja allveesõidus, mootoriruumi avarust ja komandööri uhket kajutit. Britid märkisid ära, et Eesti allveelaeval olid ohvitseride kajutid tunduvalt suuremad kui Briti laevaldel.

Ühtlasi iseloomustati ka Lembituga kaasa sõitnud Eesti mereväelasi. Kaptenleitnant Mere kohta mainiti, et arvatavasti puuduliku inglise keele tõttu suhtles ta brittidega kõige vähem ega jätnud ka seetõttu suuremat muljet. Järelevalvekomisjoni esimeest Strobelit hinnati kui kogunud ja kompetentset insener-mehaanikut, kes oli hästi kursis allveelaevade tehniliste nüanssidega. Laeva komandööri Schmiedehelmi hinnati sobilikuks allveelaeva komandöriks ning Jakobsoni pedantseks, ent samas laialdaste teadmistega mehaanikaekspertdiks. Ühtlasi tõsteti esile laeva tekiala

instruktorit Herbert Kadajast, kes jättis brittidele väga professionaalse allohvitseri mulje. Laeva vanemohvitseride Richard Koka ja Villem Kirovari kohta märgiti, et tegemist on eeskujulike ohvitseridega.

Vajalikud sukeldumisharjutused viidi kuni 22. märtsini läbi Gare Lochis. 14. mail 1937 toimus Barrow-in-Furnessis allveelaeva Lembit pidulik üleandmisevastuvõtmise tseremoonia. Seekord võttis allveelaeva Eesti Vabariigi nimel vastu mereväe staabiülem mereväekapten Valev Mere. Järgmisel päeval lõpetas tegevuse allveelaevade ehitamise järelevalve komisjon ning kaptenleitnant Friedrich Strobel suundus tagasi Tallinna. Seni komisjoni esimehele allunud Kurt Linneberg jäi mere-relvastuse eksperdina Suurbritanniasse kuni torpeedode lõpliku üleandmiseni. Järgnesid õppesõidud ja sukeldumised juba eestlaste juhtimisel. 30. juunil võeti Weymouthist peale torpeedode komplekt ja liiguti Dartfordi, kust 2. juulil saadi kätte torpeedode lõhkepead. Lembit alustas koduteed 3. juulil Thamesi suudmes asuvast Gravesendi väikelinnast. Allveelaevade katsetused võtab hästi kokku laevade sukeldumistundide arv: Suurbritannias viibimise ajal sukeldus allveelaev Kalev 17 tundi ja 46 minutit ning Lembit 7 tundi ja 24 minutit.<sup>45</sup>





Lembitu võttis Eesti Vabariigi nimel vastu mereväe staabiülem Valev Mere (vasakult kolmas). MMFi kogu

## SÕJALAEVASTIKU OLUKORD ALLVEELA EVADE EHTAMISE AJAL

Aastatel 1918–1933 moodustasid Eesti sõjalaevastiku selgroo merel kolm suuremat sõjalaeva ehk miiniristlejad Lennuk ja Wambola ning suurtükilaev Lembit. Need laevad olid laiema üldsuse silmis mereväe ja kaitseväe uhkus, eelkõige sellepärast, et mitte ühegi naaberriigi mereväes (v.a Nõukogude Liit) polnud võrdväärse lahingupotentsiaaliga sõjalaevu. Samas oli laevastik vananenud ega vastanud rahuajal välja töötatud merekaitsekontseptsioonile.

Suurtükilaev Lembit arvati teenistusest välja juba 1927. aastal ning seoses miiniristlejate müügiga 1933. aastal langes sõjalaevastiku lahinguvõimekus märkimisväärselt. Miiniristlejate olemasolu võimaldas eelnevalt teostada piiratud ulatuses mereseiret, veesata vastase vetesse miinivälju ning äärmise vajaduse korral pidada lahinguid väiksemate sõjalaevadega. Siiski oli väeliigi tegevus merel sarnaselt 1918. aastaga tähelepanuväärselt piiratud. Samuti jäi Eesti sõjalaevastik aastatel 1933–1936 arvukuse ja sõjalise võimekuse poolest naaberriikidest maha. Laevastiku nõrgenemine oli sel perioodil siiski paratamatu, sest vananenud sõjalaevad tuli uuemate vastu välja vahetada. Mereväe juhtkonna arvates tuli seda teha võimalikult kiiresti, sest täheldati Nõukogude Liidu Balti laevastiku aktiveerumist. Just siis hakati Nõukogude Liidus rohkem tähelepanu pöörama Balti laevastiku lahingupotentsiaali tõstmisele. Järgmiste aastate strateegilistes plaanides pidi Balti laevastik etendama tähtsat osa Baltikumi ehk eelkõige Eesti vallutamisel.<sup>46</sup>

Lembitu ristiema,  
proua Alice Schmidt.  
Eesti Riigiarhiiv



Aastaid 1933–1936 tulebki Eesti merejõudude ajaloos lugeda reorganiseerimise perioodiks. Rajati moodne sõjalaevastik, moderniseeriti merekindlusi ja relvastust, intensiivistati väljaõpet ning formeeriti merekaitseliit koos väljaõppega, suurendati reservohvitseride koosseise, läkitati tegevväelasi välismaa meresõjakoolidesse ning arendati salajast sõjalist koostööd Soomega.

Mereväe allüksustest tegelesid Eesti territoriaalvete ja Tallinna kaitsmisega jätkuvalt merelaevastiku divisjon (kuni 1925 Läänemere laevastiku divisjon) ning merekindluste rannapatareid. Divisjoni koosseisu kuulusid 1933. aasta sügisel torpeedopaat Sulev, miiniveeskjad Suurop ja Ristna ning relvastatud vahilaev Laine. Seoses miiniristlejate müügiga arvati reservist divisjoni täienduseks teenistusse suurtükilaev Mardus ja traaler-miiniveeskjad Kalev ja Olev.<sup>47</sup> Kuigi alused olid vananenud, suutsid need siiski täita esmaseid ülesandeid. Eesti sõjalaevastikust oli vajaduse korral võimeline astuma vastase väiksemate sõjalaevadega lahingusse



ainult torpeedopaat Sulev, millele tehti 1934.–1935. aastal Riigi Sadamatehastes kapitaalremont.<sup>48</sup> Laeva manööverdusvõime ja kiirus (23-sõlmelise kiirusega oli see mereväe kiireim alus) võimaldas Sulevil võidelda ka allveelaevadega. Suurematele pealveelaevadele poleks torpeedopaat aga suutnud vastupanu osutada.

Traaler-miiniveeskjad Suurop ja Ristna ning Kalev ja Olev said hakkama ettenähtud ulatuses miiniväljade paigaldamisega. Sõjaolukorras oleks Laine ja Mardus patrullinud Aegna ja Naissaare ümbruses ning koos abilaevadega varustanud merekindlusi. Vajaduse korral võis kaks süvaveepommi paigutada nii Sulevile, Lainele kui Mardusele. Samas polnud kahel viimasel allveelaeva vastu tegutsemiseks vajalikku kiirust ja võisid allveerelvastust kasutada ainult heidutamiseks.<sup>49</sup> Kokkuvõttes polnud sõjalaevastik võimeline ofensiivseteks mereoperatsioonideks, mistõttu nende operatiivtegevus ei tohtinud kalduda Prangli-Ihasalu joonelt ida poole.

Tallinna peamine kaitse merelt tuleneva ohu vastu seisis peamiselt Aegna, Naissaare ja Suurupi komandantuuri rannapatareide õlul. Korrigeeritud suurtükitulega pidid patareid tõrjuma vastase sissetungi Tallinna reidile. Selleks oli korda tehtud ja moderniseeritud üheksa patareid, mis olid varustatud 37–305 mm suurtükkidega. Seetõttu pandi väeliigi navigatsiooniperioodidel suurt rõhku sõjalaevastiku ja merekindluste koostöö lihvimisele ühisõppustel. Sõjalaevastik pidi lisaks miiniväljade veeskamisele tegutsema merekindluseid abistava üksusena ning tagama kauba- ja transpordilaevadele vaba ligipääsu Eesti sadamatesse. Samuti pidid 36 meresideposti jälgima vastase liikumist merel ja teavitama sellest merejõudude staapi.<sup>50</sup> Kriisolukorra tekkimisel pidi Sulev võtma Sõjasadamast peale laskemoona 75 mm suurtükide jaoks, kaks lahingutorpeedot ja kaks süvaveepommi. Samasuguses koguses relvastust, välja arvatud lahingutorpeedod, pidi peale võtma Laine ning mõlemal laeval oli ette nähtud sõita positsioonile miiniveeskjate saatmiseks. Miiniveeskjad pidid sõitma Paljassaare sadamasilla juurde, kus mereväe ladudest tõstetakse alustele ettenähtud miinikogused. Pärast miiniveeskamise operatsioone tuli laeval Paljassaare sadama juures ankrusse jääda. Seejärel pidi mereväe õppekompanii asuma koos Sõjasadama kaldaasutustega kaitsma baasi. Merekaitseleitlased pidid kontrolli alla võtma kõik väikesadamad, abistama mereväe sideteenistust ja mehitama osa rannapatareidest. Kuni allveelaevade saabumiseni nägi 1934. aastal koostatud mereväe kattedkava ette luureteenistuse pidamist Prangli – Ihasalu – Aksi, Keri – Tallinna ja Naissaare – Suurupi vahel ning miiniväljade veeskamist.<sup>51</sup>

## MIINIVÄLJADE VEESKAMISE 1934. AASTA KAVA

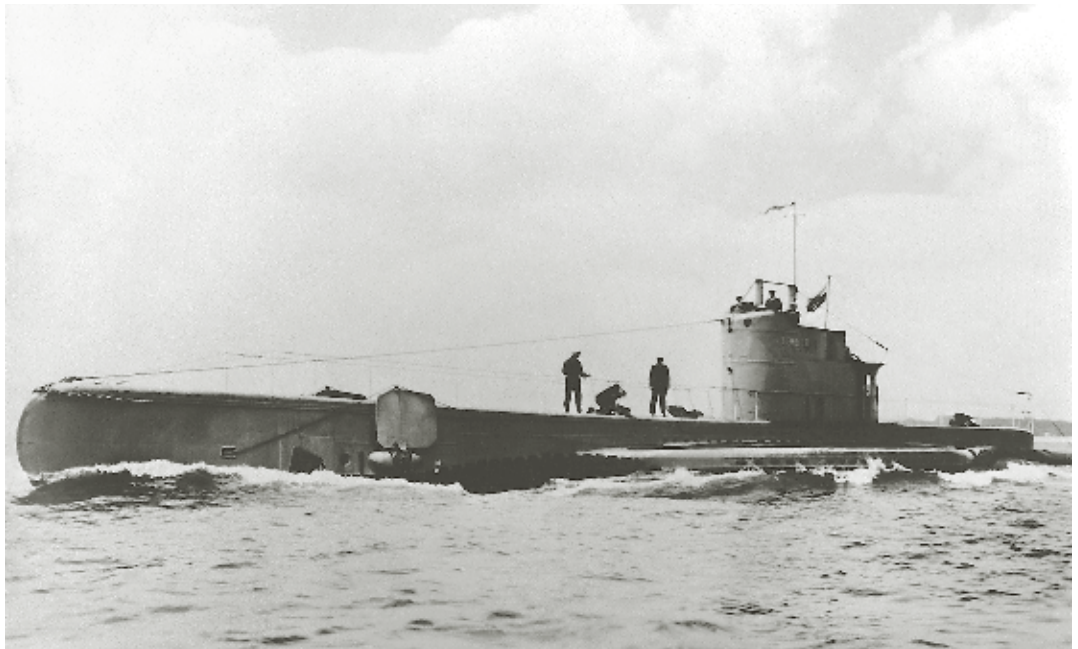
- Miinitõke nr 1 (kokku 265 meremiini) nägi ette miiniväljade veeskamist Aksi – Ihasalu ning Rammusaare – Keri vahel.
- Aksi ja Ihasalu vahele pidi Suurop veeskama kahes reas kokku 120 kontaktmiini (lõhkeaine kogus 100–150 kg) ning Rammu saare ja Keri piirkonda 35 kontaktmiini.

Traalerid Kalev ja Olev pidid samuti Aksi – Ihasalu piirkonna mineerima 110 kalamiiniga (lõhkeaine kogus 15–20 kg). Allveelaevade ohu eest kaitseks traalerite salka süvaveepommiga varustatud Laine. Seejärel eemaldaks abilaev Sakala miiniväljade algust ja lõppu tähistavad toodrid.

- Miinitõke nr 2 (kokku 350 meremiini) nägi ette miiniväljade veeskamist Suurupi – Naissaare – Pakri vahele. Suurupi ja Naissaare vahele pidi Ristna veeskama kahes reas kokku 105 kontaktmiini ning Naissaare ja Pakri vahele 45 kontaktmiini. Samuti tuli traaleritel Kalev ja Olev veesata Suurupi ja Naissaare vahelisele alale 100 kalamiinist koosnev miinitõke. Miiniveeskamise ajal pakuks laevadele kaitset Sulev ning abilaev Tahkona korjaks ära miinivälju tähistavad toodrid.
- Miinitõke nr 3 (kokku 205 meremiini) veeskamine pidi toimuma kohe pärast miinitõkke nr 2 paigaldamist. Suurupi ja Naissaare vahele pidi Ristna veeskama kahes reas kokku 60 meremiini ning Kalev ja Olev kokku 100 kalamiini. Sellele lisaks pidi Ristna mineerima Naissaarest loodesse jäävad merealad 45 kontaktmiiniga. Operatsiooni saatelaevadeks pidid olema Sulev ja Tahkona.
- Miinitõke nr 4 (kokku 180 meremiini) veeskamine pidi toimuma Tallinna madaliku läheduses, kuhu Suurop pidi veeskama kahes reas 140 kontaktmiini. Ühtlasi tuli välja panna 40 kontaktmiinist koosnev miiniväli Kuradimuna madaliku lähedusse, kaitselaevaks Laine ja abilaevaks Sakala.
- Miinitõke nr 5 (kokku 140 meremiini) paigaldamine Tallinna Uusmadala piirkonda. Miiniväli tuli veesata kahes reas miiniveeskjal Suurop, kaitselaevaks Laine ja abilaevaks Sakala.

Kaubateede lahtihoidmiseks tuli sõjaolukorra tekkimisel mobiliseerida veel lisaks 31 piirivalve alust (millest 30 olid mootorpaadid) ja esmajärjekorras seitse veeteede valitsuse laeva, sealhulgas jäämurdjad Suur Tõll ja Tasuja.<sup>52</sup> Viimastele oleks monteeritud 152 mm suurtükid ning alused oleksid mereväe alluvuses tegutsenud vahilaevadena. Mereväes oli rahuajal teenistuses 1300–1400 meest ning mobilisatsioonikavade kohaselt pidi isikkoosseis kasvama 3706 meheni (sh 287 ohvitseri).<sup>53</sup>

Miiniveeskamise operatsioonide edukaks läbiviimiseks korraldas sõjalaevastik intensiivseid miinide veeskamise, traalimise, süvaveepommide kasutamise ja sidepidamise õppusi. Mõlemad miiniveeskjad – Suurop ja Ristna – pidid õppuste jooksul iga päev veeskama oma õppemiinide komplekti kaheksa korda ja õhtupimeduses veel kaks korda. Traaleritel Kalev ja Olev tuli kalamiine veesata vähemalt kaks korda päevas ja üks kord öösel. Lisaks sellele veeskasid merejõudude baasi minöörid suvise navigatsiooni jooksul abilaevadelt miine vähemalt kaks korda. Õppuste eesmärk oli meeskonnad miiniveeskamise erialal võimalikult professionaalselt välja koolitada, et sõjaolukorras õnnestuks miiniväljad välja panna võimalikult kiiresti ja vastasele märkamatuks. Samuti pandi rõhku suurtükiõppustele Sulevi, Laine ja Mardusega. Torpeedode laskeharjutusi viis navigatsiooniperioodidel läbi üksnes Sulev.



**Lembit tegemas viimaseid katsetusi enne Suurbritanniast lahkumist. MMFi kogu**

Aastail 1934–1936 hakkas ilmet võtma Eesti ja Soome meresõjaline koostöö, eelkõige merekindluste tarbeks suurtükimürskude ja laskemoona vahetamisel. Kuna allveelaevu alles ehitati, hakkasid Eesti mereväelased aegsasti tutvuma Lõuna-Soome saarestikke läbivate laevateedega. Juba 1935. aasta suvel muretseti Mereväe Ohvitseride Kogule selleks otstarbeks purjejaht Eha, millega erariides mereväelased tegid järgmise nelja aasta jooksul mitmenädalasi saarestikureise Porkkala neeme, Viiburi, Hanko ja Koivisto ning Helsingi, Kotka ja Hamina vahel.<sup>54</sup> N-ö õppetegevuse eesmärgina pidid mereväelased endale selgeks tegema võimalikud laevateed, mida Eesti allveelaevadel tuleb sõjaolukorra tekkimise korral kasutada.

Allveelaevade Kalev ja Lembit kodumaale saabumisega lõppes Eesti sõjalaevastiku moderniseerimise esimene etapp. Ühtlasi suurendas allveelaevade kasutuselevõtt märkimisväärselt Eesti sõjalaevastiku lahinguvõimekust, tõi muudatused õppekavadesse ning sillutas teed Soome ja Eesti allveelaevade koostöök. Soome allveelaevad olid ehitatud peamiselt 1920. aastate tehnoloogia alusel, Eesti allveelaevad aga märksa hiljem, mistõttu oleks nendega võimalik olnud sõita isegi ookeanil. Ühtlasi olid Kalev ja Lembit 1937. aastal kõige moodsamad allveelaevad kogu Läänemeresel.

# CONTRACT N<sup>o</sup> 17 - S.

At Tallinn on the *twelfth* day of December 1934  
between the MINISTRY OF DEFENCE OF THE REPUBLIC OF ESTONIA represented by the Minister  
of Defence Major General Paul LILL and Messrs VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED, Vickers House,  
Broadway, Westminster, London SW 1, represented by Mr. George SINCLAIR, the following contract has been  
signed, whereby it has been agreed as follows:

## Clause 1.

THE MINISTRY OF DEFENCE OF THE REPUBLIC OF ESTONIA (hereinafter called the Purchaser) shall order from Messrs VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED (hereinafter called the Contractor) in accordance with the conditions of this contract two submarines at the price of *one hundred and eighty thousand pounds sterling* (£ 180.000) per vessel making a total sum of *three hundred and sixty thousand pounds sterling* (£ 360.000).

## Clause 2.

The ordered submarines shall be constructed and equipped with engines, machinery, fittings, spare parts and with all other accessories, excepting such items as it has been mutually agreed shall be supplied by the Purchaser, in accordance with the general characteristics indicated in the design drawings and specifications annexed to this contract, which are to be considered an integral part of the contract and incorporating such modifications to details as may be indicated on the drawings which are necessary for the fulfilment of this contract and will be submitted to the Purchaser during the construction. The vessels with all their fittings, viz. all the articles which are the object of this contract, shall be new and fit for use and made from the Contractor's materials. All the necessary engines, machinery and fittings shall be properly installed, generally in accordance with the specifications.

## Clause 3.

All the materials employed in the execution of the order shall conform with the requirements set forth in the annexed specifications of this contract.

The workmanship throughout shall be of first class character and completed in every respect to the satisfaction of the Purchaser.

## Clause 4.

For the period of construction of the vessels the Purchaser shall have the right to appoint to the Contractor's works an Inspecting Commission to control the fulfilment of the requirements contained in Clauses 2 and 3 of this contract; the composition of this Commission shall be communicated in writing to the Contractor. The Chief of the Inspecting Commission is the Representative of the Purchaser. The Contractor shall have the right and obligation to appeal to the said Representative in all questions in connection with this contract and shall have to regard his requests as requests of the Purchaser.

Clause 34.

The following documents are an integral part of this contract:

1. General Arrangement Profile and Deck Plans.
2. " " Sections.
3. " " modification to topsides.
4. Construction Sections.
5. Modification to Construction Section.
6. External View.
7. Modification to External View.
8. General Arrangement of Machinery.
9. Specification of Hull and Outfit.
10. Machinery and Hull Services.
11. Electrical Installation.
12. Official Trials.
13. Specification of tests of Materials.

P. Lill (allnari)  
Kindralmajor  
Kaitseminister.



For Vickers Armstrongs Ltd.  
G. Sinclair (allnari)

isoval Not. register N 5764

elle kontor asub Müürisäke tän. n: 16, toandan, et eelneva  
ajutunud minule isiklikult tuntud õigus- ja leovõimsad  
meie Paul Lill, asukoht Tallinnas Pügarite tänav n: 1, kes  
kõnne põhjal 9 novembril 1934 a, mille järele teada on voli  
õping tuleb esitada nimetatud Vabariigi Valitsusele  
sümboliteel. võõrastega. Room, kes toimub minule alg-  
õpimiseks õigustab ja temale on antud firmalt  
Frederick Charles Yapp'i ja sekretäri James Reid Young'i  
4. novembril 1933 a ja visandatud Eesti Vabariigi Saabomas  
ja Mark Webster Johnsoni isinuu, loetlathud sama notari  
Londonis 22 septembril 1934 a N 20 all, misjuures nimetatud  
(nimetatud volikirjad on antud välje noovõisus Inglis-  
hest minie, notari, poolt nõõritud ja minie ametlikult kirja  
des muudatunud.

in (allnari)



Notari järgend  
Notari J. Bergström Tallinnas)

# ALLVEELAEVAD EESTI MEREVÄE TEENISTUSES 1937–1940

Allveelaev Kalev alustas koduteed 25. mail 1937 Gravesendi väikelinna lootsijaamast Thamesi jõel. Ühtlasi oli see allveelaeva seni kõige pikem järjestikune meresõit, mis võimaldas katsetada sõjalaeva töökindlust erinevates oludes. Kogenud meeskonna juhtimisel kulges kodutee suuremate probleemideta. Marsruut Põhjameri – Taani väinad – Läänemeri läbiti seitsme päevaga ja täielikult pealveesõidus. Põhjamere ületamine toimus tihedas udus ning Kattegatis jäi Kalev üheksapallise tormi kätte, kus meeskond sai tunda tugevat külglainetust. Juba 31. mail kell 4 öösel fikseeris Hiiumadala lähistel paiknenud tulelaev Kalevi saabumise koduvettesse. Kuna allveelaeva pidulik vastuvõtuseremoonia pidi toimuma 1. juunil Sõjasadamas ehk



Kalevi ohvitserid Põhjamere ületamisel. Vasakult: Verner Puurand, Oskar Valdre ja Alfred Pontak. Tallinna Linnaarhiiv