

„Eesti sõjaajaloolise arhitektuuripärandi kaardistamine ja kasutusvõimaluste
analüüs. 19. ja 20. sajand“

Ninase 180 mm rannapatarei jõujaam

Muinsuskaitseline eksperthinnang

Koostaja Jüri Pärn

Detsember 2017



Euroopa Liit
Euroopa
Regionaalarengu Fond



Eesti
tuleviku heaks

Ninase 180 mm rannapatarei

(Saare maakond, Saaremaa vald, Ninase ja Tagaranna küla)

1. Kompleksi kui terviku kokkuvõtlik kirjeldus ja ajalugu, sõja-ajalooline tähtsus, haruldus ja väärtus Eesti kontekstis.

Ninase 317. rannapatarei ehitised asuvad Saaremaa põhjarannikul Ninase poolsaare loodeosas hajali u 1,5x1,5 km suurusel alal. Selle 180 mm-sed kahurid paiknesid üksteisest 220 – 270 meetri kaugusel ning olid paigutatud nelja süvistatud ühekorruselisse suurtükiblokki. Idast lugedes 2. ja 3. suurtükibloki vahele on rajatud 1–2-korruselise maa-alune diiselagregaatidega varustatud jõujaam, millest lähtusid tarbijateni viivad betoneeritud tranšeedes kaabelliinid ja torutrassid. Suurtükiblokkide lähedal laskejoonest tagapool on u 6x8x2 m suurused maasse kaevatud ja paeräha sisse raiutud süvendid laskemoonakeldrite jaoks. Vähemalt 1. bloki kõrval on reas 7 sammaldunud ja hästi säilinud telgipiiret ning -alust mõõtmatega u 5x5 m. Kummalgi pool tulepositsiooni on suured poolelijäänud varjendite süvendid (u 10x15x5 ja 12x12x4 m), seejuures läänepoolsel on jõutud põrand valmis valada.

Patarei komandopost (komandopunkt) asus hilisema seniitraketidivisjoni territooriumil patarei laskejoonest 1060 m põhja pool ning selle läheduses on säilinud mitu kapitaalset ja korralikult ehitatud maa-alust rajatist: kaugusmõõteposti meeskonna varjend, betoonreservuaar, diislihoone ja küttesektsioon. Komandoposti kõrval olid lisaks kaugusmõõdikute soomustornidele ka soomustatud vaatlus- ja visiiritornid ja raadiojaam.

Patarei tule- ja juhtimispositsiooni ehitised ning linnakuala on omavahel ühendatud kommunikatsioonikraavidega. Lõunaküljes on neid paralleelselt 3 – lisaks blokkide vahelistele kraavidele on viimastest mõnikümme meetrit tagapool veetrass ja sellest tagapool kütetrass. Viimane on jäänud osaliselt kinni ajamata, tänu millele on hästi nähtav kvaliteetne paesse süvistatud betoonkanal. Soojatrassi ääres on süvistatud betoonpumbajaam (ühtlasi katlamaja?). Suurtükiblokkide ja positsioonide ala ümber on lähikaitserajatised, mis on samuti osaliselt pae sisse raiutud (osalt pooleli jäänud). Tulepositsioonist loodes ranna ääres olid valepatarei ehitised (puust kahurid jms). Ümber patarei olevat olnud kolmekordne traataed.

Patarei linnak asus Tagaranna küla lääneserval, kus oli vähemalt 3 suurt hoonet. Oli klubi, kus käisid filme vaatamas ka kohalikud, ja suur söökla, mille sakslased olid vedanud Ukrainasse. Ehitajad elasid Ninase ja Tagaranna küla vahel telkides. Ehituse jaoks paigaldati diiselmootoriga töötav kivipurusti ning segusõlm, samuti rajati umbes praeguse süvasadama kohale sadam, mille kai ehitamisel kasutati suurtükiblokkide süvenditest väljakaevatud pinnast. Sadama juures oli ka sepikoda ja keevituskompleks.

Ninase patarei relvastuseks oli neli 180-millimeetrist kahurit B-1-P, mis paiknesid kilp-suurtükiseadmetes MO-1-180 („ühetornulised soomustornid“). Erinevalt nt sama kaliibriga Sõrve „Stebeli“ tornpatareist, oli Ninase puhul tegu lahtise ehk pooltornpatareiga. Ühetornulised soomustornid võeti Nõukogude rannakaitstes kasutusele 1934. aastal. Vaikse ookeani rannakaitstes oli 24, Musta mere rannakaitstes 14 seda tüüpi laskeseadet, Balti laevastikus jõuti need üles seada vaid Ninasel. Kogu seade kaalus 83 tonni, sh kiikuv osa 27,7 t, sirmi ja kilbi soomuse paksus oli 2,5–10 cm. Suurtükide maksimaalne laskekaugus oli 37–55 kilomeetrit (olenevalt mürsu tüübist ja laengu iseloomust), laskekiirus kuni 5 lasku minutis; suurtüki lahingumeeskond 13 meest. Mürske ja laenguid hoiti eraldi keldruruumides suurtüki ees vasakul ja paremal, ühe suurtükiseadme lahingukomplekt oli 230 mürsku ja 462 püssirohu-poollaengut.

Täiendavaks kaitseks on laskeseadet ümbritsev galerii kaetud paksu betoonkatusega. 1940. aastal tutvusid NSV Liidu fortifikaatorid Talvesõja käigus Soomelt vallutatud 254 mm-se ja 152 mm-se rannapatareiga Saarenpää külas Koivisto- ja Koivusaarel (tänapäeval Bolšoi Berjzovõi, Leningradi oblastis Primorski lähedal), millel on eenduva betoonlaega ringõued, ning see avaldas

neile sügavat muljet. Maskeerituna oli sellist patareid vastasel väga raske märgata, ringgalerii ripplagi kaitses meeskonda ning lahingumoonanišše kildude ja õhurünnaku (kuulipildujatule ning pommide lööklaine) eest ja vigastada sai seda vaid otsetabamusega. Seega kaitsuselt oli ta võrdne tornpatareiga, samas oli tema ehitamine tornpatarei omast märksa odavam ja kiirem. Otsustati edaspidi rajada rannapatareid just seda tüüpi ning uue projekti järgi ehitatigi 180 mm patareid nr 317 Balti laevastikus ja nr 110 Vaikse ookeani laevastikus (Nahhodka lähedal Povorotnoi neemel, valmis 1942.a).

Samasugusena kavatseti ehitada patarei ka Naissaarele, kuid sõja tõttu jäi see tegemata. Praegu saab Naissaare keskosas näha nelja selle patarei rajamiseks kaevatud süvendit (u 20x30x4 m, kuid arvatavalt pidi see tulema siiski veidi teistsuguse konstruktsiooniga kui Ninasel). Eestis jõuti rajada samalaadsena ka 130 mm patarei Väike-Pakri saarel. See tüüpprojekt jäi aga siiski lühiealiseks, kuna mõne aasta pärast ripplae variandist loobuti ning piirduti kitsa ringgaleriiga, milles on avad ja käigud meeskonna liikumiseks ning lahingumoonade etteandeks (nagu nt juba kaitse all olev sõjajärgne 4x130 mm patarei Ristnas).

Peale II maailmasõja puhkemist asus NSV Liit Eesti Vabariigiga sõlmitud vastastikuse abistamise pakti alusel rajama rannakindlustusi Lääne-Eesti saartele. I maailmasõja kogemustele toetudes otsustati vaenlase võimaliku dessandi ärahoidmiseks Tagalahes ehitada Ninase poolsaarele uuesti rannapatarei. Selle tarbeks küsiti 120 ha suurune maa-ala algselt Tagaranna külas tsaariaegse patarei ümbruses. Siiski see esialgne maaeraldus, mis oli mainitud 15. mail 1940 sõlmitud Sõjaväelises kokkuleppes Eesti Vabariigi ja NSV Liidu vahel Ninase küla piirkonna nime all ja on kantud kokkuleppele lisatud kaardile, hõlmas vaid Ninase poolsaare põhjatipu ning selle lõunapiiri jäi Ninase küla majadest enam kui kilomeetri kaugusele, ka praeguste 180 mm suurtükipositsioonideni see ei ulatunud. Algselt oli plaanis ehitada lahtine 180 mm patarei Saaremaa lõunarannikule Kõigustesse, Ninasele aga 3 suurtükiga lahtine ajutine 152 mm patarei, ent pole teada, kas, kuhu ja mida jõuti viimasest ehitama hakata. Kõiguste lähedale nn Ruhve baasi ehitati 180 mm patarei jaoks isegi kasarmulinnak valmis. Alles Nõukogude Liidu sõjalaevastiku rahvakomissari direktiivis 22. juunist 1940 anti Balti Laevastiku Sõjanõukogule käsk leida 1. juuliks Ninase poolsaarel varjatud positsioon, kuhu saaks paigutada 180 mm patarei, mis algselt oli määratud Kõigustesse. Kõigustes omakorda kästi 1941. aastal üles seada 152 mm patarei.

Esimesed paarkümmend ehitajat saabusid Tagaranna ja Ninase külla juba 1939.a sügisel, asudes tegema ehitusuuringuteks proovipuurimisi ning -lõhkamisi. 180 mm patarei ehitustööd algasid 1940. aasta juunis või juulis kolmanda järgu sõjaväeinseneri Ivan Ivantšenko juhtimisel (pääses muide sõja ajal Saaremaalt Rootsi, kus ta interneeriti ning repatrieerus 1944.a NSV Liitu). Ehitusorganisatsioonideks olid Punalipulise Balti Laevastiku Ehitusosakonna Eri-liin(i)ehitus 05 ja 37. rannakaitse üksik insenerpataljon (komandör kapten Sarajev), lisaks osales ehitustöodes hiljem ka kogu patarei isikkoosseis. Ehitusmaterjalina kasutati kohalikke raudkive, Lümända lupja ning Nuudinõmme ja Onni saeveskis töödeldud puitu. Ninase 317. rannasuurtükiväepatarei kui struktuuriüksus (väeosa) formeeriti 31. oktoobrist 1940 ja selle komandöriks määrati vanemleitnant Džafar Osmanov, politrukiks Mihhail Lomonossov. Organisatsiooniliselt kuulus see Punalipulise Balti Laevastiku Riia Lahe Rannakaitse (hiljem Balti Piirkonna Rannakaitse ehk BOBR-i) Saaremaa sektori 206. rannakaitse suurtükiväedivisjoni koosseisu. Patarei ettenähtud isikkoosseis oli 266 meest (15.8.41-st 306), sh 12 ohvitseri. Linnaku ehitusele kaasati tööjõuna ka kohalikke elanikke. Kahurid veeti sadamast positsioonidele suure puukelguga, mida vedasid kaks linttraktorit („jossi”). 18. jaanuaril 1941 olid patarei positsioonil betoonimistööd lõpetatud ja relvad paika pandud, kuid patarei käikuandmise tähtjaks määrati alles 15.06.1941. Sõja alguseks olid lõpetamata maskeering, soojatrass, kaugusmõõdikute tornid, komandoposti pinnasega katmine, alustamata oli gaasivarjend, paigaldamata laskejuhtimisseadmete süsteem, kaablid ja katlamaja seadmed. Osa

sellest jõuti lähikuudel valmis, kuid kinniajamata kraavide järgi oli Saksa luurel hõlpus patareid avastada. Kui positsioonid valmis said, toimus kolm päeva järjest õppelaskmine.

Kuna Teise maailmasõja ajal saabusid sakslased Saaremaale hoopis Muhu saarelt, jäi patarei roll saare garnisoni kaitsmisel väheoluliseks. Sellegipoolest oli patareil II maailmasõjas teatud preventiivne roll (Tagalahe kaudu sakslaste dessanti ei toimunud). Samas võib ju ka spekuloida, et kui ta oleks asunud Kõigustes, nagu algselt planeeriti, oleks ta võinud takistada Muhu väinade dessanti rohkem kui seda tegid Kõiguste väiksemakaliibrilised ja -kauguselised suurtükid. 20. septembril 1941 piirati patarei sakslaste poolt ümber, osal meeskonnast õnnestus välja murda ja liituda 49. suurtükiväepolguga (Sõrve säärele jõudes langesid madrused aga ikkagi vangi). Taganedes lasid meeskonnad oma suurtükid õhku. Kaks suurtükki purustati täielikult, õhku lasta suudeti ka nende laenguruumid, ühel purustati üksnes toru, neljas jäi terveks ja seda said sakslased kasutada Hiiumaa pihta tulistamiseks (väidetavalt said aga teha vaid ühe paugu, seejärel läks suurtükk rikki ning selle parandamisest loobuti). Külalapsed kasutasid kuullaagritel liikuvat kahurit karussellina. Sakslased võtsid üles tulepositsioonilt kaugusmõõdikuni viinud vaskkaablid. Kahurid aga olevat maha monteeritud 1946. aastal.

Kompleks pärineb II maailmasõja perioodist ning oli mõeldud rannale lähenevate suuremate vastase sõjalaevade avastamiseks ja tulistamiseks, mille poolest oli ta oma eksisteerimise perioodil väga oluline militaarobjekt. Osa selle ehitisi leidsid kasutust ka Külma sõja ajal, ent millised ja milleks täpselt, selle kohta saab teha paljusi oletusi, kuna Saaremaa ja üldse kogu Eesti sõjajärgsete aastakümnete militaarajalugu on veel suuremalt osalt läbi uurimata. Teada on, et sadama lähedal asunud hooneid kasutas 1960. aastateni Ninase piirivalvekordon, komandopunkti lähedal asunud ehitisi aga vähemalt 1968. aastast Tagaranna seniitraketidivisjon. Aga tõenäoliselt oli sellel ka mõningane mõju sõjajärgse heidutuse ning võidurelvastumise seisukohalt, kuna näiteks veel 1950.a detsembris pidas Briti sõjaväeluure Ninase kompleksi tegutsevaks rannapatareiks (kuigi praegu teadaolevalt likvideeriti 1950. aastal mitmed statsionaarsed rannapatareid ning muudeti valepatareideks – seadmed võeti maha ning asemele pandi puust suurtükimaketid).

Eestis on säilinud nelja erineva riigi statsionaarsete rannapatareide positsioone kokku üle 200, kuid kõik nad on üksteisest millegi poolest erinevad. Seejuures Ninase 180 mm patarei kompleks on haruldane nii oma konstruktsiooni kui ka küllaltki hea säilivuse poolest.

Kompleks on olulise ajaloo- ja nostalgiväärtusega sellel ning analoogsetel objektidel teeninud inimestele (keda on maailmas kokku miljoneid) ja nende järglastele, ent laiemalt võttes kogu endise NSV Liidu ja Suur-Saksamaa (ja nende liitlaste) riigikaitse-süsteemides osalenutele ning ajaloo-, arhitektuuri- ja sõjandushuvilistele üle kogu maailma.

Jõujaam

2. Vastavus mälestiseks tunnistamise kriteeriumidele.

EHITISE ANDMED	Nimetus	Ninase 180 mm rannapatarei jõujaam
	Ehitise asukoht (koordinaadid)	Saare maakond, Saaremaa vald, Ninase küla, Uuetoa 48301:001:0048. 58°31'52.16", 22°13'0.42"; x,y: 6489274.6,396138.3
	Algne funktsioon	317. rannasuurtükiväepatarei maa-alune jõujaam e energiajaam (elektrijaam/katlamaja)
	Rajamisaeg	1940–41
	Kirjeldus (plaanilahendus, materjalid, möödud)	<p>Patarei tulepositsiooni teenindanud jõujaam (elektrijaam ja katlamaja) paikneb teise ja kolmanda suurtükipositsiooni vahel. Põhiosa ristkülikukujuline, välismõõtmed vähemalt 20x16 m (täpsete mõõtmete saamiseks tuleks osa seinte ja katuse faasitud servi neljast küljest välja kaevata), katuslae kõrgus ümbritsevast maapinnast kuni 2 m. Ruumide kõrgus on kuni 5 m.</p> <p>Sissepääsutrepi kohal on kaldservaga varikatus paksusega kuni 2 m. Trepi kaudu pääseb L-kujulisse esikusse, milles on olnud hermeetiline kaitseuks. Rajatisse saab riisktrapi abil sisse ka kagunurga juures oleva kaevu kaudu. Ehitise esiküljel on avar pealt lahtine generaatorite ja diislite sissetõstmiseks mõeldud šaht, millesse pääseb samuti mööda riisktrappi. Selle ees u 5 m kaugusel on prahti täis drenaažikaev. Kahes ruumis on kummaski ärarüüstatud neljasilindriline diiselmootor ja palju generaatori detaile. Kolmandas suuremas ruumis olid arvatavasti naftaküttel katlad. 180 mm rannapatarei jõujaama 1930.-te lõpul koostatud tüüpprojektis oli viimaseid ette nähtud kaks, lisaks veel eraldi ruumid mehaanikatöökoja (trei-, frees- ja puurpinkidega) ning meeskonna tarbeks. Vähemalt üks ruum peaks olema filterventilatsiooniseadmete jaoks. Ruumide laed on tugevdatud l-taladest ja raudlattidest killuvastase kattega. Lae all välisseina ääres on läbi mitme ruumi ulatuv kitsas metalltalade ja -põrandaga lisakorrus, millel asusid kütuse- ja veemahutid ning millele viivad igast ruumist eraldi metallredelid. Üks kütusepaak on alles, kuid plahvatanud. Plahvatuse jälgi on ka vaheseintel.</p> <p>Jõujaamast kulgevad suurtükiblokkide suunas ja ette- ning tahapoole paesse raiutud ja betoneeritud kommunikatsioonikanalid, u 50 m kagunurgast asub arvatavasti reservuaarisüvend (u 6x2x1 m).</p>
	Tehniline seisukord	Kande- ja piirdekonstruktsioonid on heas seisukorras, osa sisseseadest on lõhutatud. Mõnes ruumis on toimunud plahvatus ja põleng, suur osa seintest on tahmunud. Katuselekkeid ei ole, kuid põrandale koguneb perioodiliselt sademevesi. Tehniline seisukord võimaldab ehitist pikaajaliselt säilitada.

	MÄLESTISEKS TUNNISTAMISE KRITEERIUMID	KRITEERIUMI SELGITUS
Objektiga seotud (füüsilised) väärtused: vanus, autentsus (eksterjäär, interjäär, plaan, funktsioon), arhitektuuri- ajalooline väärtus (erandlik- tüüpiline, tehnoloogia, uuenduslikkus jms)	1. Vanus	Pärineb Nõukogude ja II maailmasõja perioodist.
	2. Autentsus ehk ehedus	Autentsed mahud ja ruumistruktuur on täielikult säilinud, põhikonstruktsioon on heas seisukorras; säilinud on viimistluskihid (osalt tahmakihi all) ja informatiivseid kirjutisi seintel.
	3. Sisseseade säilivus	Sisustust on säilinud üsna palju – diiselmootorite olulisi osi (raamid, silindriblokid, kolvid, vāntvōllid, u 1,5 m läbimōōduga hoorattad), seadmekandureid ning -aluseid, torustikke, generaatorite detaile, metalltrepid, metall-luuke jpm. Diislid on tugevasti rüüstatud ja vahel olnud ka üleni vee all, ent neil on säilinud küllaltki palju originaalvärvkatet.
	4. Funktsiooni järgjepidevus	Algne funktsioon valmimise ajast kuni 1941.a septembrini.
	5. Haruldus (üldjuhul välistab tüüpilisuse kriteeriumi)	<p>Kōigi suuremakaliibriliste ja kapitaalsemate statsionaarsete rannapatareide juurde olid ette nāhtud ka ehitised objektide varustamiseks elektri ning kaugkūttega – diiselektrijaamad ja katlamajad vōi mõlemad koos ühes rajatises. Eestis asunud NSV Liidu tornpatareidel (Osmussaare, Tahkuna ning Sōrve) olid suured lahinguotstarbelised diiselagregaadid suurtükiblokkidesse sisse ehitatud – J. Melkonovi andmeil üks 140 hj agregaat suurtükitorni ehk kahe suurtüki kohta, Hiiumaal Tahkunas oli Meeliks Julge väitel aga oli kummaski blokis 2 250 hj diisli (1955. ja 1961.a tõsteti need sealt välja ning viidi Kārdla elektrijaama). Kolmas taoline elektrijaam (ühe vōi kahe agregaadiga) paiknes komandopunkti alumisel korrusel. Ja kuna tornpatareide tulepositsioonid ja komandopunktid asusid teineteisest üsna suurel kaugusel (u 1 km), olid kummalgi ehitistegrupil eraldi katlamajad.</p> <p>Ninase patarei jõujaam on rajatud eelmainituist suuremana ja kompleksena, määratud varustama nelja suurtükiblokki (ning vōib-olla ka Tagaranna küla lääneserval asunud kasarmulinnakut) nii elektri kui kūttega.</p> <p>Seejuures on Ninase jõujaamas alles üsna suur osa diislidetailidest, kuna erinevalt nt Hiiumaa 180 mm patarei kompleksist pole neid sealt tervikuna eemaldatud kasutamiseks rahvamajanduses. Ühtlasi on nende säilmed kōige paremini ligipāasetavad ja vaadeldavad, sest Eesti tornpatareide suurtükiblokkide ja Osmussaare ning Sōrve patarei komandopunktide alumised korrused, kus diiselektrijaamad asusid, on aastaringelt vee all.</p>
	6. Tüüpilisus	Ehitis on stiilipuhtuselt, materjalikāsitluselt ja ehituskvaliteedilt oma aja silmapaistev nāide.

	7. Kasutus (kasutatavus, jätkusuutlikkus)	Kasutatakse vaatamisväärsusena ja on kasutatav sellena ka edasi, kui eramaavaldajad objekti avalikkuse eest ei sulge. Militaarturismi seisukohalt on objekti potentsiaal väga suur, tegu on ka maailma mastaabis unikaalse kompleksiga.
Kontekstuaalsed väärtused: keskkond, piirkondlikud eripärad	8. Terviklikkus ehk ansamblilisus	Ehitis kuulub Ninase 180 mm rannapatarei hoonete ja rajatiste kogumisse ning moodustab olulise osa funktsionaalsest tervikust.
	9. Silmapaistev mõju või sümboolne tähendus	Statsionaarsete rannapatareide ehitised on meie oludes üsna imposantsed ja mõjuvad sõjaaja tunnistajad, omades ka olulist sümbolväärtust kui mitte meile, siis vähemasti paljude potentsiaalsete turistide jaoks, kelle esivanemad on ühel või teisel moel ja vaenupoolel nendega seotud olnud.
	10. Ligipääsetavus	Objekt asub Saaremaa süvasadama ning turismimarsruutide ja üldkasutatavate teede läheduses. Objektile on võimalik tagada hea ligipääs. Ehitisest möödub 3. ja 4. suurtükipositsioonile suunduv kruusateelt lähtuv pinnastee. Ehitise põrand on enamasti veega kaetud, sügavus olenevalt ilmastikust ja ruumist u 0,1–2 m. Selliste ehitiste sisemuses liikudes tuleb loomulikult olla ettevaatlik, arvestada olukorra ja oma võimetega.
Assotsiatiivsed väärtused: ajaloo-väärtus, sümbol-väärtus jms	11. Tähtsus kaitseüsteemis / ajaloo-protsessis	Ehitis on rannakaitse suurtükiväeosa võtmekomponendina seotud oluliste ajaloo-protsesside ja sündmustega (NSV Liidu rannakaitse ja II maailmasõda).
	12. Seos üldtuntud isikutega	
	13. Selektiivsus / esindatus	Ühtegi samalaadset suurtükipatarei ehitist Eestis kaitse all ei ole. Eraldi mälestistena on Hiiumaal küll juba kaitse all kuni 8 rannapatareide katlamaja, elektri- ning jõujaama, kuid need on kas eraldi (mitte katlamaja ning elektrijaam ühtse kompleksina) või siis väiksemad kui Ninasel. Samuti võib Eestis olla sõjajärgseid patareide jõujaamu kaitsealuste patareide kaitsevööndite objektidena Suurupis ja Naissaarel, ent kuna seal on tegu ehitamisega varasemate patareide asukohtadesse, pole ilma eriuuringuteta võimalik öelda, kas nende puhul on tegu spetsiaalse uusehitusega või kasutati ära olemasolevaid ehitisi. Naissaarel on üks patarei kahest sõjajärgsest – saare idarannal – küll kaitse all kui mälestis „2650 Eesti Vabariigi rannapatarei nr. 5” (kuigi enamik sealseid ehitisi on rajatud peale II maailmasõda), ent avalikest allikatest ei selgu, mis konkreetselt on seal kaitse all (väidetavalt on mälestise kaitsevöönd 50 m laiune maa-ala mälestise väliskontuurist arvates, aga pole tuvastatav, kus asub see kontuur – patarei rajatised laiuvad mitmesaja m pikkusel alal).

3. Mälestiseks tunnistamise põhjused.

Ehitist on põhjust mälestiseks tunnistada, kuna ta omab vähemalt 4 ehitismälestise tunnust: on seotud oluliste ajaloo- ja sündmustega Euroopa, endise NSV Liidu, Eesti, maakonna, valla ning asustatud punkti tasandil; kuulub ehitiste kogumisse, mis moodustab ansambli või olulise osa funktsionaalsest tervikust; on perioodile tüüpiline, silmapaistev või erandlik ehitist; kannab edasi oma algse funktsiooni tunnuseid.

Ehitist asub militaarajalooliselt rikkas ja huvitavas piirkonnas Ninase poolsaarel. Samas pole kogu endises Mustjala vallas Mustjala külast põhja pool praegu ühtki kultuurimälestist – kõik endise valla 5 mälestist asuvad u 1 km kaugusel valla lõunapiirist. Ka pärandkultuuriobjekte on Ninase kandis registreeritud väga napilt ja needki enamasti vanad kohanimed, militaariaga seotuid on neist vaid Ninase kordoni kelder süvasadama lähedal. Objekt jääb ka Saarte Koostöökogu ja LEADER-programmi toetusel koostatud Saaremaa rannikuraja lähedusse (<http://www.karutervis.ee/userfiles/files/Rannikurada%20voldik%20eesti.pdf>).

Ninasel on üks paremini säilinud II maailmasõja aegse rannapatarei tulepositsioone Saare maakonnas ja kogu Eestis. Õhkimata jäänud suurtükiblokid ja muud patarei ehitised kujutavad endast suurepäraseid näidiseid II maailmasõja aegsete rannapatareide ehitusstiilist ja - kvaliteedist. Jõujaamast läände jäävad suurtükiblokid on Nõukogude kahurväelaste poolt enne taganemist kiiruga õhitatud kaitserajatiste ilmekaks näiteks, avades ühtlasi nende sisemisi ehituskonstruksioone, mis muidu jääksid vaatelejale nähtamatuteks. Suurepärase potentsiaalne turismiobjekt, kuhu Mustjala vald on kavandanud matkarada.

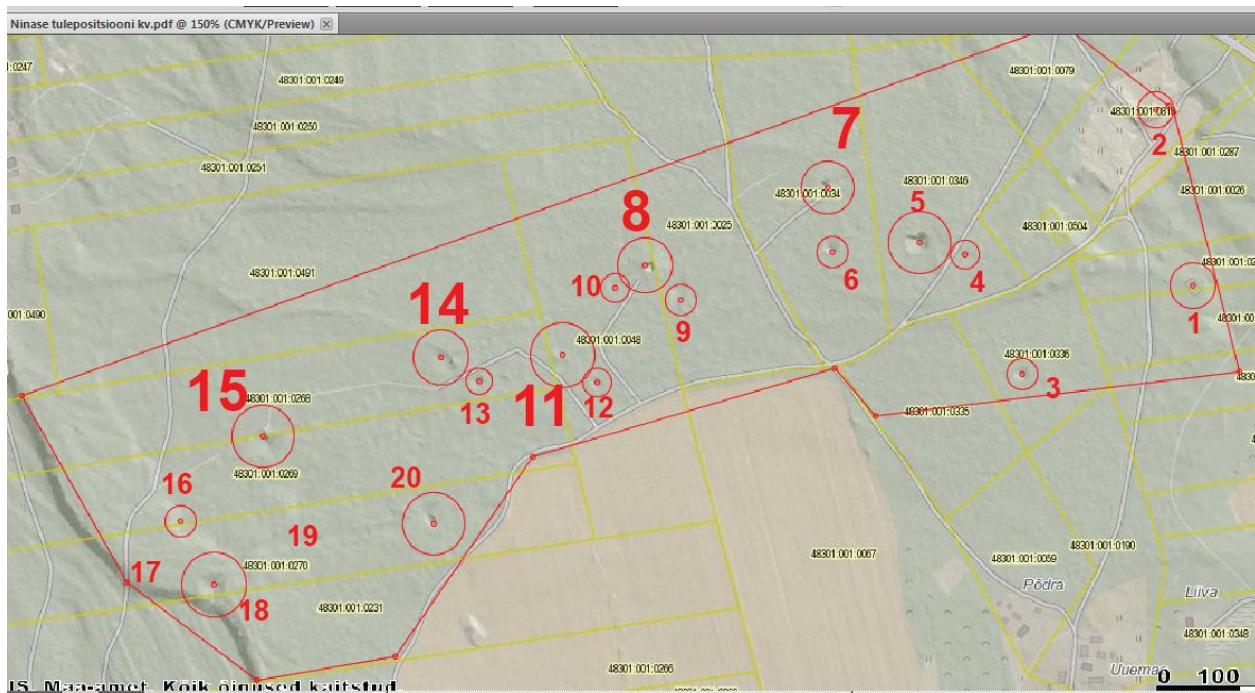
Juba 2006. aastal esitas kauaaegne Saaremaa Muuseumi direktor Endel Püüa enda koostatud Saare maakonna militaarobjektide ekspertiisis Ninase patarei suurtükiblokkide ja jõujaama kaitse alla võtmise ettepaneku, ent nüüd juba rohkem kui 10 aasta jooksul pole suudetud seda ellu viia. Selle tagajärjeks võib lugeda asjaolu, et 2015. aasta veebruaris hakati patarei 4. suurtükiblokki lammutama. Muinsuskaitseametis Saaremaa vaneminspektori Rita Peirumaa sõnul on amet siiski seisukohal, et Ninase rannapatarei kahurialuseid ja jõujaama ei tohi lammutada, kuna need on sõjaajalooliselt väärtuslikud rajatised, mille säilimine on avalikes huvides.

Käsitletav ehitiste kompleks on silmapaistev mälestis II maailmasõja aastatest ning väärikas osa Euroopa kultuuripärandist. Ehitist ja kompleks on kasutatavad multifunktsionaalselt (sh loodus- ja seiklusturismi huvides). Objektist mõne kilomeetri raadiuses asuvad Ninase ja Tagaranna piirivalvekordoni, Tagaranna seniitraketidivisjoni ning tsaariaegse rannapatarei ehitised, mis vajaksid samuti lähemat uurimist ning säästvat ära kasutamist.

4. Kaitsevööndi ettepanek ja selle põhjendus.

Ninase 180 mm rannapatarei tulepositsiooni ehitiste ühine kaitsevöönd (vt joonis 1A) peaks hõlmama osa Ninase küla kinnistutest 48301:001:0152, 48301:001:0133, 48301:001:0241, 48301:001:0026, 48301:001:0818, 48301:001:0079, 48301:001:0346, 48301:001:0503, 48301:001:0346, 48301:001:0034, 48301:001:0335, 48301:001:0025, 48301:001:0048, 48301:001:0491, 48301:001:0268, 48301:001:0269, 48301:001:0270 ja 48301:001:0231, millel asuvad patarei tulepositsiooni ehitised. See on vajalik, et säilitada kompleksi terviklikkust ja objektiga seotud maapinna alla mattunud või võssakasvanud ehitisi ning muid esemeid, mida saab kasutada objekti edasise arendamise huvides.

Kavandatavas kaitsevööndis paiknevad lisaks **neljale suurtükiblokile** (joonis 1A: **7, 8, 14, 15**) ja **jõujaamale (11)** järgmised kultuuriväärtusega ehitised – kompleksi osad: paesse raiutud ja osalt betoneeritud kommunikatsioonikanalid (kaabli-, vee- ja kütetrass, ilmekaime osa – 19), laskemoonakeldrite süvendid (6, 9 ja/või 10, 12, 13), lähikaitserajatised (osalt samuti pae sisse raiutud, ümber suurtükiblokkide ja mujal, ilmekaime osa – 17), telgiasemed (nr 7-st lõunas), poolelijäänud meeskonnavarjendid (18 ja 5?), süvistatud betoonpumbajaam (20), arvatavasti ehitajate linnaku dolomiitblokkidest hoone (1) jm. Kommunikatsioonikraavidega omavahel ühendatud põhirajatistest eemal on ka palju väiksemaid patareiga seotud ehitisi, mis tuleb enne uusehitiste rajamist või metsaraiet läbi uurida ja dokumenteerida.

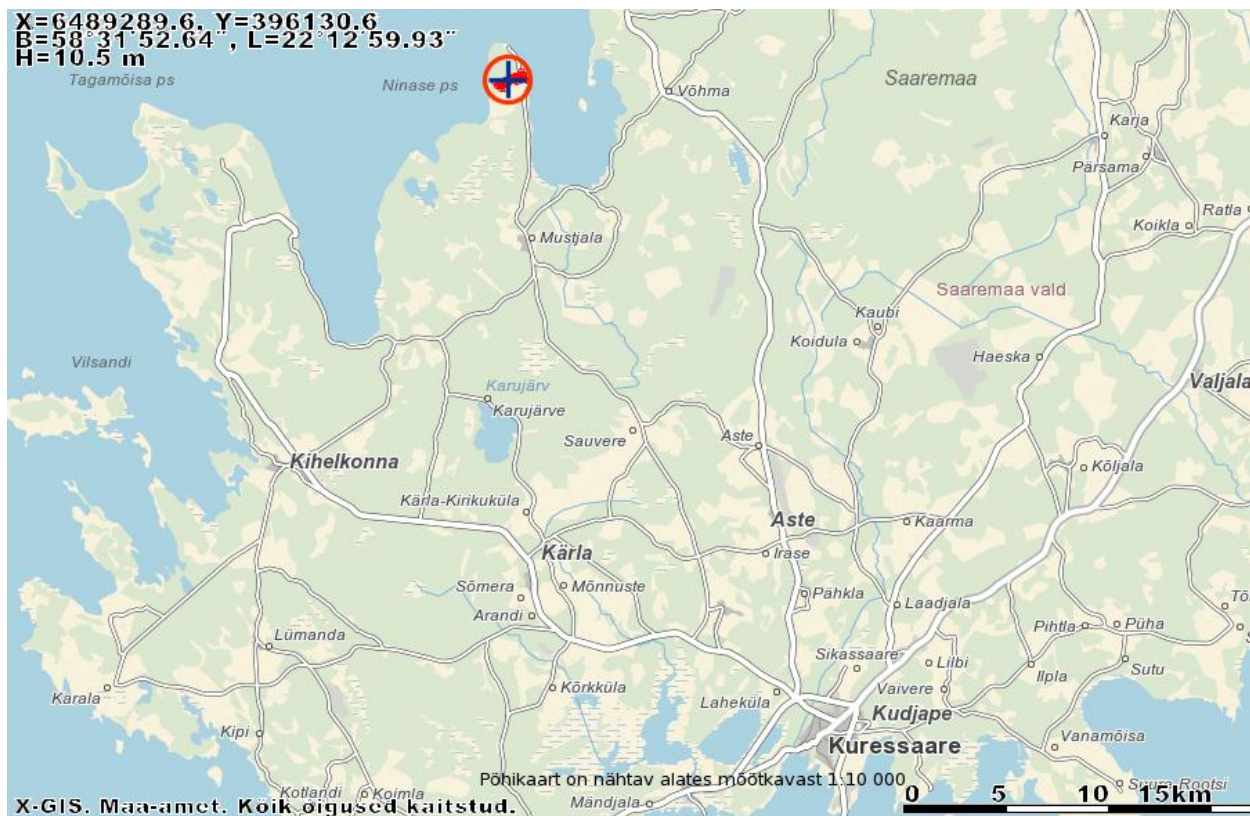


Joonis 1A. Patarei tulepositsiooni ehitiste ühise kaitsevööndi ettepaneku skeem.

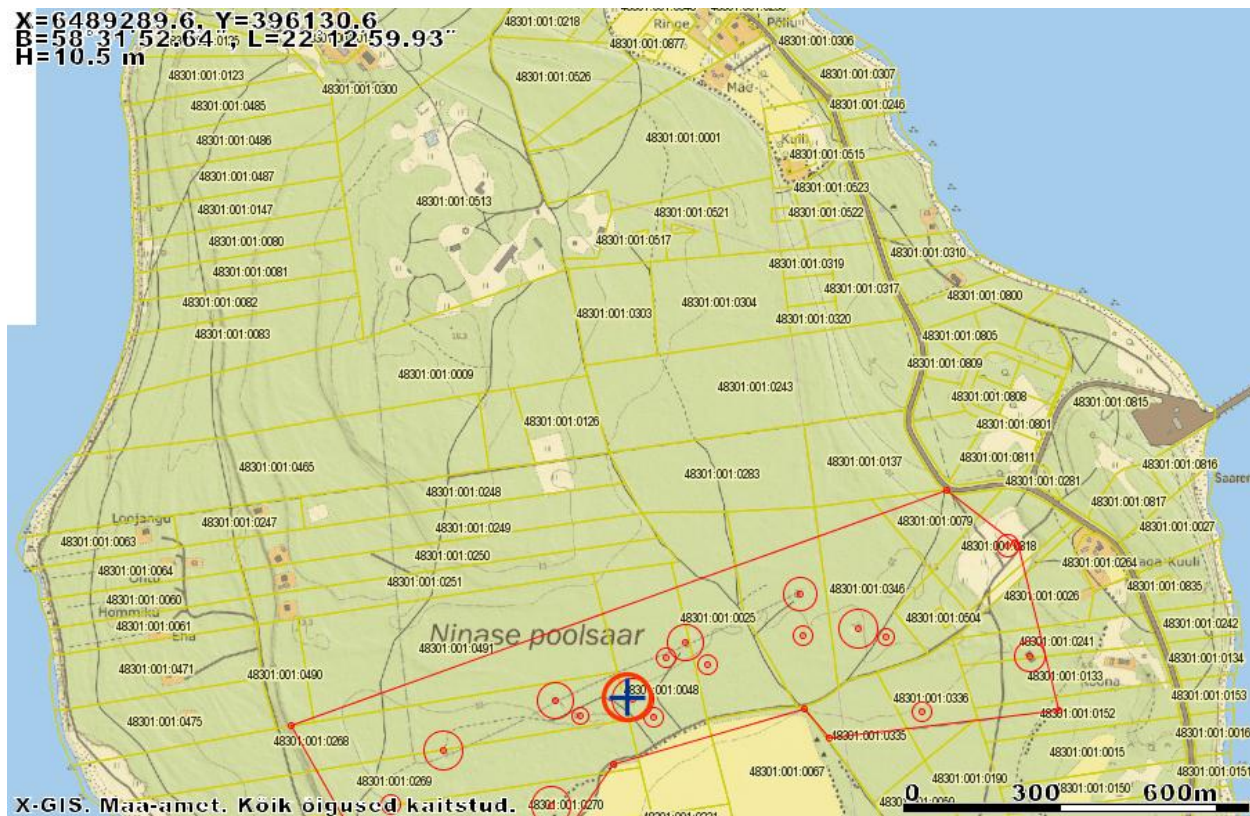
Nurgapunktide koordinaadid: 58°32'2.52", 22°13'45.36"; 58°31'52.35", 22°13'51.05"; 58°31'50.59", 22°13'23.72"; 58°31'52.24", 22°13'20.49"; 58°31'51.47", 22°13'9.83"; 58°31'48.29", 22°12'58.37"; 58°31'40.43", 22°12'49.09"; 58°31'39.53", 22°12'38.1"; 58°31'43.16", 22°12'27.99"; 58°31'50.33", 22°12'19.98"; 58°32'5.83", 22°13'36.95" ehk (x,y) 6489575.8,396873.6; 6489258.6,396957.3; 6489216,396513.8; 6489268.2,396463; 6489249,396290; 6489155.6,396101.9; 6488916.7,395945.3; 6488893.4,395766.8; 6489010.1,395606.2; 6489235.3,395482.6; 6489681.5,396740.4.

5. Lisad:

5.1. Joonised (kaardialuste allikas: Maa-ameti Geoportaal):

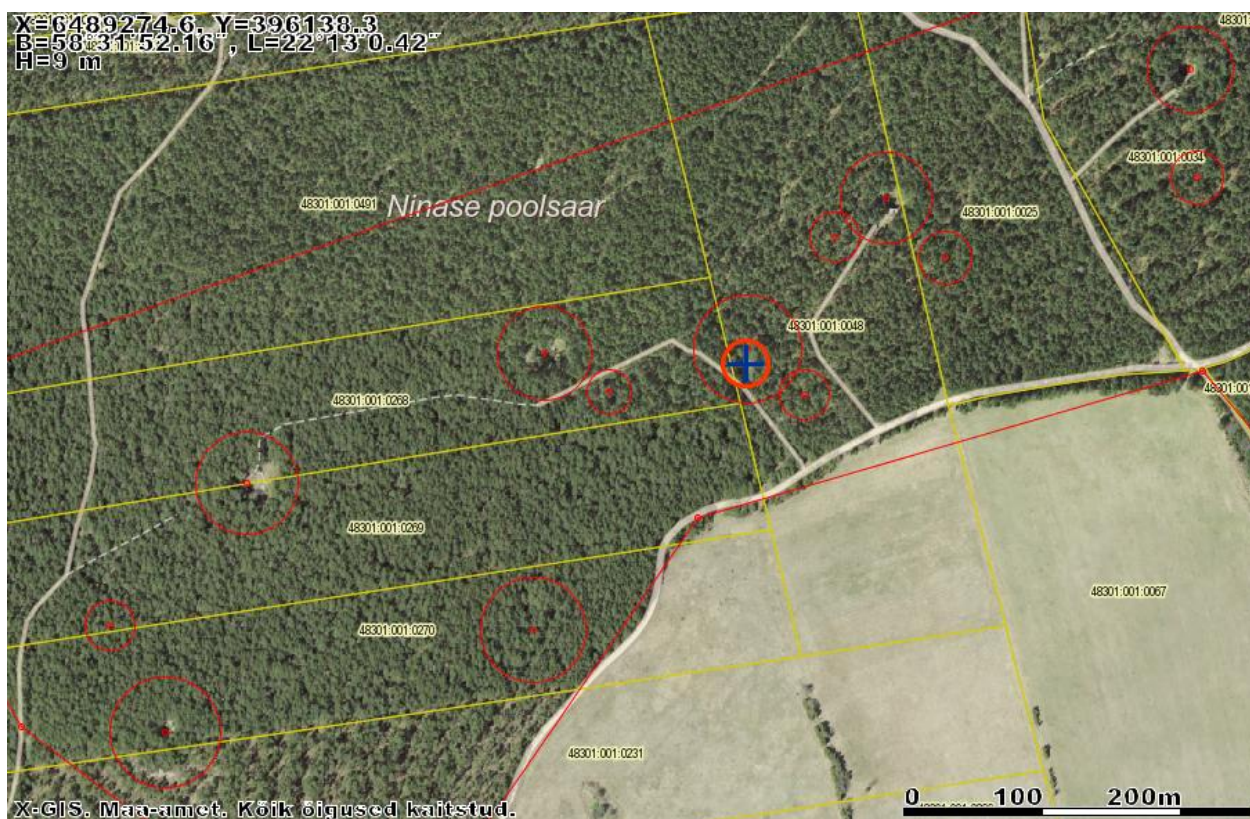


Joonis 1. Ehitise asukoht Saare maakonnas ehk Saaremaa vallas.

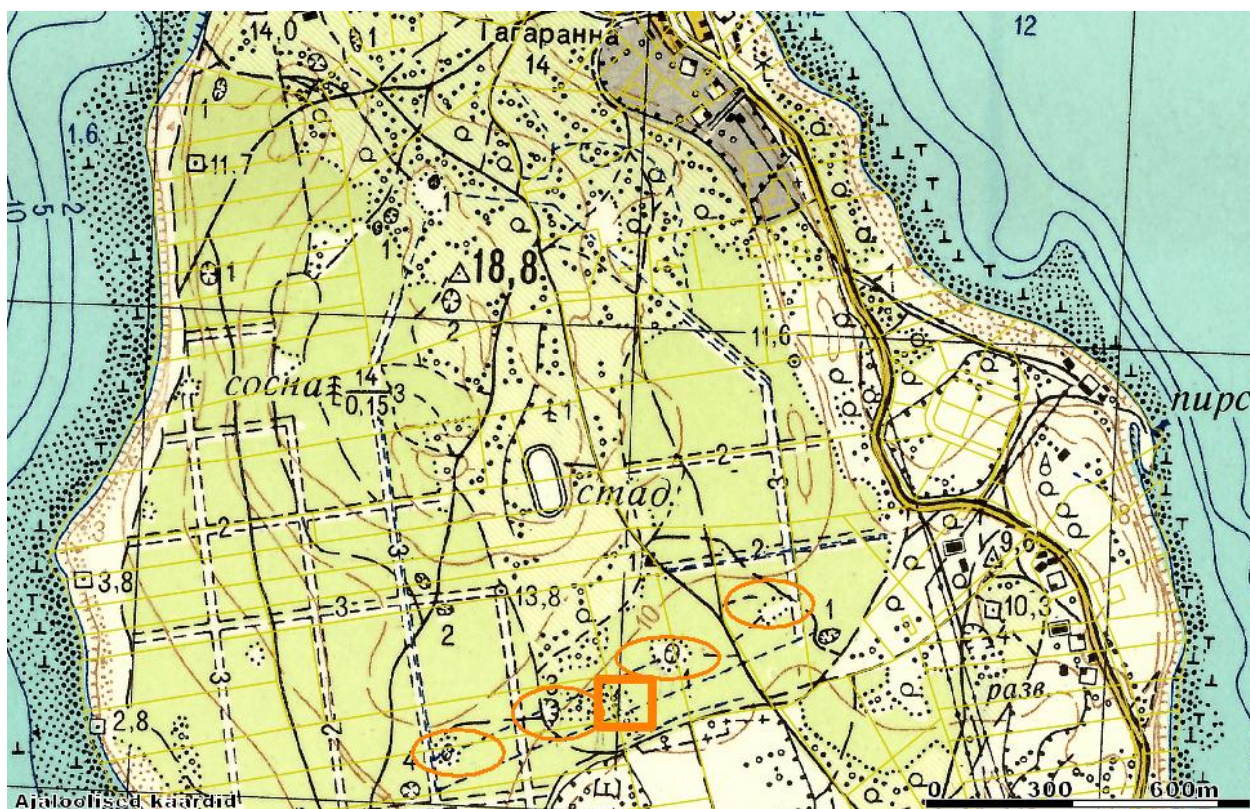


Joonis 2. Ehitise asukoht Saare maakonnas endises Kärja vallas, Ninase külas.

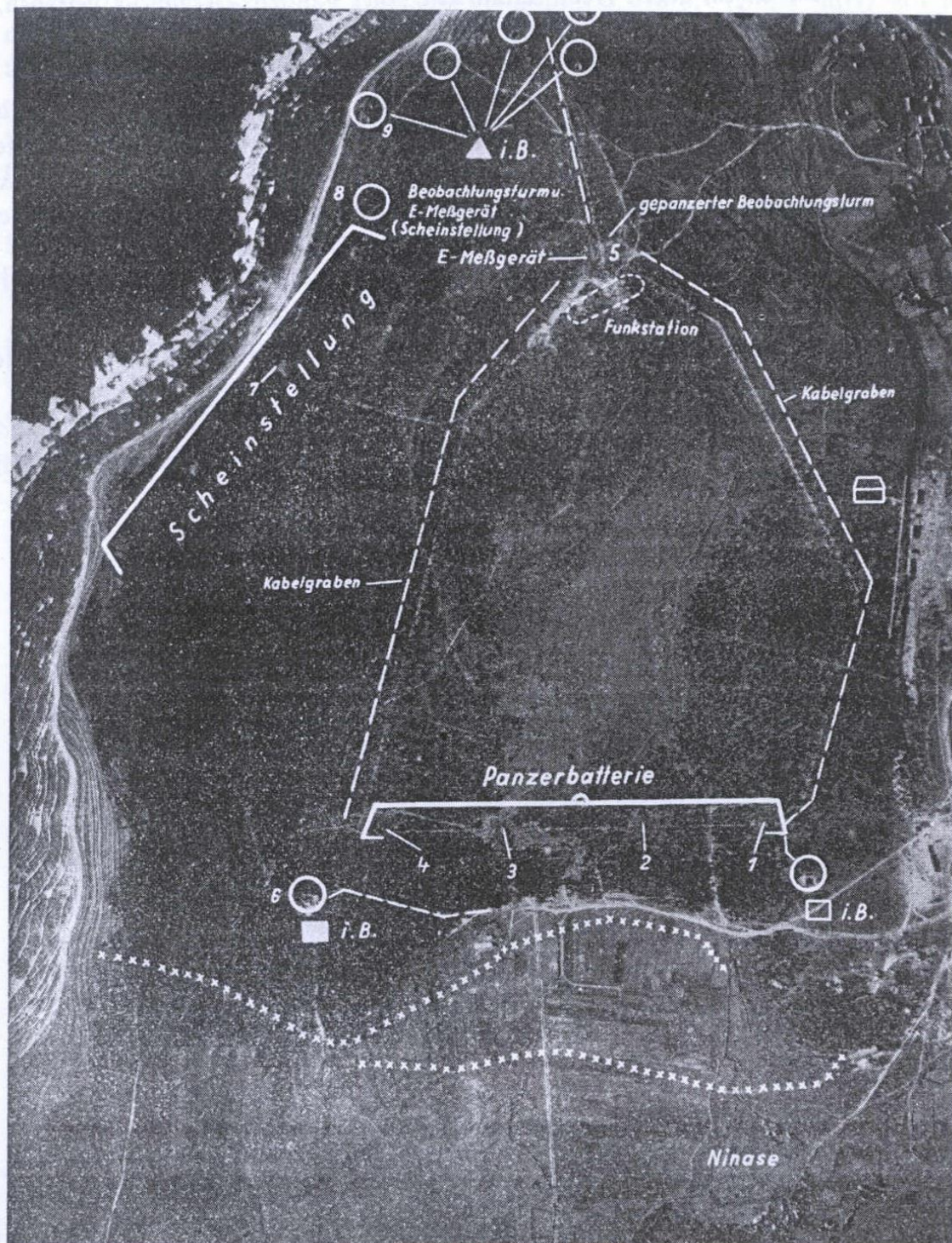
Suuremad ringid – suurtükiblokid, jõujaam jm suuremad ehitised (lm üle 10 m); väiksemad ringid – lahingumoonakeldrite süvendid, suurtükipesad jm (lm u 5–10 m).



Joonis 3. Asendiplaan. Ehitise asukoht kinnistul Uuetoa 48301:001:0048.



Joonis 4. Ninase suurtükiblokkide (oranžid ovaalid) ja jõujaama (ruut) ümbrus NL 1959.a topokaardil 1: 25 000.



- 1 — 4 = Geschützstände
 5 = Beobachtungsturm und E-Meßgerät
 6 = Mannschaftsunterstände im Bau
 7 = Scheinstellung
 8 = Beobachtungsturm und E-Meßgerät der Scheinstellung
 9 = Nahkampfanlagen im Bau

Bild 426

Getarnte 18,5 cm Batterie bei Ninase (Insel Sjel)

Joonis 5. Maskeeritud Ninase 18,5 cm patarei Saksa aerofotol 1941.a. Allikas: Denkschrift über die russische Landesbefestigung, 1942, lk 415. Numbrita tähendused: 1–4 - suurtükiblokid, 5 - vaatlustorn ja kaugusmõõdik, raadiojaam (komandoposti pole mainitud!), 6 - ehitamisel meeskonnavarjend, 7 - valepositsioon, 8 - valepositsiooni vaatlustorn ja kaugusmõõdik, 9 - ehitamisel lähivõitlusrajatised.

5.2. Fotod:

5.2.1. Ajaloolised fotod



Foto 1. Sellised naftaküttekatlad võisid olla ka Ninase jõujaamas. (180 mm patarei nr 901 jõujaam, Vladivostok, Peeter Suure laht, Popovi saar; allikas: <http://digger-club.ucoz.ru/forum/3-7-1>.)

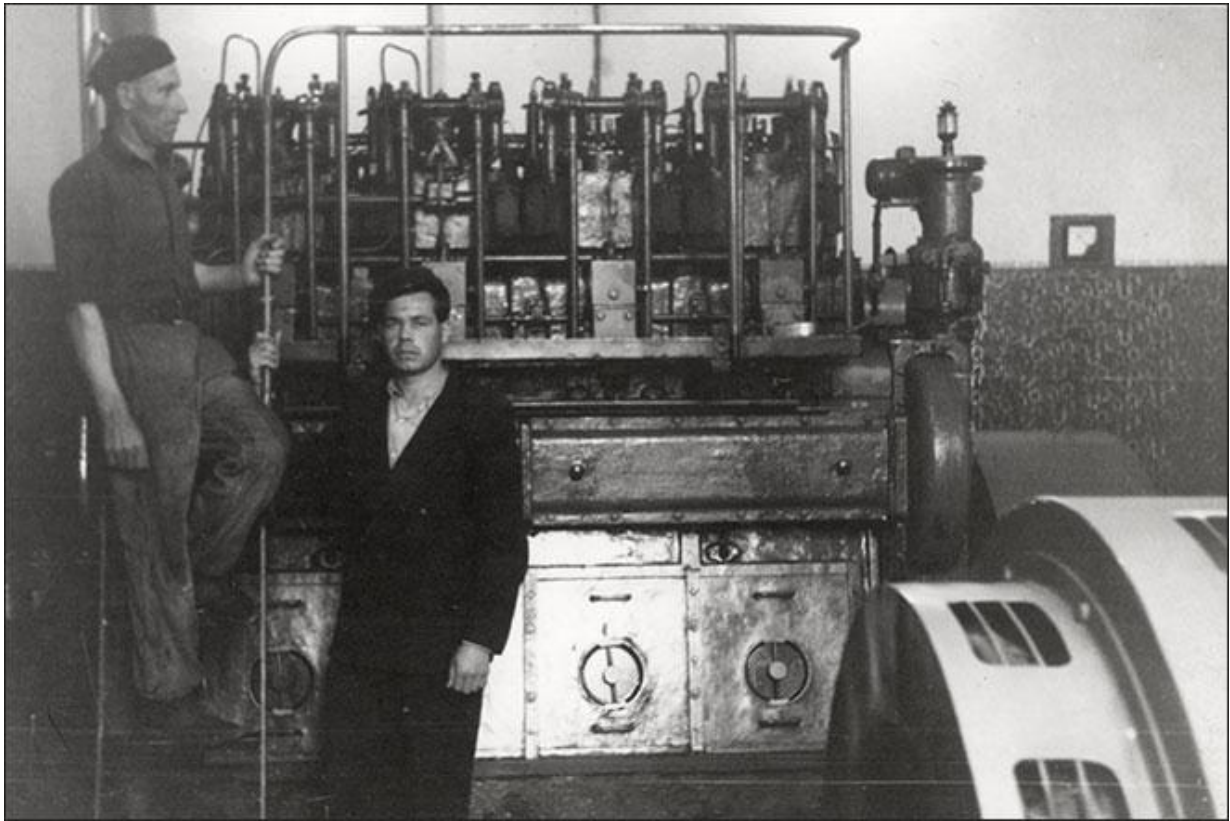


Foto 2. 250 hj „Dvigatel Revoljutsii” diiselagregaat Kärkla elektriijaamas ajavahemikus 1956–67. Samalaadsed või sellest väiksemad võisid olla Ninase jõujaamas. Allikas: <http://www.elektriijaam.eu/ajalugu-03.html>.



Foto 2A. Diiselagregaat Moržovetsi saarel Zolotušnoje järve ääres 2015.a suvel (sellel Valge mere saarel oli 180 mm-ne tornpatarei). Nii silindriplokk kui hooratas on väga sarnased Ninase jõujaama diislite omadega. Allikas: https://vk.com/wall-63510764_392?z=photo-63510764_359111613%2Falbum-63510764_00%2Frev.

5.2.2. Uuemad fotod



Foto 3. Jõujaama sissekäik. Foto Jüri Pärn 28.06.2015.



Foto 4. Jõujaama tehnoloogiline šaht. Foto Jüri Pärn 6.12.2017.



Foto 5. Jõujaama tehnoloogiline šaht. Foto Jüri Pärn 28.06.2015.



Foto 6. Jõujaama varuväljapääsu? šaht riisktrapiga. Foto Jüri Pärn 28.06.2015.



Foto 7. Jõujaama varuväljapääsu? šaht riisktrapiga. All ukseava. Foto Jüri Pärn 28.06.2015.



Foto 8. Jõujaama varuväljapääsu? šaht 2017.a hilissügisel. Seekord on põhi veega kaetud. Foto Jüri Pärn 6.12.2017.



Foto 9. Jõujaama ventilatsiooni? šaht riisktrapiga. Foto Jüri Pärn 6.12.2017.



Foto 10. Jõujaama heitgaaside? šaht (nelinurkne, plekkseintega, maapinnal vaevumärgatava u 20x20 cm auguna). Foto Jüri Pärn 6.12.2017.



Foto 11. Jõujaama drenaažišaht riisktrapiga (prahti täis), taamal tehnoloogiline šaht. Foto Jüri Pärn 6.12.2017.



Foto 12. Betoneeritud soojatrassi kanal jõujaamast kagus. Foto Jüri Pärn 6.12.2017.



Foto 13. Trassikaev jõujaamast kagus. Foto Jüri Pärn 6.12.2017.



Foto 14. Jõujaama sissepääs 2007.a. Foto Mart Mõniste 20.10.2007.



Foto 15. Jõujaama sissepääsutrepp. Foto Mart Mõniste 20.10.2007.



Foto 16. Vaade jõujaama esikülje šahtidele sissepääsuava poolt. Foto Mart Mõniste 20.10.2007.



Foto 17. Läänepoolne diisliruum 14.01.2007 – vee sügavus on u 2 m. Allikas: <http://album.ee/user/267347> (serchio).



Foto 18. Läänepoolne diisel 20.10.2007 – vee sügavus ruumis on u 0,5 m. Foto Mart Mõniste.



Foto 19. Läänepoolne diisel 11.11.2004. Allikas:
<http://www.melkon.lv/travel/2004/11/11/moonzund/>.



Foto 20. Generaatoridetailid. Foto Mart Mõniste 20.10.2007.



Foto 21. Idapoolne diisliruum. Foto Mart Mõniste 20.10.2007.



Foto 22. Jõujaama sisevaade. Foto Mart Mõniste 20.10.2007.



Foto 23. Sõjaaegsed? konservikarbid jõujaama lõunaseinas oleva tehnoloogilise šahti põhjas. Neid vedeleb ka väljas kommunikatsioonikraavides. Foto Mart Mõniste 20.10.2007.



Foto 24. Jõujaama sisevaade. Foto Mart Mõniste 20.10.2007.



Foto 25. Jõujaama sisevaade. Foto Mart Mõniste 20.10.2007.



Foto 26. Jõujaama sisevaade (katlaruum?). Foto Mart Mõniste 29.09.2012.



Foto 27. Jõujaama sisevaade (läänepoolne diisliruum). Foto Mart Mõniste 29.09.2012.



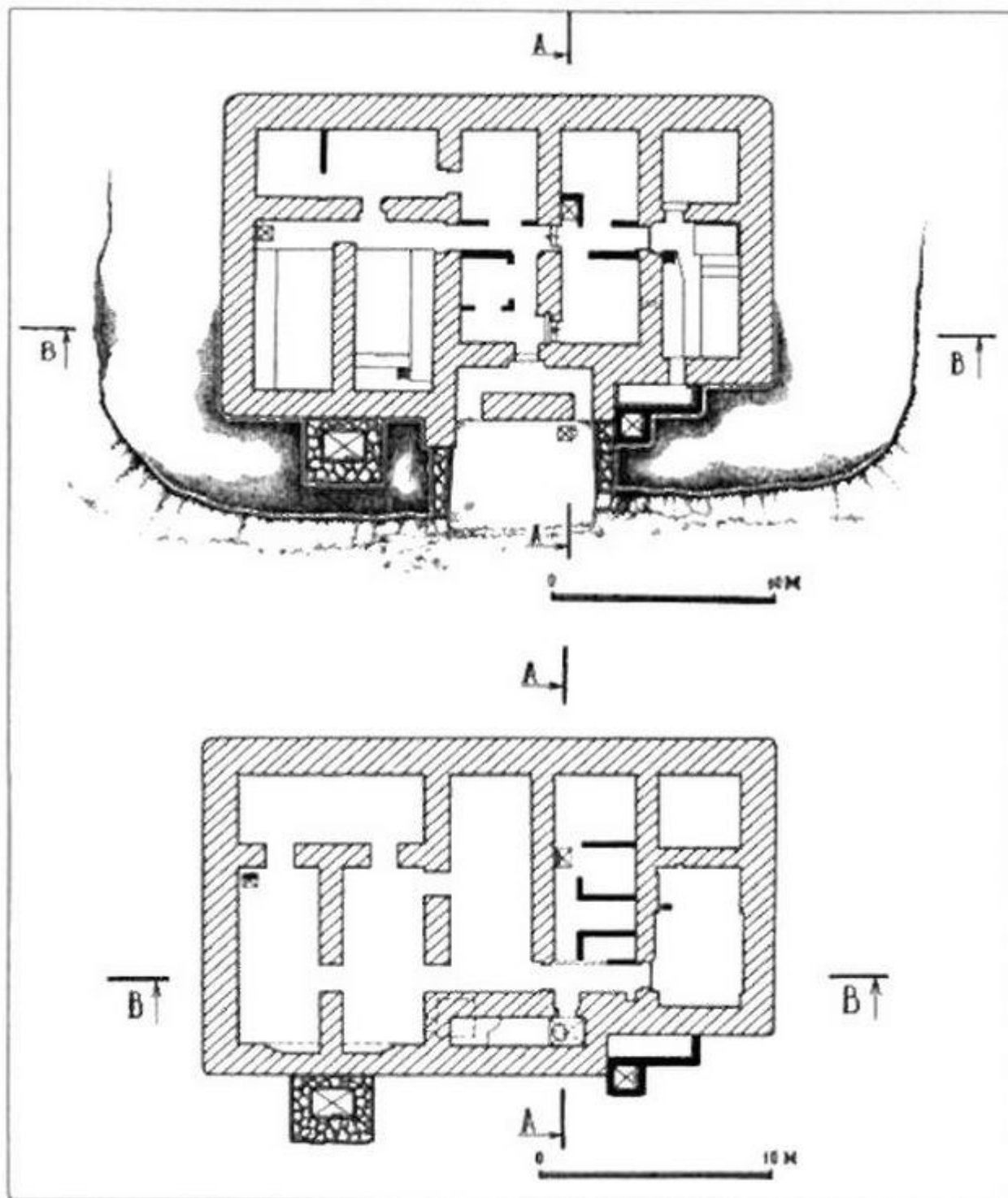
Foto 28. Jõujaama sisevaade. Foto Mart Mõniste 29.09.2012.



Foto 29. Läänepoolne diiselagregaat lähivaates. Foto Mart Mõniste 29.09.2012.

5.3. Lisainformatsioon

<http://kfss.ru/index.php/objekts/262-b901>

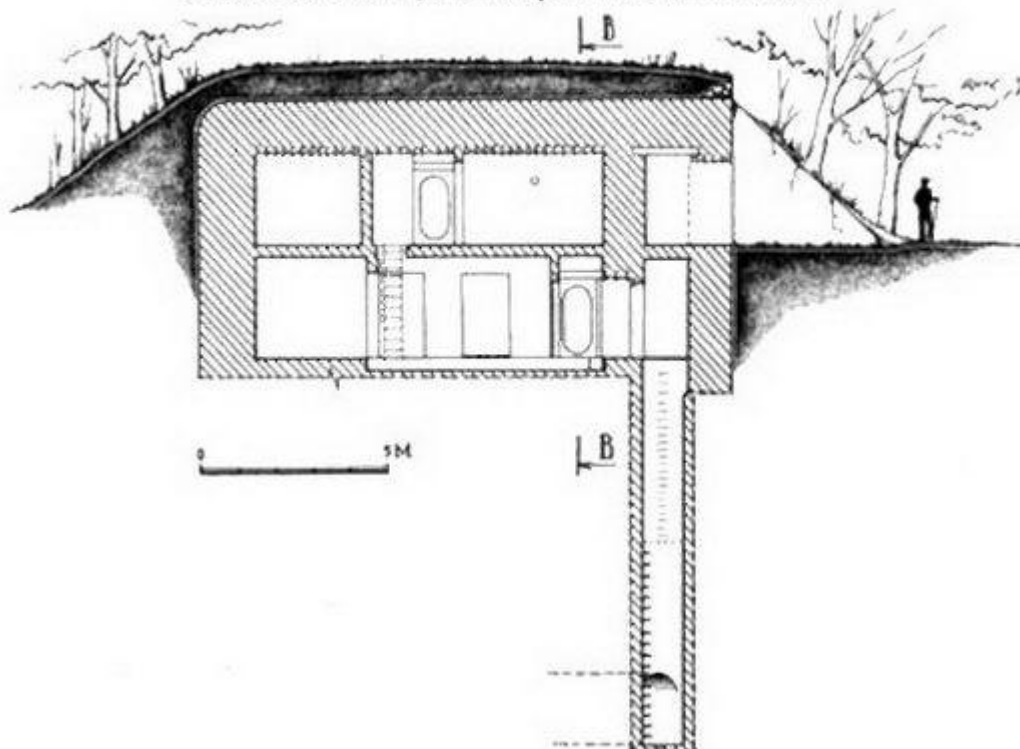


Батарея № 901. Силовая станция. План нижнего этажа (внизу). План верхнего этажа (вверху). Рис. С.А. Воробьева

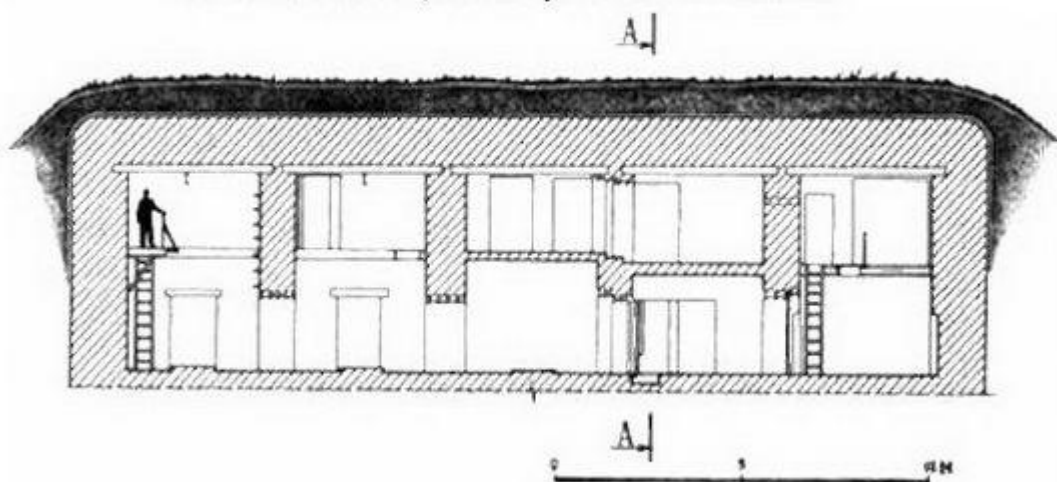
Joonis 6. 180 mm patarei nr 901 jõujaam (Vladivostok, Peeter Suure laht, Popovi saar). Allikas: <http://kfss.ru/index.php/objekts/262-b901>.

Батарея № 901

Силовая станция. Разрез по линии А-А:



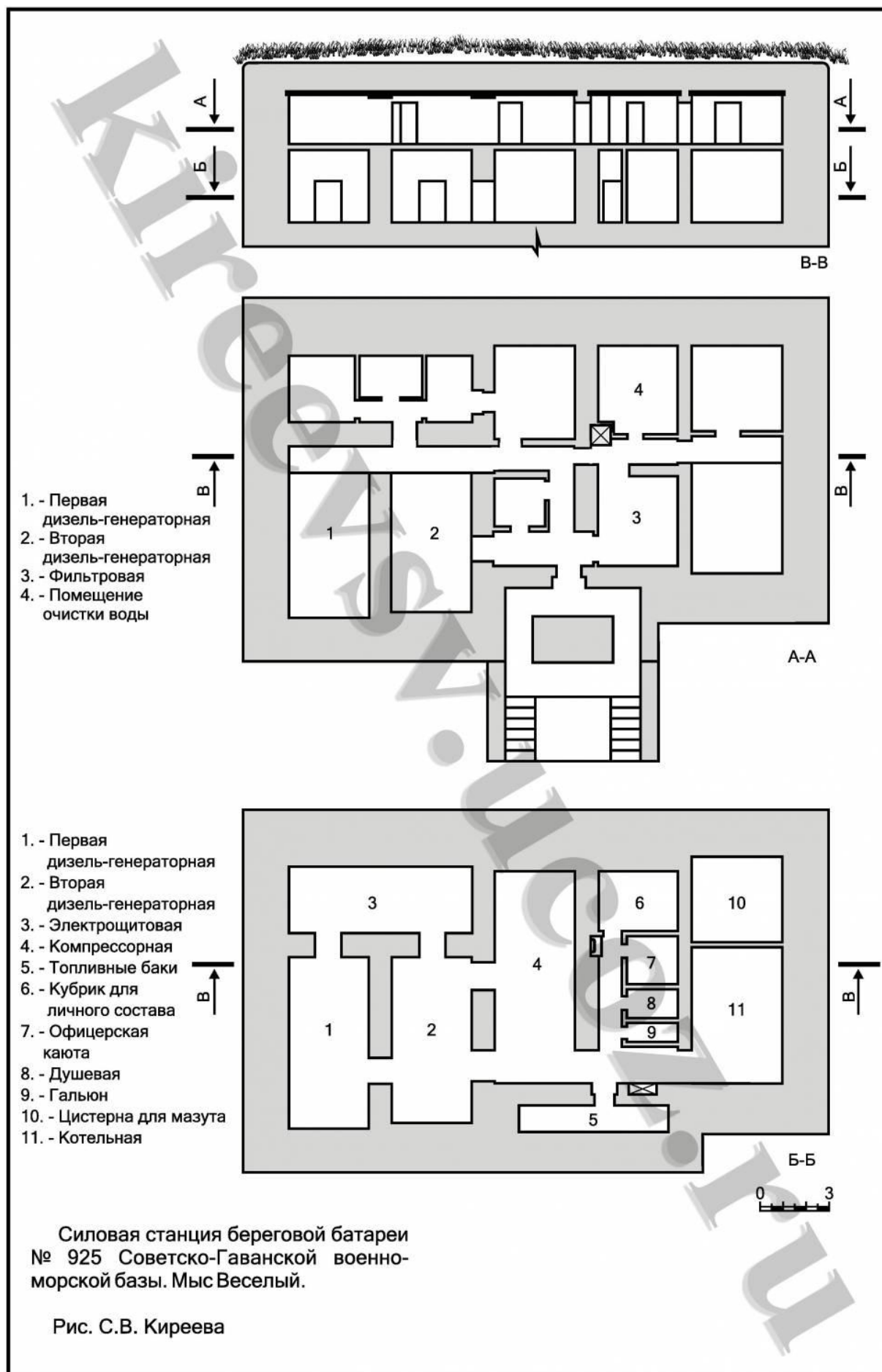
Силовая станция. Разрез по линии В-В:



"Крепость Россия", вып. 1.

Рисунок С.А.Воробьёва

Joonis 7. 180 mm patarei nr 901 jõujaam (Vladivostok, Peeter Suure laht, Popovi saar). Allikas: <http://kfss.ru/index.php/objekts/262-b901>.



Joonis 8. 180 mm patarei nr 925 jõujaam Vesjolõi neemel Sovetskaja Gavani lähedal.



Foto 29. Nahhodka 180 mm avatud patarei nr 10 jõujaama (mehaanikabloki) diiselagregaat 2005.a (<http://kfss.ru/index.php/objekts/261-b110>). 3-silindriline ja teist tüüpi kui Ninase oma.



Foto 30. Tehases „Dvigatel Revoljutsii” valmistatud mutrivõti (<http://pmvd.info/img/pereslavl/58.jpg>).

Kärdla elektrijaama ajaloost

<http://www.elektrijaam.eu/ajalugu-03.html>

Esimene jõuallikas paigaldati Kärdla linna elektrijaama 1949. aasta veebruari alguses. See toodi Heltermaa sadamast siia traktori järel. Jaama suurest uksest lükkasid töömehed ta oma rammuga sisse. Siis tõsteti lokomobiil taliga üles, võeti suured raudrattad alt ära ja paigaldati ta oma betoonalusele.

.. Järgmise aasta sügisel tegi meie direktor Nurmsalu Kärdla polgu venelastega kasuliku vahetuse. Nimelt plaanisid sõjaväelased omale polku saekaatri käivitamiseks üles panna suurt diiselmootorit. Nurmsalu pakkus neile selleks meie vana lokomobiili. Venelased olid sellega nõus. Meie mehed töid vahetuseks pakutud diisli koos generaatoriga jaama hoovi.

1955. aasta oktoobris pandi meie katlale vanad raudrattad jälle alla ja veeretati jaamast välja. Seal ootas teda juba venelaste tank. Lokomobiil seoti selle taha ja algas sõit polgu

poole. Kõik läks seni ilusti, kuni polgus, pisut enne oma asukohale jõudmist tank ühe järe su pöörde sooritas. Selle tulemusel kukkus lokomobiil külili hooratta peale. Kirumist oli nüüd üsna ohtralt, kuid see ei aidanud sugugi. Kui katel ratastele tagasi sai, selgus, et vāntvõll oli āra paindunud ja mitmed osad purunenud. Nii kurvalt lõppes selle masina elutee. Elektri jaama kohal hõljusid veel mitu aega aurukatla āhvardavad pilved, kuna katlainspektor ei andnud selle mahakandmiseks luba.

...

Agregaat nr. 12. Revoljutsia

Neljasilindriline diisel Dvigatel Revoljutsia. 250 hj 375 T/min.

Selle mootori elulugu on pikk ja keeruline. Ta valmis Gorki linnas enne Teist maailmasõda 1941. aastal. Sealt jõudis ta rongi ja laevaga Lehtma sadamasse, kust sõidutati mööda raudteed Lõimastu rannakaitsepatareisse. Jõujaam asus patarei kõige alumisel korrusel 10–12 meetri sügavusel raudbetoonruumis. Tema kõrval seisis teine samasugune agregaat. Generaator, mille võll jäigalt ühendatud mootori vāntvõlliga, oli valmistatud Elektrosilas 1940. aastal. Võimsus 176 KW 220 KVA, töötab pingel 230 volti (127/250). Naabruses asuva kahuritorni all oli samasugune jõujaam. 1941 a. oktoobris, lahingute ajal, tulistasid need kahurid oma mürske nii Kārdla linnale kui ka mujale Hiiumaale. Enne saksa vägede kohale jõudmist lasksid venelased patareid õhku. Ühes neist oli plahvatus ka diisleid vigastanud. Peale seda tungis põhjavesi patarei ruumidesse, konserveerides eelnevalt põrandal lainetava õliga kogu sisseseade. Nii puhkasid need mootorid rahu s vee all 14 aastat, kuni 1955. aasta suveni.

Siis võttis Hiiumaa Kalakombinaat asja käsile ja pumpas oma võimsate pumpadega patarei ruumid kuivaks. Algas seni puutumata sisseseade mahamonteerimine. Saadi kaableid, torustikku, keskkütteradiaatoreid ja kaks jõujaama.

Pikapeale jõudsid jutud Lõimastu metsavaikuses toimuvast varanduse āravedamisest ka sõjavāelaste kõrvu. Nad sõitsid kohale ja lõpetasid ise selle töö. Pārat seda konfiskeerisid nad ka kõik Kalakombinaadi lattu viidud patareist saadud asjad.

Nüüd seisid Kārdla polgu õues kaks võimsat diislimürakat ja venelased nuputasid, kuidas üks neist oma saekaatrit vedama panna. Meie jaama direktor Nurmsalu soovitas neile selle asemele meie vana lokomobiili kui ökonoomsemat, sest saepuru ja lauapinnud kõlbavad ju katlale kütteks. Kaup võeti vastu. Venelased said lokomobiili ja elektri jaama vedas suure diisli koos generaatoriga oma hoovi. Teise diiselagregaadi vahetasid venelased meie väikese 15 KVA Phānomeni vastu.

1956. aasta märtsi alguses õnnestus Tallinnast palgata kolm töömeest, kes olid nõus polgust saadud kahest diislist ühe korraliku masina meile üles panema.

Mehed lõhkusid vana Deutzi vundamendi välja ja valasid selle asemele uuele suurema aluse. Siis algas mootori kokkupanemine. Uue generaatori pidime saama Võrust. 28. märtsil 1956. a. sõitsime kolme 2,5 tonnise kandejõuga autoga üle jää mandrile. Üks oli elektri jaama auto ja kaks võeti autobaasist selleks, et saadav kaup kolmele autole paigutada, kuna jäätee oli juba kehv.

Võrus tõsteti suur 250 KVA generaator, mis oli oma laagripukkidega võimsale malmist alusele monteeritud ja kaalus üle kahe tonni, tervelt autobaasi masina kasti. Lahtivõtmisest ei tahetud midagi kuulda. Põhjendati sellega, et me ise ei oska seda enam nii täpselt kokku panna. Kui me sellega ei nõustu, jääb generaator sinna.

Pidime alistuma ja hakkasime kodupoole sõitma. Teised said omale Tartust agregaadid Rogers ja veel muud kaupa. Järgmisel hommikul pidime Rohukülas kohtuma. Me jõudsim hilisõhtul Haapsalu. Ööbisime raudteejaama juures ühes majas. 31. märtsi hommikul sõitsime Rohuküla sadamasse, seal polnud ühtki autot. Saime teada, et meie mehed olid juba seitsme ajal merele läinud. Läksime ka merele. Alguses polnud viga, kuid Rukkirahu juures hargnes tee kaheks ja nagu varsti selgus, valisime ohtlikuma tee. Kord isegi autojuht ütles: „Katsume ringi pöörata ja teisele teele minna.“ Ütlesin: „Kui nüüd seisma jääme ja uuesti lahtisõidetud pragude peale tagasi sõidame, oleme põhjas ka“. Varsti läks tee jälle teisega kokku ja paranes. Ühtki autot meile vastu ei tulnud, enne Heltermaad oli hulk maad jäänud vesi peal. Teised ootasid meid Heltermaal. Direktor Nurmsalu oli sadamahoone katusele roninud ja jälgis binokliga meie vesist sõitu. Järgmisel hommikul, 1. aprillil 1956, jäätrassid suleti.

Juulis 1956 oli linnameestel töö lõpetatud ja agregaat Revoljutsia oma ameerika generaatoriga hakkas nüüd meie elektrivõrku voolu andma.

...

Agregaat nr. 12 Revoljutsia. Trepil motorist Paul Juurik, seisab elektrik Arvi Kokla.
Foto Meeliks Julge kogust.

Mis liigub see kulub, ka meie mootoril oli mõnd osa vaja. Seepärast hakkasime ettevalmistusi tegema, et teise kahuri all ära käia, kus purunenud mootorid veel alles olid. See toimus 9.–20. jaanuarini 1961. aastal. Ligi kaks päeva pumpasime vett, enne kui patarei ruumid kuivaks saime. Kui olime alustanud, tuli korraldus töö seisma panna, sest seal olid alles veel mõned mürsud, käsigranaadid ja lõhkeainet. Tööd me päris seisma panna ei saanud, sest siis oleks ruumid uuesti vett täis valgunud.

Järgmisel päeval tulid sõjaväelased. Nad viisid lõhkeainekastid ja käsigranaadid lähedal asuvasse dotti, saatsid meid kõik korraaks kahuri maa-alusesse käiku ja tegid need kahjutuks. Plahvatus oli nii tugev, et kergitas doti lae üles ja paiskas seinad väljapoole kaldu. Mürsud kanti kõik kahuri aluse peale kokku ja pärast meie töö lõpetamist ja sealt lahkumist tehti viimane suur pauk.

1967. aastal viidi vanast jaamast teised agregaadid uude masinasaali, Revoljutsia aga saadeti auga väljateenitud vanaduspuhkusele.

Ю. Мелконов. Боевой дизель

<http://www.melkon.lv/artel/2004/07/04/dizelj/>:

- Справа тридцать, вижу дымы кораблей. Конвой транспортов противника! — доложил наблюдательный пост с маяка Сааре. Капитан Стебель повернул визир в направлении входа в Ирбен и посмотрел в окуляр. Маленькие силуэты кораблей медленно втягивались в пролив.

- Батарея, боевая тревога! — приказал комбат. Резкие звонки колоколов громкого боя разнеслись над мысом Сааре. В прибрежном лесу замелькали черные бушлаты матросов.

- Дизельные, перейти на боевые дизеля! — передали с командного пункта.

Вентиляционные решетки на бетонных артблоках вздрогнули и выбросили в июльскую жару упругие струи синеватого дыма. Из-под земли нарастал гул работы подземной электростанции. Тяжелые, бронированные башни повернулись и направили стволы 180-мм орудий в утренний горизонт моря.

По сигналу тревоги Павел Долгов вскочил с лежанки и бросился к щиту управления дизелями. Последние дни они с Николаем Соколовым, электриком с ленинградского завода «Электросила», спали прямо в дизельной первой башни, чтобы по тревоге успеть быстро обеспечить подачу электроэнергии на батарею.

- Николай, глуши бытовой дизель, переходим на боевой! — крикнул Долгов Соколову и резко открыл кран подачи сжатого воздуха для запуска дизеля. Маховик двигателя тяжело провернулся и закрутился с нарастающей быстротой. Стук клапанов перешел в ровный рокот, генератор выдал напряжение, стрелки вольтметров поползли и остановились на цифре «220».

- Есть рабочий режим! Напряжение в норме! — прокричал Соколов Долгову и они оба с тревогой посмотрели вверх, где гудели электромоторы башни.

- Работают механизмы подачи, пошли пороховые заряды, соседи наши стараются — крикнул Павел. Дизель-генераторная находилась в самом низу артблока, а по соседству с ней, за толстой бетонной стеной, по кругу, располагались погреба пороховых зарядов. Бетон взрогнул, казалось все сооружение воспринимает какую-то огромную тяжесть.

- Башня поворачивается. Наводят на цель, — определил Соколов — держись, сейчас врежут!

Выстрел прогремел неожиданно. Весь артблок содрогнулся, лопнула лампочка на потолке, колыхнулись стрелки приборов. Тонкая струйка масла выбила из-под фланца маслопровода и ударила в стену.

- Из двух стволов сразу жарят! Смотри за генератором! — крикнул Долгов, скинул с себя телогрейку и набросил ее на течь масла. Павел быстро подтянул крепления фланца и утечка прекратилась.

Залп следовал за залпом, грохотали бетонные перекрытия, звуки ревуна перед выстрелами, казалось, сливались в один непрерывный рев. Долгов непрерывно смотрел то на дизель, то на стрелку амперметра.

- Максимальная нагрузка, работают все механизмы башни. Выдержит ли наш дизель-генератор? Выдержит! Наш, горьковский дизель выдержит! На Русском острове дизель-генераторную на Ворошиловской батарее смонтировали, а там башни 305-мм орудий, ничего работает, — напряженно думал Павел. Дизель ровно гудел, клапанные коромысла весело прыгали вверх-вниз, маховик вращался, как один блестящий диск.

В верхний люк просунулась голова старшины батареи Анисимова:

- Ну как, мотористы, держитесь? Жарко? Фашистский конвой рабили в щепки! Сейчас закончим. Стволы раскалились, а то бы еще врезали фрицам! Ну ничего, катерникам оставим работенку. Торпедные катера уже вышли из Мынту!

Долгов устало улыбнулся старшине и спустился вниз. Стрельба прекратилась также внезапно, как и началась. Колокол громко звякнул: — «Отбой боевой тревоги».

- Глуши боевой! Запускаем сороковник! — скомандовал Долгов. Лента привода генератора еще несколько секунд крутила динамо-машину и вскоре остановилась. Павел обошел и осмотрел горячий, еще дымящийся дизель, проверил расход масла и топлива. Все в норме, если понадобится, в любой момент двигатель снова готов к боевой работе.

Долгов машинально протер заводскую табличку; две большие буквы ДР — завод «Двигатель революции».

По крутому трапу Павел поднялся наверх и по длинной палатке вышел на воздух. Июльское солнце стояло уже высоко. В траве он заметил уползающую большую сааремскую улитку.

- Свой дом с собой носит, она всегда дома, а человек ездит по свету, но всегда стремится домой, — подумал Павел. На тропинке, ведущей к командному пункту батареи, Долгов заметил быстро идущего к артблоку командира батареи капитана Стебеля,

- Хорошо потрудились, Павел Георгиевич, обеспечили бесперебойную подачу электроэнергии на батарею. Успех сегодняшнего боя, во многом и Ваша заслуга, — сказал Стебель.

Чувствовалось, что командир доволен утренним боем. Шутка сказать — первый бой батареи! Целый месяц батарея пропускала одиночные транспорты противника в Ирбене, стараясь не обнаружить себя, но первый же конвой, который вез войска для немецкой группировки, наступающей на Ленинград, уничтожен почти полностью!

Следующую ночь Долгов и Соколов решили провести в казармах батареи в Лябаре. Немцы, после такого разгрома, скоро в Ирбенский пролив не сунутся, можно хотя бы ночь отоспаться. В дизельной оставили вахтенного матроса, а сами отправились в деревню Лябара. В военном городке, только что построенном эстонской фирмой для личного состава батареи, сходили в баню. Вечером Долгов достал заветную, припасенную еще с Горького, бутылку коньяку (берег для госкомиссии, сказал Павел), а Соколов вытащил из чемодана пачку «Беломора», фабрики имени Урицкого. Посидели, вспомнили довоенное мирное время, родных и близких.

Перед самой войной Долгов выслал домой вызов для жены и сына. Жена ездила с ним и в более дальние командировки, на Дальний Восток и в Иран, везде где он, как ответственный сдатчик монтировал дизельные электростанции.

- Неужели они поехали в Эстонию? Тогда война застала их в дороге. Где они сейчас? — думал Павел.

Сюда, на эстонские острова Эзель и Даго он приехал ранней весной 1941 года. Монтажники горьковского завода «Двигатель революции» заканчивали сборку дизелей на четырех башенных батареях Моондзундских островов.

Сначала был короткий визит на остров Осмуссаар. Три дизеля 314-й батареи там сдали быстро. Строителей на острове было много, работы велись ударными темпами. Потом собрали и сдали дизеля 316-й батареи на мысе Тахкуна, на острове Даго. В начале июня торпедный катер перевез Долгова на остров Эзель, где **в первую очередь запустили дизель 317-й батареи на полуострове Нинасе**. Затем в кузове полуторки Павел проехал по пыльным дорогам Эзеля до самой южной точки острова — мыса Церель, где строители завершали монтаж оборудования 315-й батареи. Сборку дизелей закончили 21 июня 1941 года. Батарею сдавали госкомиссии 25 июня. Правда, комиссия не приехала, но приемку провели «как для себя». **Всего на батареях Моондзунда было установлено 10 дизелей производства завода «Двигатель революции» мощностью 140 л.с. каждый, с генераторами ленинградского завода «Электросила».**

После окончания работ для гражданских специалистов еще была возможность уехать домой. Капитан Стебель собрал монтажников и попросил их остаться. Мы не знаем, какие

слова говорил командир батареи, но наверняка он сказал, что молодые краснофлотцы еще не освоили новую технику, что война продлится недолго (известно, что семья капитана Стебеля уехала с острова, но он запретил им брать с собой зимние вещи: до холодов вернетесь!) и сейчас для страны очень важно остановить врага здесь, не дать ему пройти в Ирбен, не так, как пропустили немцев в 1917 году.

Я не могу приказать вам остаться, но наш долг, как солдат, защищать Родину здесь, на берегу Ирбенского пролива. И еще, наш долг, как коммунистов, быть всегда там, где нужно стране и партии! — наверное так говорил командир, ставшей потом легендарной 315-й батареи.

Специалисты заводов «Двигатель революции» и «Электросила» остались на батарее. Уехала бригада монтажников Ленинградского Металлического завода, которые монтировали орудийные башни, им предстояло еще строить батареи на Дальнем Востоке. На острове Осмуссаар монтаж башен вели уже в ходе войны. Там монтажники Ленинградского Металлического завода не имели возможности уехать, берег уже был занят врагом. Специалистов включили в состав боевых расчетов 314-й батареи, а молодых матросов отправили на противодесантную оборону острова. Огонь 314-й батареи был исключительно эффективен, профессионалы умели делать свою работу. Так же и на 315-й батарее, Павел Долгов и Николай Соколов могли уехать, но остались и батарея получала энергию бесперебойно. Но им пришлось пережить и всю тяжесть последних дней обороны Цереля.

Потом был плен, лагерь для военнопленных под Таллинном. Немцы тщательно отбирали среди пленных тех, кто владел специальностями. Павла и Николая отправили в город Гдов и определили на работу в паровозоремонтные мастерские. Вскоре сюда стали прибывать для ремонта подбитые немецкие танки.

Подпольная группа в мастерских наладила работу по срыву сроков ремонтных работ. Это злило немцев, но пока они относили задержки с ремонтом «на неумение работать с механикой представителей низшей расы». Опытный дизелист Долгов наладил работу по выведению из строя танковых двигателей, таким образом, чтобы поломка проявлялась не сразу, а через определенное время. Вскоре из войск начали поступать сигналы, что отремонтированные танки останавливаются на поле боя, танковые двигатели глохнут, когда работают на максимальных режимах и русские тут же расстреливают неподвижные тяжелые машины. После расследования немцы догадались, кто так умело подставляет их танки под огонь русской артиллерии. Подпольщики были арестованы и после пыток расстреляны. Инженера Павла Долгова и руководителя подпольного райкома ВКП(б), как самых опасных врагов рейха — повесили. Казнь состоялась 9 января 1944 года, на окраине города Гдов, у кладбища. Павлу Георгиевичу Долгову в этот день исполнилось 40 лет. Через две недели Гдов был освобожден войсками Красной Армии.

После войны жители эстонских островов сидели без электричества, все хозяйство было разрушено. Но эстонцы хорошо знали, что глубоко под землей, на затопленных башенных батареях должны были оставаться мощные дизель-генераторы. Конечно, их вывели из строя при отступлении, но все можно отремонтировать. Новые дизельные электростанции на острова никто тогда бы не выделил, это было строго фондируемое оборудование, которое поставлялось только для важнейших государственных объектов.

В 1955 году на мысе Тахкуна из подземелий 316-й батареи, работники Рыбпромкомбината острова Хийумаа извлекли дизель-генератор, пробывший под водой 14 лет. Агрегат отремонтировали и установили на электростанции города Кярдла, где он проработал до наших дней, давая свет и тепло жителям острова

Хийумаа. Островитяне не знали, какой завод делал эти сверхнадежные и выносливые дизели, они запомнили только одно — агрегат «Двигатель революции».

Дизели для моондзундских башенных батарей в 1940 году поставил горьковский завод «Двигатель революции». А появился дизельный завод на берегах Волги, в Нижнем Новгороде, в 1915 году. Это был эвакуированный из Риги машиностроительный и чугунолитейный завод «Фельзер и К».

Продолжение следует.

Юрий Мелконов, Рига — Нижний Новгород. Май 2004 года



Дизельный агрегат «Двигатель революции» №12 на электростанции города Кярдла, остров Хийумаа. На переднем плане генератор «Электросила». Фото с сайта www.mil.hiiumaa.ee



Бытовой дизель-генератор 40 л.с. ярославского завода на мысе Тахкуна в наши дни. Все мои письма на Ярославский моторный завод, с просьбой рассказать историю этих дизелей, остались без ответа.