

Novik 1915. aastal Sandviki dokis Helsingis.



Novik 1913. aastal Neeval, Inglise kaldapealse kõrval.

Hävitaja Novik – rekordilaevast legendiks

Laevaehituse pikas ajaloos on suur hulk laevu, mis on jäänud inimeste meelde kui olulised verstapostid. Üheks selliseks sai ka hävitaja Novik.

Mati Õun
Fotod: reprod

Sajand tagasi, aastail 1910–1918, ehitati Vene impeeriumis ja Saksa keisririigis 50 peaaegu ühetüübilist kiirekäigulist hävitajat, mis läksid ajalukku „novikutena“. Veel 68-le (!) sellisele laevale pandi kiilud maha Riias, Tallinnas, Nikolajevis ja Saksa laevatehastes, kuid Esimese maailmasõja segadustes need valmis ei saanud. Valminute hulgas olid aga kaks, mis sõjaõnne või kõrgemalt määratud saatuse tahtel said 15 aastaks Eesti Wabariigi sõjalaevadeks nimedega Lennuk ja Wambola.

Vaadakem siin nende 118 hävitaja tüüplaeva Novik lugu, mida tuleb alusdata organisatsioonist.

Vabatahtlike Annetuste Erikomitee

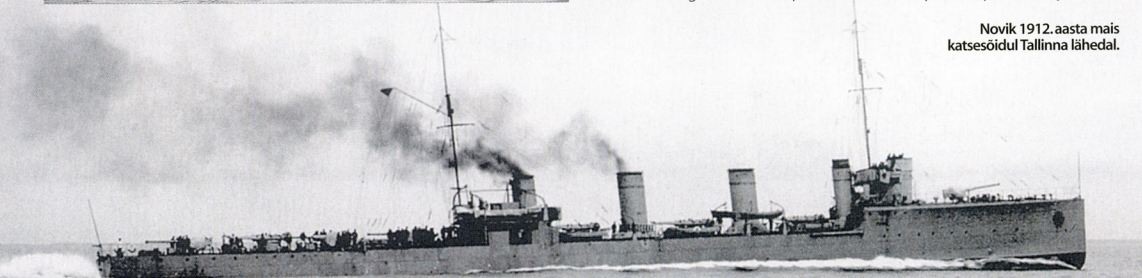
Tänapäevaseidki sõjalaevastikufännid teavad, et Vene–Jaapani sõja esimestel päevadel 9.–14. veebruaril 1904 kaotas venelaste Kaug-Ida laevastik uputatui-

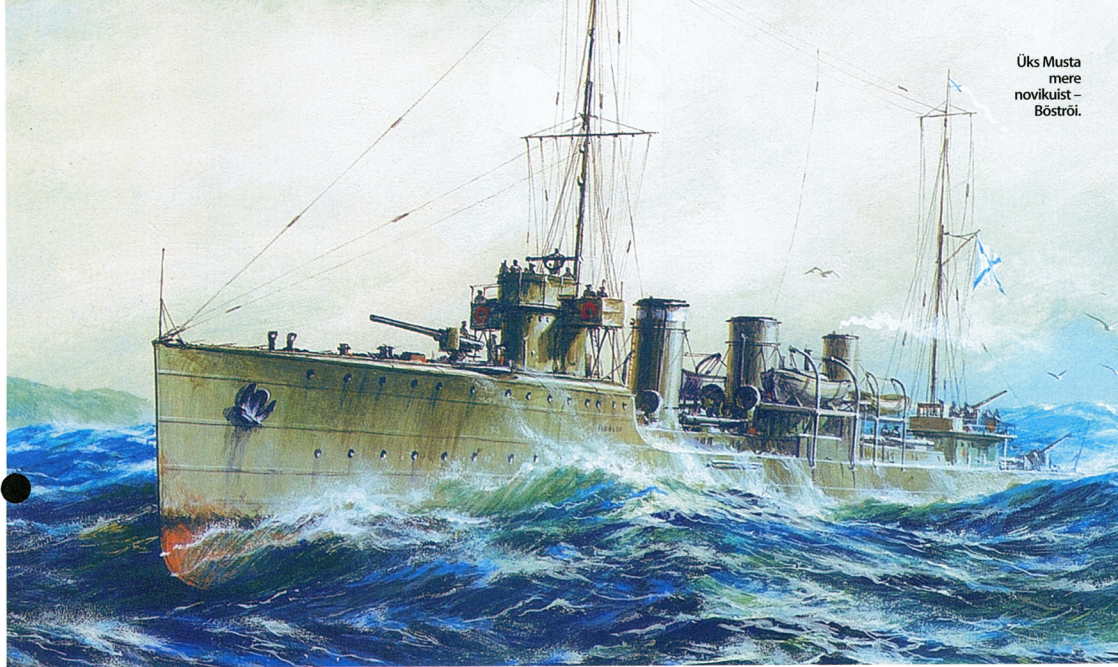
na ristlejad Varjag ja Bojarin, suurtükipaadi Korejets ning miiniveeskja Jenisei. Raskete torpeedovigastustega sõitsid uppumise vältimiseks rannamadalikule ristleja Pallada ja soomuslaevad Retvizan ning Tsessarevitš. Maailmariigile oli see muidugi tuntav materiaalne kaotus, kuid Venemaa elidivaim oli veel kõrge ja 14. (tolleaegse Vene kalendri järgi 1.) veebruaril, ristleja Bojarin uppumise päeval, annetas vürst L. Kotšubei riigikassale 10 000 rubla sõjalaevastiku ehitamiseks.

mal päeval teatati ajalehes Novoje Vremja patriootilisest rahakogumisalga-
tusest ja vaid viis päeva hiljem andis tsaar Nikolai II välja ukaasi Vabatahtlike Annetuste Erikomitee Laevastiku Tugevdamiseks loomiseks. Verivärske erikomitee etteotsa pandi suurvürst Aleksandr Mihhailovitš.

Orna kodumaa patrioote on suurel Venemaal alati leidunud ja rahakorjajamiskampaania uputatud sõjalaevade

Novik 1912. aasta mais katsesõidul Tallinna lähedal.





aselele uute ehitamiseks läks lahti. Vastavalt annetajate jõukusele olid annetused 50 kopikast kuni 40 000 rublani ja aastaga korjas erikomitee kokku 13 275 000 rubla. Juba 1904. aasta kevadest algas korjatava raha kasutamine. Järgnenud kolme aasta jooksul ehitati 11 miljoni rubla eest Peterburis neli väikest allveelaeva ja sealsamas ning Helsingi, Turu ja Riia laevatehastes 18 miiniristlejat. Viimased olid sihvakad 71–75,2 m pikkused laevad veeväljavega 640–750 t. Relvastuseks olid neil 57 ja 75 mm kahurid ning 2–3 torpeedoaparaati. Tolleaegne vene keelepruuk tundis torpeedosid iseliikuvate miinidena (*samodvižujuštšaja mina*), sellest siis selline laevanimetus miiniristleja).

Ehitatavate miiniristlejate jõuseadmeiks olid aurumasinad ja kiiruseks kuni 26,9 sõlme (50 km/h), kuid just noli aegadel hakati suurriikide sõjalaevadel kasutusele võtma auruturbiine,

mis suhteliselt väikese omakaalu juures arendasid seninägematult suuri võimsusi ja andsid oma kandjale seni olematu kiiruse. Juba aastal 1900 oli inglaste esimene turbiinhävitaja Viper saanud maksimaalseks kiiruseks 36,5 sõlme (67,6 km/h), kuid sõitis järgmise aasta augustis karile ja ta korpus murdus kahtlustäratavalt kiiresti keskelt pooleks. Vaid kuu aega hiljem murdus avamerel käigu pealt pooleks teine inglaste turbiinhävitaja Cobra, viies merepõhja 67 meetri. Esialgu tundus, et laevade lagunemises on süüdi turbiinidest tekkiv vibratsioon, kuid turbiinhävitajate konstruktsiooni analüüs näitas hoopis lihtsamat lagunemispõhjust: kiirusrekordeid taga ajades olid laevaehitusfirmad oma laevukeste konstruktsiooni lubamatult nõrgendanud, et need võimalikult kerged oleksid. Turbiinidest laevadele ohtu ei olnud, need ületasid senist aurujõuseadet kindlalt.

5. septembril 1905 lõppenud Vene–Jaapani sõda oli aga omakorda kindlalt näidanud, kui tähtis on sõjalaevale vastast ületav kiirus. Ja 1907. aasta suvel otsustas eespool nimetatud erikomitee oma viimased 2 miljonit rubla kulutada Vene laevastiku esimese turbiinõjalaeva projekteerimiseks ning ehitamiseks.

Ehitamine ja katsetamine

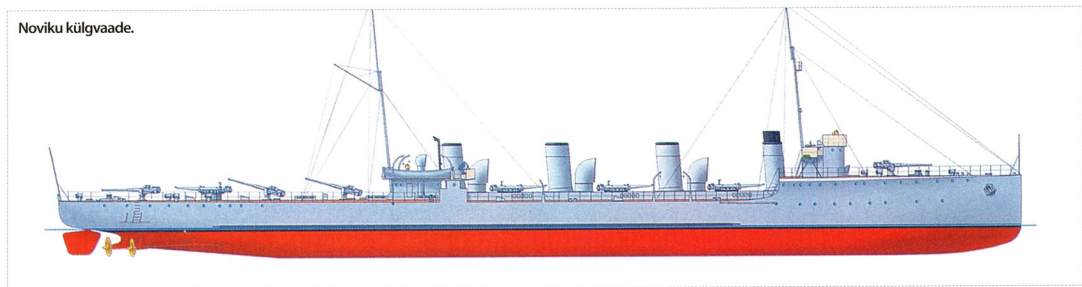
Järgnesid kaks aastat bürokraatlikku asjaajamist, kuni 11. augustil 1909 kirjutati erikomitee esindaja ja Peterburis asunud Putilovi tehase juhatuse poolt alla leping turbiinjõuseadmega miiniristleja ehitamiseks. Selle veeväljasurveks pidi erinevail andmeil saama 1000 või 1200 t ja kiiruseks 33 või 35, lõpuks aga 36 sõlme. Andmed on tõepoolest väga erinevad, kuna tellitud laeva tehnilisi näitajaid järjest muudeti. Nii või teisiti, aga sellest pidi saama Vene mereväe kiireim sõjalaev.

Miiniristleja, ehk uue, 1907. aastal vastu võetud klassifikatsiooni järgi eskaadrimiiniristleja (*eskadrennoi minonosets*) pidi katsetusküps olema 1. augustil 1912. Selle eest lubas erikomitee Putilovi tehasele maksta 2 190 000 rubla – üüratu summa, mis siinkirjutaja mõõdupuu järgi võrdus peaaegu kolme Estonia teatri- ja kontserdimaja maksumusega.

Aga kõigepealt tuli tulevane miiniristleja projekteerida. Laeva korpuse joonised valmisid insener B. Vassilevski juhatusel ja jõuseadme ning muude mehaaniliste seadmete projektid D. Dubnitski juhtimise all. Kogu projekti koordinaatoriks ning peatselt alanud ehitustööde juhatajaks määrati laevaehitusinsener K. Tennisson – kas tõesti mõni Estimaa Tõnissonidest?

Nii või teisiti, aga turbiin-miiniristleja kiil pandi Putilovi tehase staaplil maha 19. juulil 1910 ja 8. märtsil 1911 kinnitas Nikolai II laeva nimeks Novik. Selle päris

Noviku külgaade.



Lennuk ja Wambola.
Vaade antritekkile.



ta Vene-Jaapani sõjas hukkunud kergeristlejalt. Sama aasta 21. juunil lasti Noviku 102,43 m pikkune ja 9,53 m laiune kere vette ning laeva ehitamine jätkus Putilovi tehase basseinis. Ning oh imet – 1912. aasta kevadeks oli Novik valmis! Aprillil lõpul sõitis ta Kroonlinna, kus dokis kontrolliti üle ta veealu- ne osa ja lõpetati elektriseadmete montaaž. 8. mail sõitis verivärsk miiniristleja Tallinna, arendades kuni 33sõl- mest kiirust.

17. mail tehti Noviku esimesed kiir- ruskatsed Aegna saare juures. Ühe me- remiili pikkune distantis läbiti kolmel korral, maksimumkiiruseks saadi 35,8 sõlme, kusjuures turbiinide arvestuslik koguvõimsus oli 39 500 hj. Olgu öeldud, et Noviku katlad ja turbiinid olid valmistatud Saksamaal firmas Curtis-AEG-Vulcan, sest Venemaal veel aurur- turbine ei valmistatud.

Kuna viimase lepingu järgset kiirust (36 sõlme) ei saadud, otsustati muuta sõukruvide kuju. Seda tehti Kroon- linnas ja 1. juulil oli uus kiiruskats Tallin- na lähel. Kiiruseks saadi 35,97 sõlme, mis ikka oli napilt alla arvestatud.

Noviku ehitamist jälgiv asjatundjate komisjon otsustas, et sakslased on ek- sinud katelde aurutootlikkuse määra- misel. Firma Vulcan nõustuski omal kul- lul välja vahetama Noviku katlad ja hi- lisemad sündmused näitasid, et Saksa laevaehitajate vastutulelikkuse põh- justas nende huvil venelaste uusima sõjalaeva vastu.

Olgu siinkohal öeldud, et tegelikult siin sakslastel süüd ei olnud. Tellimuse järgi pidid katlad-turbiinid andma kogu- võimsuse 34 770 hj, 1. juuli katsesõitu- del aga saadi võimsuseks 40 000 hj! Et laev arvestusjärgset kiirust ei saavuta- nud, tulenes sellest, et ta oli ehitatud tellimusjärgest 100 t raskem. Kuna le- pingu järgi pidi tehas lubatud veeväl- jasurve ületamise eest trahvi maksma, siis veeväljasurve kasvu varjati, värv- des süvisjooned vaele kohale!

Oma saksa partneritele Putilovi te- has sellest väikesest viperusest muidugi ei teatanud. 1913. aasta maikuu sõi- tis Novik Stettini (praegu Szczecin Pool- las), kus talle uued ja suuremad katlad pandi. Laeva veeväljasurve kasvas veel 36 tonni võrra. Kuid uued katlad tegid imet – 21. augustil Swinemünde lähe- dal toimunud kiiruskatsel saavutas Novik 37,3 sõlme (69 km/h), mis oli lae- vakiruse maailmarekord.

Esimeses maailmasõjas

Veel enne Noviku maailmarekordisõi- tu, 1913. aasta 15. juulil, pandi Putilovi tehases kiilud maha kahele samalaad- sele hävitajale. Neist said 98 m pikku- sed laevad, mis lisaks torpeedoapa- raatidele olid kumbki relvastatud nelja 102 mm kahuriga, nagu Novikki. Sama aasta sügisest võeti sellised laevad ehi- tamisele ka verivärskes Tallinna laeva- tehastes – Vene-Balti tehases 6 hävita- jat ja Bekkeri tehases 5 hävitajat. Bek- keritehase hävitajate pikkuseks sai 105

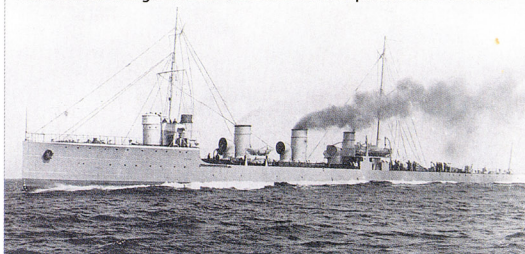
ja 107 m, kuna nende tekile pandi viis 102 mm kahurit. Üks Bekkeri tehases ehitatuist, Vene laevastiku Avtroil, saigi 1919. aasta alul Eesti merejõudude Lennukiks. Teine meie hävitaja Wam- bola pärines Putilovi tehastest. Neli no- vikut võeti ehitamisele ka Riias, Mühl- grabeni tehases, kuid valmis ei saanud neist ükski.

22 novikut võeti ehitamisele Musta mere ääresets Vene laevatehastes. Ja nagu hiljem selgus, võeti Saksamaal Esimese maailmasõja aastail ehitami- sele koguni 62 selletüübilist laeva, kuid valmis said neist ainult 8. Venemaal ehitati valmis 42 laeva ja vaid 14 jäid pooleli.

Meie loo peategelane Novik oli Esi- meses maailmasõjas Läänemerele vast aktiivseim sõjalaev üldse. Ta käis miini- veeske- ja luureretkedel Saksamaa rannikuni välja ning uputas otseselt

kaks Saksa sõjalaeva; tõenäoliselt mõ- ne ka enda pandud miinidega. Neist kahest uputatust tõi Novikule au vaid esimene, kuid selle eest kuhjaga. Ni- melt sai 2. järgu kapteni Mihhail Beren- si komando all olnud Novik 1915. aasta 17. augusti varahommikul Irbe väinas kokku kahe samatüübilise Saksa hävi- tajaga V 99 ja V 100. Pealtnäha tundus, et sakslastel on kahekordne ülekaal – millegipärast panid Saksa lae- vaehitajad oma novikutele 88 mm kahu- rid Vene 102 mm kahurite asemele ja see andis end kohe tunda. Juba kol- manda Noviku kogupauguga saadi V 99-le pihta, sel olevat uppi lennanud üks kolmest korstnast ja peagi tekkis tal tulekaht. V 99 mähkus suitsu- ja au- rupilvedesse ning komandör Berens käskis nüüd Noviku suurtükitele üle viia V 100-le. Seegi sai tabamusi, varjas end peatselt suitsukattega ja põgenes.

Novik 1913. aasta augustis katsesõidul Saksamaa vetes pärast katelde vahetust.



V 99 aga sai täiendavaid vigastusi kahest allveelaevavõrgu lõhkepadrunist ja sõitis uppumise vältimiseks Mikeltornise tuletorni juures Kuramaa rannamadallikule. Kaks päeva hiljem laskis hävitaja meeskond oma laeva seal lõhkeaugutega lõplikult põhja. Selle lahingu muljeil hakkasid sakslased oma novikule 1916. aastast monteerima 105 mm kahureid.

Teise Saksa sõjalaeva uputas Novik ööl vastu 21. novembril 1915. Uputatu oli rahuagsest kaubaaurikust kahe 37 mm automaatkahuriga vahilaevaks relvastatud Norburg. Venelased 1. järgu kapteni Aleksandr Koltšaki (tulevane admiral) üldjuhatusel ründasid seda õnnetut laevukest Kuramaast loode pool seitsme hävitajaga. Kuna Nor-

burg venelaste 102 mm mürskudest uppada ei tahtnud, läkitas Novik sellesse torpedo. Nüüd uppus sakslane muidugi paugupealt.

1916. aasta suvel seadmestati Novik miinilaevade diviisi lipulaevaks. Hulga staabimeeste tulekul tuli meeskonnal muidugi oma elamist kokku tõmmata.

Punases vangipõlvest punalegendiks

1917. aasta oktoobris osales Novik Muhu väina ja Väinamere lahinguis Saksa laevastikuga, kuid taganes siis koos teiste Vene laevadega Lääne-Eesti saarestiku vetest Soome lahele. Siin tabas tedagi bolševistlik riigipööre ja 7. novembril tõsteti tal punalipp koos kõige sellest tulenevaga. 9. septembril 1918

arvati Novik tegevlaevastikust välja ja anti Petrogradi sadamale pikaajalisele hoiule. Seetõttu ta peatselt järgnenud Eesti Vabadussõjas meie ja Inglise laevastike vastu ei tegutsenud. Kai ääres roostetav Novik meenus punavõimudele alles 1926. aastal, mil talle anti 13. juulist uus nimi – Jakov Sverdlov. (Vanemad mehed vast mäletavad, et oli sellenimeline bolševistlik tegelane; kodanikunimi oli tal Ješua Solomon Moševits). Sama aasta 1. detsembrist läks Jakov Sverdlov remonti, mis lõppes 1929. aasta hillisulvel. Aastail 1937–1940 tehti talle kapitaalremont, kuid sel ajal „degradeeriti“ ta õppelaevaks. See ei seganud aga laeva veeväljasurve kasvamist 1951 tonnini.


Suur-Saksamaa–N. Liidu sõja teisel päeval, 23. juunil 1941, ülendati Jakov Sverdlov sõjalaevaks tagasi, aga seda au oli tal sedapuhku vaid 2 kuud ja 5 päeva. Sama aasta 28. augustil lahkus Jakov Sverdlov Tallinnast ida poole koos kuulsa 200laevalise karavaniga, mis lõpetas Eesti esimese punase okupatsiooni.

Kuid kaugele vana tubli, kuid nüüd punategelaseks tehtud Novik ei jõudnud. Kell 20.36 õhtul sõitis ta miinile ja murdus pooleks. Laeva vööriosa uppus kiiresti, ahter aga pööras põhja

taeva poole, tõusis seejärel vertikaalselt püsti ja kadus samuti veepinnalt. Koos hävitajaga hukkus 114 inimest, laeva viimane komandör 2. järgu kapten Aleksandr Spiridonov oli siiski pääsenute hulgas.

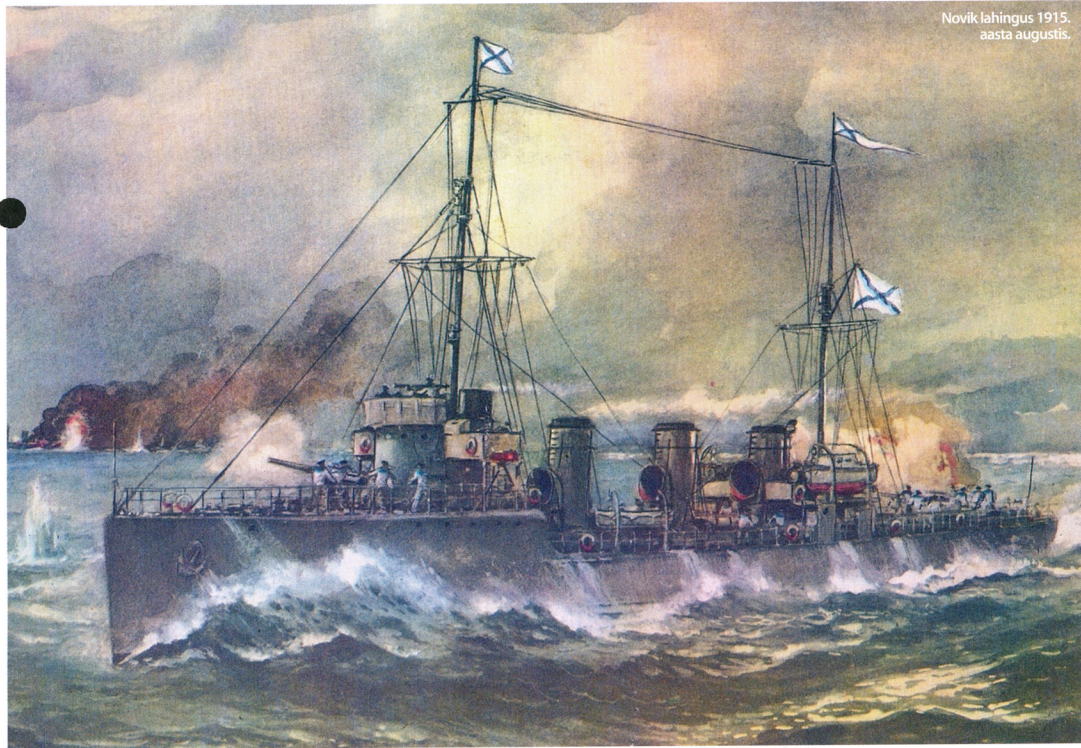
Möödus mõni aeg ja Balti laevastiku politosakond luuletas Jakov Sverdlovi hukkamisest kena legendi: hävitaja olnud Tallinnast lahkuva laevastiku lipuristleja Kirov külgakitses. Järsku märgatud J. Sverdlovi sillalt torpeedojälge, mis lähenes paremalt (ehk meremeeste keeles tüürpoodist) kiiresti Kirovile. Spiridonov olevat andnud käsu „Täiskäik edasi!“ ja sõitnud oma laevaga torpeedole ette.

Oli ammu teada, et selles paigas ei olnud Saksa ega Soome allveelaevu ega torpeedokaatreid ning mingeid torpeedosid peale punavenelaste endi omade ei saanud seal olla. Kuid see ei takistanud USA kinomehi oma dokumentaalfilmiks pretendeerivas linatões „Tundmatu sõda“ seda matrossoviliku stseeni multifilmikaadreina esitamast.

Uue Venemaa meresõjaajaloolaste poolt on J. Sverdlovi nn kangelastegu muinasjutuks tunnustatud. Ligi sajanditagne maailmarekordilaeves leibis seni Soome lahe põhjas. 



Argipäevaelu Novikul – parda värvimine (1914. või 1915. a).



Novik lahingus 1915. aasta augustis.