

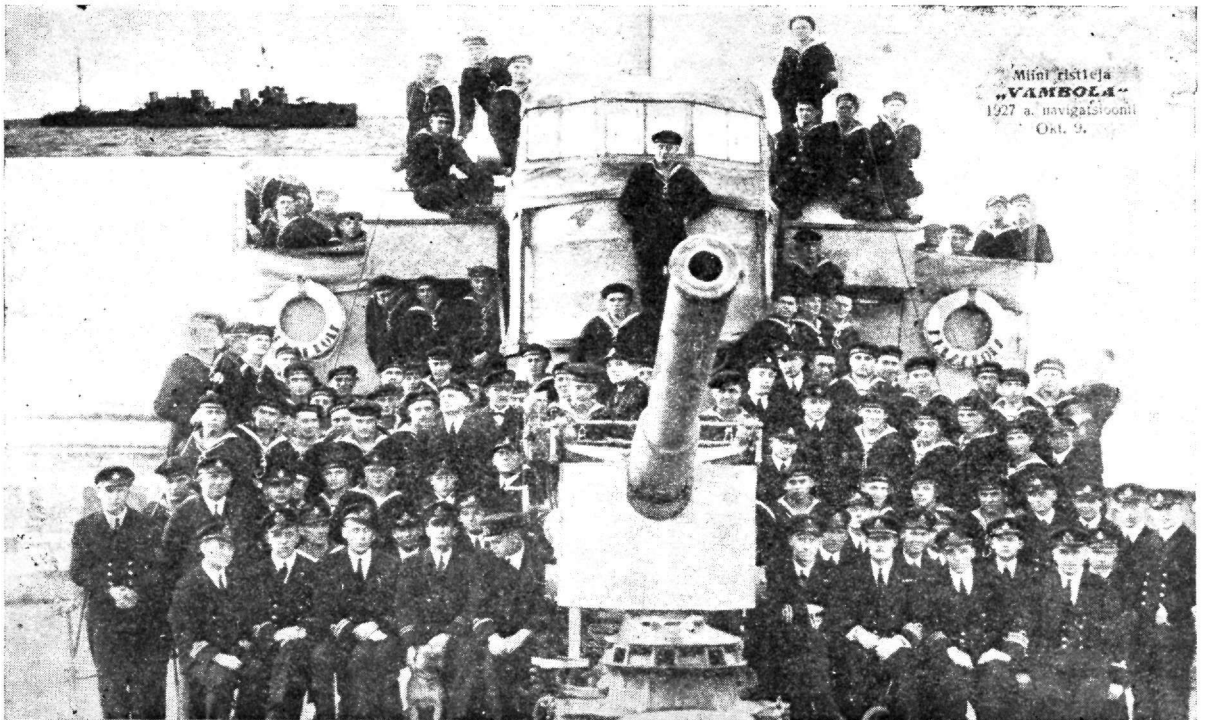
Sõjaasjanduse ajakiri

SÕDUR

XI aastakäik

Laupäeval, 16. märtsil 1929

Nr. 11



14. III 1919 — 14. III 1929

Uued raamatud

<i>D. Buxhoevden: Sõjagaas</i>	Hind Kr.	3.50
Garnisoni määrustik	” ”	— .75
<i>O. Jalajas: Eesti iseseisvuse tek-</i>		
kimine ja areng	” ”	1.70
Kaitseväge spordikalender . . .	” ”	— .50
Side-eeskiri II osa	” ”	— .85

Müügil „Sõduri“ talituses, Uus t. 10, Tallinn.

Ilmus trükist kindralstaabi VI osakonna väljaandel

Perspektiiv-visand

kokkuseadnud leitnant N. RIIBERG

Hind 50 senti.

Raamat on tarvilik käsiraamat kaitsevaelastele kui ka kooliõpilastele.

Müügil „Sõduri“ talituses, Uus tän. nr. 10, Tallinn.

Latvija sõjaväe kõrgemate juhtide muljeid Eestist ja kaitseväest.

Külaskäigu puhul 26. II—2. III 1929.

Läti sõjaminister hra A. Ozols, armee juhataja kindral P e n i k i s ja armee juhataja staabi ülem kindral K a l e j s, jõudes tagasi külaskäigust Eesti kaitseväele, on võtnud jutule ajakirjanikke. „L a t v i j a s K a r e i v i s“ toimetusele on lahkesti saanud meile kasutada selle jutuajamise kokkuvõtted.

L ä t i s õ j a m i n i s t e r hra A. Ozols andis lehtede esindajatele järgmise intervju:

Juba Eesti piiril ootas meid Eesti sõjaministeriumi esindaja kol.-lt. K a s e k a m p kindralstaabist, kes ka edaspidi meie saatjaks jäi. Tallinna jaamas võeti meid vastu pidulikult. Jaama olid ilmunud Eesti sõjaminister J u h k a m, tema abi kindral L i l l, kindralstaabi ülem kindral T õ r v a n d, granisooni ülem kindral U n t, admiral S a l z a ja teised kindralid ning vanemad ohvitserid. Jaamast viidi meid „Kommerts“ võõrastemajja. Hiljem tegime visiidid Riigivanemale hra A. R e i l e, sõjaminister hra M. J u h k a m i l e, välisminister hra J. L a t t i k'ule ja teistele. Selle järele lugesime omaks pühalikumaks kohustuseks austada meie liitlase langesnuid kangelasid, pannes pärja nende hauale. Peale einet ohvitseride kasiinos, tutvunesime sõjaväe õppeasutustega, mis koostatud Tondile. Samal õhtul Eesti sõjaminister austas meid piduliku õhtusöögiga, kus viibisid kõik Eesti sõjaväe juhtivad isikud. Meid tervitas sügavatundeliselt Eesti sõjaminister. Omas vastuses toonitasin eriti neid sidemeid kahe rahva vahel, mis olid juba varematal aegadel ja et nüüd oleme nii tugevasti ühinenud, et kellegil ei lähe korda meid lõhkuda. Järgmisel hommikul sõitsime autodel merekindlustesse, kus meile võimaldadi kõige täieliselt tutvuneda. Jõudes tagasi Tal-

linna, tutvunesime Tallinna garnisooniga, nimelt — side osadega, lennuväega, tankidega, arsenaliga. Ohtul sõitsime Narva. Narvas võttis meid vastu garnisoni ülem oma ohvitseridega ja omavalitsuse esindajad. Narvas käisime muuseas vanas raekojas, Peeter Suure muuseumis ja Narva vabrikutes. Peale einet ohvitseride klubis tutvunesime granisooniga. Kindral Tõnisson'i korralduse ja vastutuleku tõttu läks see kiiresti. Narvast sõitsime Rakvere ja sealt Tapale. Igalpool oli vastuvõtt südamlilik. Tapalt sõitsime Tartu. Tartus tutvunesime garnisoniga. Hiljem käisime raekojas, kus meid südamlikult tervitas linnapea abi hra Lill. Käisime ülikoolis ja muuseumides. Einetasime ratsarügemendi klubis ja õhtul viibisime suur-tükiväe ohvitseride klubis. Südames tänulikud Tartu garnisoni ülemale kol. Kubole ja härradele ohvitseridele lahkusime Tartust.

Kogu külasviibimise programm, tänu sõjaminister M. Juhkamile ja kindral J. Tõrvandile, oli otstarbekohaselt välja töötatud ja täidetud. Meile soodustati lühikese aja jooksul võimalikult hästi tutvuneda liitlase sõjaväega. Meie saime väärtusliku pildi Eesti sõjaväe elust. Suure tänuga peame meelde tuletama sõbrallikku vastuvõttu, mis igas järgnevas garnisonis ikka südamlikumaks muutus ja lõpuks meile täieliseks ovatsiooniks kujunes. Meie veendusime, et meist saadakse aru ja et meie üksteisest aru saame. Nüüd on isiklik kontakt mõlemate liidu vägede vahel ja see saab püsima ka tulevikus. See on väga väärtuslik saavutus. Igapäevases elus juhtub momente, kus ühises kooris helisevad ka mõned väärhelid, kuid neil väärhelidel ei ole tähtsust, nad on liiga väiksed, et rikkuda ühist harmooniid. Meie

oleme leidnud omas töös ühise keele, sellest peame kinni, vaatamata mõnegi takistuse peale. Meie külaskäigul oli veel suur väärtus selles mõttes, et isiklikult veendusime selles suures töö energias ja armastuses, millega tegutsevad meie liitlase sõjaväelased. Eesti sõjavägi ei seisa kohal, ta ei pea kinni vanadest šabloonidest, vaid otsib väsimatult uusi teid, kuidas kõige paremini organiseeruda ja korraldada oma riigi kaitseks. Viimase kahe aasta jooksul on tehtud sõjaväe reorganiseerimise alal väga palju. Kus võimalik, seal on sõjaväelased vabastatud kõrvalistest töödest. Edu sõjaväe majanduses on seletatav sellega, et sõjaväge usaldatakse majapidamises. See usaldus on end õigustanud. Lõpuks pean toonitama, et Eesti sõjaväes valitseb riiklik-rahvuslik eneseteadvus, mis on kindlam tagatis igasuguste väliste mõjude vastu. Meie peame püüdma pakkuda oma truule liitlasele omas armees sedasama väärtuslikku moraalset vara.

Lahkudes Eestist jäime võlgu palju tänu Eesti sõjaministrile ja kõrgemale väejuhatusle ja väeosade ülematele ning sõjaväelastele meie ootamata hea vastuvõtu eest. Oleme jälle rõõmsad kui meil läheb korda tervitada meie keskel alati oodatud külalistena meie liitlasi.

A r m e e k o m a n d e r k i n d r a l P e n i k i s väljendas Eestist saadud muljetest:

Saatsin sõjainiistril, kes vastas Eesti sõjainistri mullusele külaskäigule meile. Oli huvitav tutvuneda Eesti kaitseväega ja kõvendada kontakti tema juhtidega.

4 päeva jooksul läks meil korda näha suurem osa garnisone. Üldmulje nähtust on väga hea. Eesti sõjavägi on praegu üle läinud 12-kuulisele teenistusele, meie kavatseme seda teha 1,5 aasta pärast. Seepärast oli huvitav jälgida, kuidas see Eestis ellu viidud. Uue süsteemi üks iseäraldustest on see, et sõjaväelased tegutsevad ainult oma otsekoheste kohustuste juures ja neid ei kista igasugustele kõrvalülesannetele. Seepärast võivad nad segamatult anduda õppustele. Garnisonid on vabastatud pankade, vangimajade jne. valvest. Neid kohustusi täidavad vastavad asutused ise. Sõjaväe tähtsamaid latusid valvavad erilised palgalised komandod. Üleajateenijate arvu on suurendatud. Sundaega teenivad sõjaväelased ei anna enam noorsõdurite õpetajaid. Majanduslisi töid

väeosades on vähendatud miinimumini. Igalpool on suur sõjaväelaste töö ekonomia. Võimaluse korral on inimese töö asetatud masinatega ja majanduslistele töödele on palgatud eraisikuid. Üldiselt varustuse asutised ja rügementide majandusline personal tegutsevad väga hästi. Väeosad saavad suuri summasid majanduslisteks vajadusteks, millede ülejääke võivad vabalt kasutada. Väga hästi on korraldatud väeosade paigutus. Paljudes kohtades on ehitatud uued ja väga head kasarmud. Vanad kasarmud on ümberehitatud.

Kogu sõjaväe elus on näha suurt tööd. Nägin veebruari kuu noorsõdureid. Ehkki nad polnud veel täit kuud õppinud, oli näha häid tagajärgi.

Seekord nägime Eesti sõjaväe elu ja õppusi talvel. Huvitav oleks näha seda tööd suvisel õppeperioodil, tutvuneda uuesti ehitatud suure laagriga. Eriliselt huvitav oleks see sel põhjusel, et nimetatud laager on ehitatud 12-kuulise väetee-
nistuse jaoks.

Olen väga tänulik, et Eesti sõjainiisterium ja sõjaväe juhatus meile nii südamliselt ja lahkelt vastu tuli, meid saatis ja informeeris. Mul oli võimalus isiklikult tutvuneda kõikide diviiside ülematega ja paljude rügementide ülematega. Meie vastuvõtmisel olid ka seltskonna tegelased — eriliselt linna omavalitsused, kes omakord tegid külaskäigu veel meeldivamaks.

Armee komanderi staabi ülem **k i n d r a l K a l e j s** avaldas järgmist:

Eesti sõjaväe õpetamisel on näha läbi mõeldud ja ühtlast süsteemi. Sõjaväe väljaõpetamine sünnib riiklik-rahvuslikus vaimus ja usus enesesse ning oma riigi tulevikku. Riigikaitse on tugevatel, kindlatel ja rahvuslikkudel alustel. Sõjaväe väljaõpe on organiseeritud kindla ja moodsa süsteemi järele. Tööd tehakse energiliselt ja heade tagajärgedega. Eriliselt tuleb toonitada sõjaväelaste paigutust. Kasarmutes valitseb puhtus, mõnus ja kodusus. Kõik on tehtud selleks, et sõdur tunneks ennast mitte nagu kasarmus vaid kodus. Meie vastuvõtt oli südamliselt ja sõbralik. Igas garnisonis oli see kõige parem. Eriliselt liigutav oli meie lahkumise päev Tartus. Tartu garnisoni ülem ja linna napea olid kõik teinud selleks, et väljendada suurt sõprust.

Kolonel-leitn. JOHANNES POOPUU †

Vabadussõja veteranide read arvenevad. Pikkamööda, kuid raudse järjekindlusega kaovad elu näitelavalt mehed, kes 10 aastat tagasi Eesti tärkavat iseseisvusvapralt kaitsesid idast ja lõunast pealekipivate vaenlaste vastu...

11. veebruaril s. a. kell 1 päeval varises maanalasse Tallinnas Ohvitseride Keskkogus kol.-leitnant Johannes Poopuu — Vabadussõjaaegne Soomusrongide diviisi staabiülem ja praeguse 1. soomusrongide rügemendi 3-da rongi ülem. Kesk paremat meheiga, kesk kibedat tööd ja lootusrikast askeldamist tabas teda surma kondine käsi südamerabanduse näol. Leinama jäi abikaas kahe alaealise tütrekesega...

Kadunu oli Saaremaa poeg, sündinud Mustjalas 9. juulil 1886. Üldhariduse omandas ta Kuresaare linnakoolis. Täiendades omi teadmisi iseõppimise teel, hakkas hiljem tegutsema maamõõtjana. Maaõõtsõja ajal mobiliseeriti Vene väkke. Lõpetas seal lipnikkude kooli ja võttis osa lugematuist lahinguid Saksa, Austria, Bulgaaria ja Türgi rinnetel. Sai põrutada. Silmapaistva vahvuse, külmaverelsuse ja arukuse tõttu omandas mitmed aumärgid, tõusis alamkapteni auastmesse ning määrati viimaks pataljoni ülemaks.

Eesti rahvusliste väeosade organiseerimine tõi Poopuu kodumaale, kus ta agaralt kaasa aitas 1. Eesti polgu asutamisele ja väljaõppele, juhtides esiti 7., pärast 2. roodu.

Vabadussõja algul täitis lahkunu — tol korral veel kapten — Saare-, Hiiumaa ja Muhumaa kaitseliidu ülema kohuseid. 19. veebruarist 1919 aga usaldati tema kätte Soomusrongide divisjoni (hiljem diviisi) staabi ülema koht, kus ta tagajärjekalt tegutses kuni Vabadussõja lõpuni, olles mitte ükski hea organisaator ja tubli tööjõud staabi laua taga, vaid, kui tarvis, ka julge löögimees, kes, püss käes, oma salga eesotsas tulle tormas, vastu vihatud vaenlasele. Tema sõjalisest võimeist ja omadusist kirjutab endise Soomusrongide diviisi ülem kol. Parts ühes autasu ettepanekus:

„Alam-polkovnik Poopuu, ehk küll tagasihoidlik ja vagase iseloomuga, on olnud minule diviisi juhatamise juures võrdlema-

tuks abiks. Tähelepanu väärib tema kohusetunne ja püsivus, väsimatus töös ja raudgematu tahtejõud, millega ta üle rühbib igast takistusest. Lahingutes on ta külma-vereline, mõtleja ja leidlik. Võib olla, saatuslikku osa mängis Poopuu Valga kaits-



Kolonel-leitnant Johannes Poopuu.

misel aprillis 1919 ja Pihkva operatsioonis augustis samal aastal, kus ta mitmel korral kõva tule all isiklikult pealetungist osa võttis..."

Vabadussõjas ülesnäidatud teenete ja vahvuse eest annetati kol.-leitnant Poopuule I. liigi 2. järgu ja II. liigi 2. järgu Vab. Ristid, 2250 krooni ja tasuta maa normaaltalu suurus. Ühtlasi sai ta ka Läti valitsuselt „Karutapjate ordu“ aumärgi.

1921. aasta suvel lahkus J. Poopuu kaitseväest, kuid 1926. aastal astus uuesti aktiivteenistusse 6. jalaväe rügemendi, kust möödunud sügisel üle viidi 1. soomusrongide rügemendi 3-da soomusrongi ülemaks.

Sõjamehe elukutse kõrval harrastas Poo-puu ka väiksel kirjamehe ametil. Tema sulest on ilmunud Vabadussõda käsitavad raamatud: „Sõda Landeswehriga“ ja kaks an-

net: „Soomusrongide diviis Vabadussõjas“. Viimase teose kolmanda ande valmimist takistas autori äkiline surm. Olgu väsinud võitlejale kerge isamaa muld! A. R.

M/r. „Vambola“ 10 aastat Eesti lipu all.

R. Gildemann.



Kapten-major R. Gildemann
„Vambola“ komander.

1918. aastal 26. detsembril hommikul ilmus ida poolt merelt nähtavale tundmatu miiniristleja, kes liginedes kiirel käigul suundus Aegna saare põhja-ida kalda poole. Jõudes umbes 7 miili kaugusele, avas suurtükitele Aegna saare pihta. Risteldes mitmesugustel kursidel avas miiniristleja tule ka Tallinna ja Naissaare sihis.

Inglise laevastikust, mis Balti meres patrullteenistust pidas, juhtus tol ajal Tallinna reidil olema 2 ristlejat, 3 destroyerit. Vaenlase ilmumine oli meie poolt kohe teatavaks tehtud reidil seisva Inglise laevastiku vanemohvitserile ja paarkümmend minutit hiljem kihutas laevastik täies koosseisus kutsumata külalisele vastu.

Kui Inglise laevastik taganevat vaenlast tulistas, sattus viimane taganedes Develsei (Kuradimuna) madalikule, ning oli sunnitud alla andma.

Sõjasaagi pukseerisid inglased Tallinna reidile. Nagu selgus, oli tabatu vene enamlaste miiniristleja „Spartak“, kes oli siia tulnud luurekäigule.

2. jaanuaril 1919. a. anti inglaste poolt vangi langenud enamlaste sõjalaev meie Merejõududele üle ja nimetati kapten Pitka poolt „Miiniristleja Vambolaks“. Nii saabus „Vambola“.

Et laev madalikule kinnijookstes põhjast tunduvalt vigastada oli saanud, võeti tema Peetri tehaste dokki üles, kuhu mõneks ajaks jäi.

Remondi algul oli laevale moodustatud vahtkond peasjalikult kaubalaevastiku ohvitseridest, kellest mitmed olid reserv-mereväe ohvitserid, kuna ajutiseks komanderi k. t. kaugesõidu kapten J. Paurmann määrati. Neist kujunes hiljem ka laeva ohvitserkond ja meeskond.

23. jaanuaril 1919. a. andis k. s. kapten Paurmann ajutiselt üle laeva ltn. V. Grentzile ja viimane 27. jaanuaril leitnant Tiido Krausile, kes Merejõudude Juhataja poolt laeva komandeeriks määratud oli.



Res. kapten-major Tiido Kraus
„Vambola“ Vabadussõjaaegne komander.

Vastavate spetsialistide puudumisel jäeti esialgu mõned vangilangenud endised vene ohvitserid ja spetsialistid meeskonnast laevale, kuid et nende tegevus meile kahjulikuks ja vaenulikuks osutus, tagandati nad ja asendati hiljem Eesti meeskonnaga, keda laeva remontis oleku ajal kursustel õpetati ja instrueeriti.

Remont, mis harilikult kauemat aega nõudnud oleks, viidi kapten Pitka energilisel ja ka-

tegoorilisel tegutsemisel kiirelt lõpule ja juba 16. veebruaril 1919. a. lasti laev parandatult dokist alla. Hiljem kestis laeva varustamine, mehhanismide proovimine ja sõidukorda seadmine.

14. märtsil 1919. a. teostati esimene kestvam proovisõit merel. Seda päeva on enim loetud „Vambola“ aastapäevaks, kuid möödunud aastast on see muudetud ja loetakse aastapäevaks 26. detsember, s. o. päev, millal laev vangi langes ja meile saabus.

Et jää merel takistas laevade operatsioone, saadeti 16. märtsil 1919. a. laeva meeskonnast 5 ohvitseri ja 50 mereväelast soomusrong nr. 5. Petseri väerinnale maaväele appi, kus nad osa võtsid lahingutest „Orava“ küla all 17. märtsil.

29./30. aprillil 1919. a. sõidul miinide panekuks idapoolses Soomelases jooksis laev ninaga jäässe ja vigastus niivõrt, et peale õnnestunud miinide panekut 5./6. mail 1919. a. hiljem oli sunnitud dokki minema.

Laeva meeskond ei püsinud aga tegevusetas. Sama aasta kevadel Ingeri rannas ettevõetud dessantoperatsioonidest võttis laeva meeskond komander ltn. T. Krausiga eesotsas 5 ohvitseri ja 50 mereväelasega osa, tegutsedes Luugajõe peal dessant-salgana, vallutas ümbruskonnas rea külasid ja võttis edaspidisest tegevusest osa kuni laeva parandustööde lõpuni. Peale dokist lahkumist asus miiniristleja „Vambola“ sõjategevusse ja võttis osa 1919. aastal: Ingeri ranna

operatsioonidest 30. maist 19. juunini, Riialahe operatsioonist 22. juunist 5. juulini, üldisest pealetungi operatsioonist Kaporjelahes 12. oktoobrist 2. novembrini ja peale selle arvurikas-kest mereoperatsioonidest ja patrullteenistusest merel Vabadussõja ajal.

Vabadussõja lõppedes algas rahuaegne kibe töö, et meeskonda erialadele ettevalmistada, väljaõpetada ja siis reservi lasta, ruumiandes pealetulevatele noortele. Sealjuures tuli arvestada riigi eelarvega, mis sageldi ei lubanud tarvilisematki kulu sel alal. Suurtüki ja torpeedo laskeharjutusi peeti alates 1922. aastast Kassara lahes, Loksa- ja Kuivaste reidil, võeti ette kestvamaid taktikalisi sõite ida ja lääne poole. Talve kuudel valmistati ette erialadele noori, täiendati ohvitseride ja allohvitseride teadmisi, õpiti ise ja õpetati teisi.

Laeva komanderiks olid: kapten-major T. Kraus — kuni 8. juunini 1922. a., olles ühtlasi ka Läänemere laev. div. ülemaks; kapten-leitnant R. Borgmann — kuni 16. jaanuarini 1923. a., kapten-leitnant V. Martson — 3. märtsini 1927. a. ja tänini on kapten-major R. Gilde-mann.

Rahuaaja õppetegevuse kestel on miiniristleja „Vambola“ viibinud ka välisvetes: mitmel korral Soomes, 1923. a. Poola sõjasadama avamisel, 1925. a. Riias õppesõidul ja 1928. a. Stockholmis Rügivanemaga külaskäigul.

Uuemaid vaateid õhu- ja õhusõja õiguse alal.

Joh. Uritam.

I.

Õiguse distsipliinide suhtumine õhule, kui keemilisele ainete kompleksile on kuni seniajani peaaegu kõikide riikide seadusandluses käsitamist leidnud õige vähesel määral. Kuigi kõik elavad olevused ja ka taimed tähtsama elu tegurina vajavad õhku, ei ole viimase iseloomu ja omaduste tõttu kuni seniajani olnud vajadust reguleerida õhu, kui substantsi kasutamist seaduse normidega, väljaarvatud mõningaid seaduse-norme õhu rikkumiste (gaaside, aurude jne. läbi) kohta. Tehnika, samuti keemia arengu hiigla edusammudega on aga üleskerkinud vajadus ka õhu kasutamist reguleerida, korraldada seadusandluse abil. Kuigi õhuõiguse nimetuse all suurema osa riikide seadusandlusi vaatleb õhusõitu reegeldavaid norme, tuleb selle ala kohta käiva juriidilise distsipliini käsitamisel juba alguses eraldada:

- 1) õhu, kui keemilise kompleksi kasutamise;
- 2) õhuruumi kasutamise võimalusi.

Praegusaja tehnika arengule vastavalt õhuruumi kasutamine teostub peamiselt ka-

hel — raadio telegrafi-telefoni ja õhusõidu alal.

Viimane küsimus, õhusõidu asjanduse tähtsuse tõttu, väärib lähemat vaatlemist. Õhusõidu õigus moodustab käesoleval ajal üldjoontes juba väljakujunenud eralduva õigusdistsipliini, mille elementideks osutuvad — riigiõigus, rahvusvaheline- kui ka era-õigus, finants- ja ka kriminaal-õigus. Kuni Maaõiguseõiguse olid mõned olemasolevad õhusõidu õiguse normid laialipillatud eelpool loetletud õigusliikide seas. Uuemal ajal aga on hakatud eeltähendatud laialipillatud norme koondama õhusõidu õiguse süsteemiks, mida lühenduseks luban omale tähendada nimega „õhuõigus“. Üheks tähtsamaks õhuõiguse eralduseks on tema kõige lähem side õhusõidu tehnika edusammudega.

Kuna õhulaevade ja lennukite eelkäijaks olid mittejuhitavad aerostaadid, on ka õhuõiguse arengu esimeseks etaabiks õiguse normid aerostaatide kasutamise kohta. See materjal võiks käesoleval ajal pakkuda ainult teoreetilist huvi. Riiklise (sõjaväe ja kodanliste ametasutuste), kui ka era-õhu-

õiguse arengus võime eraldada kaks ajajärku: esimene — kuni Maailmasõjani, teine — pärast Maailmasõda.

Esimesel perioodil lennuasjandus ei jõudnud veel väljaareneda massiliseks liikumisvahendiks. Seaduseandlusel sellel alal puudusid praktilised kogemused. Õhuõiguse normid sel perioodil piirdusid peamiselt riikliku julgeoleku ja strateegiliste punktide kaitsemäärustega. Vahet tuleks siin teha üksikute riikide seadusandluste normide ja rahvusvaheliste aktide vahel. Esimestest tähendan siin tähtsamad. Inglismaal 1911. a. 2. juunil oli vastuvõetud „Õhusõidu akt“. Selle seaduse sisu ei vasta tegelikult pealkirjale. See seadus määras kindlaks õhusõidu keelupiirkondade määramise korra ja karistused keelumääruste rikkumise eest. Seadus on muudetud ja täiendatud 1. märtsil ja 22. sept. 1913. a. Temaga määratakse kindlaks keelu piirkonnad, õhusõidu reeglid sismaal ja reeglid välismaa õhulaevade kohta.

Prantsusmaal korraldati õhuasjandust esimene kord presidendi dekreediga 28. novembrist 1911. a. Selle dekreedil alusel on hiljem ilmunud mitmed kohalikud sundmäärused, nagu — Pariisi politsei prefekti määrus 2. aug. 1912. a. õhusõidust Pariisi kohal, Siseministeeriumi määrus 13. jaanuarist ja 18. juulist 1913. a. aerodroomide sisseesadmisest. 1911. a. presidendi dekreet õhusõidu kohta sai osaliselt muudetud 17. detsembril 1913. a. Sama aasta 24. oktoobril ilmus dekreet keelupiirkondade kohta. 1913. aastal oli parlamendile esitatud õhusõidu seadus, mis vastuvõtmata jäi Maailmasõja lahtipuhkemisel.

Saksamaal oli küsimus normeeritud kohaliste administratiiv määrustega. Viimased käsivad keelupiirkondi, õhusõidu lubade andmist, lennueksamite sooritamist, õhulaevade ja lennukite tehnilist järelvalvet. 1914. a. 31. jaanuaril oli Riigikogule esitatud õhusõidu seadus, mis aga sõja tõttu ilmunuta jäi.

Venemaal oli 1912. a. 5. juuli seaduse alusel riigi äraandmise kohta kuni 1914. aastani avaldatud mitu Sõja- ja Mereministeeriumite sundmäärust keelupiirkondade kohta.

Eeltähendatud suurriikide eeskujul oli küsimus korraldatud ka teistes vähemates riikides.

Mis puutub rahvusvahelist õhuõigust, siis leiame siin algusest peale kaks arenemisteed: 1) rahvusvahelised aktid õhusõija õiguse alal, 2) aktid rahuaegse lennuasjanduse kohta.

Bismarki poolt ülesseatud põhimõtte alusel kõiki isikuid, ka sõjaväelasi, kes sõjaajal liikumiseks kasutasid aerostaate — koheldi nagu salakuulajaid. 1874. a. Brüsselis ärapeatud konfereentsil seati üles uus põhimõte, mille järele eeltähendatud isikuid loeti sõjavangideks. Osavõtnud riikide poolt ei leidnud aga see uus põhimõte kinnitust. Põhimõte võeti omaks ja leidis tunnustamist 1899. a. Haagi konfereentsil, kus ühtlasi kokkulepiti 7 aasta peale pommide ja lõhkeainete kasutamise keelu asjus aerostaatidelt.

II Haagi konverents 1907. a. võttis omaks lendurite tunnustamise sõjavangideks, ühtlasi määras kindlaks normid lennuaparaatide rekvisitsiooni kohta. Pommide ja lõhkeainete pildumise keeld aga enam kinnitamist ei leidnud. 1908.—1909. a. Londonis ärapeatud konfereentsil võeti vastu lennuaparaatide sõja kontrabandiks tunnustamise määrus.

Eraõhusõidu rahvusvaheliste reeglite korraldamiseks oli 1910. aastal Pariisis kokkukutsutud rahvusvaheline konverents. Konverents kestis kuus nädalat, kuid mingisuguseid tagajärgi ei andnud.

Maailmasõja vältel seisis õhuõiguse areng surnud punktil. Peale Maailmasõda esimeseks ja ühtlasi põhjapanevaks rahvusvaheliseks reegelduseks õhuõiguse alal oli Rahvasteliidu poolt väljatöötatud ja 13. oktoobril 1919. a. jõusse astunud Rahvasteliidu õhusõidu konventsioon. Konventsioon koosneb 43 artiklist ja jaguneb 9 peatükiks. Üldreeglid (1—4), lennukite rahvus (5—10), lennukite (õhulaevade) kõlbulikkuse, nende juhtide kutse tunnustustest (11—14), lendudest välisriikide territooriumil (15—18), õhku tõusmise, lennu- ja maandumise reeglid (19—25), keelatud bagaaš (26—29), riiklikud õhulaevad (30—33), Rahvusvaheline õhusõidu komitee (34), lõpumäärused (35—43). Konventsioonile on lisatud seitse tehnilist lisa: A — tunnismärkidest, B — lennu kõlbulikkuse tunnustustest, C — laevaraatutest, D — tuledest, signaalidest ja liikumise korrast, E — minimaalsetest tingimistest lenduri kutseõiguse omamiseks, F — rahvusvahelistest kaartidest ja lennumärkidest maa peal, G — meteoroloogiliste andmete kogumisest ja laialisaatmisest, H — tolliametitest.

Art. 43. järele konventsioon astub jõusse peale ratifitseerimist iga üksiku liidu liikme (riigi) poolt, kui sellest on teistele liikmetele teatatud. Rahvasteliidus mitte-

esitatud riigid võivad konventsiooni astuda $\frac{3}{4}$ liidu liikmete nõusolekul. Konventsioon sai alles 1. juunil 1922. a. ratifitseeritud suurema osa allakirjutajate poolt. (Belgia, Boliivia, Inglismaa, Kanada, Austraalia, Lõuna-Afrika liit, Uus Meremaa, India, Kreeka, Portugal, Serbia, Horvatia, Slovenia, Prantsusmaa ja Jaapan).

Peale Rahvasteliidu õhusõidu konventsiooni on üksikute riikide vahel 1919. a. alates sõlmitud kaugelt üle kahekümne erikonventsiooni.

Enamjaolt on need konventsioonid rajatud Rahvasteliidu konventsiooni põhimõtetele. Sarnased on olnud õhuõiguse arengu põhijooned.

Pöördudes õhuõiguses käsitatud põhimõtetele, võime eraldada kaks erinevat distsipliini — avalikõiguslise, mis käsitab riigi õigusi õhuruumi suhtes, ja eraõiguslise, mis käsitab üksikute isikute õigusi õhuruumi kohta. Vaba õhuruumi kohta ei teki kahtlust: õhuruum lahtisel merel, samuti maapinnal, mis ei kuulu ühelegi riigile, on kasutamiseks vaba kõigile. Riigile kuuluva maa- või veelade kohal oleva õhuruumi kohta on seni väljakujunenud kaks põhivaadet: 1) õhuvabaduse ja 2) riiklise suvereniiteedi teooria. Esimest põhjendas Prantsuse õpetlane Fauschille. Tema arvamise järele õhk ei saa olla riigi ainuvõimu objektiks, sest riigil puudub võimalus täieliseks alaliseks õhu valdamiseks. Oletatavad valdamise viisid — õhupatareide, õhulaevade või lennukite abil annaks valdamise võimaluse ainult osa õhuruumi üle. Selle tõttu ei saa olla riigi ainuvalitsust õhuruumi üle. Iga riigile võiks kuuluda ainult enesekaitse õigus riigi territooriumi kohalises õhuruumis. Tegelikult on aga käesoleval ajal kõikide riikide seadusandlused riigi õhuruumi kohta omaks võtnud absoluutse riiklise suvereniiteedi põhimõtte, mille põhjendajaks oli õpetlane List. See põhimõte on sissevõetud Rahvasteliidu õhusõidu konventsiooni, mille paragr. 1. loeme: „kokkuleppinud riigid tunnustavad, et igale riigile kuulub ainuõigusliselt ja täieliselt suvereniiteet tema territooriumi kohal oleva õhuruumi üle.“

Peale avalikõiguslise küsimuse — riigi õiguse — riigi territooriumi kohal oleva õhuruumi kohta, õhuõiguse alal kerkib esile eraõigusline küsimus: üksikute kodanikkude õiguse küsimus nende päralt oleva maaalal kohal oleva õhu territooriumi üle.

Tähtsamates tsiviilseadustikkudes leiame sellele küsimusele erineva lahenduse. Saksa tsiviilseadustiku prg. 905 asub sei-

sukohale: maaomanikul on õigus ka tema maapealse õhuruumi peale. Omanik ei või aga keelata õhuruumi kasutamist sarnasel kõrgusel, kus õhuruumi kasutamise keeld enam temale huvi ei paku. Prantsuse 1804. a. tsiviilseadustiku prg. 552 näeb ette: „Omandusõigus maa peale sisaldab ka omandusõiguse selle peale, mis maa kohal, s. o. täielise omandusõiguse ka õhu peale.“ Schweitsi 1907. a. tsiviilseadustiku prg. 667. leiame: „Omandusõigus maa peale ulatub üles ja alla — õhuruumi peale ja maasügavuste peale — niivõrt, kui võrt see on tarvilik omandusõiguse kasutamiseks.“ Eesti Vabariigis maksev Balti eraseadus prg. 877. asub samal põhimõttel, mis prantsuse tsiviilseadustik: kinnisvara omanik on ka kinnisvara kohal oleva õhuruumi täieõigusline omanik.

Peale õhusõidu õigusnormide sisu, mis üldjoontes ära oli tähendatud kokkuvõttes Rahvasteliidu õhusõidu konventsiooni kohta (üksikasjade käsitamist ei luba ruumi-puudus) vääriks erilist tähelepanu riigiseaduste maksvuse ulatus õhulaevade ja nende meeskondade ning reisijate peale ja kriminaal-karistused õhusõidu alal. Seaduste maksvuse küsimuse alal tuleb eraldada oma riigi õhulaevu ja võõraste riikide riigi- ja era-õhulaevu. Väljakujunenud põhimõtte järele — seadusliku lubaga võõra riigi territooriumil viibiv teise riigi kodanlike teenistuse- või sõja-õhulaev ja temal viibivad omavad eksterritoriaalsuse õiguse. Üldiselt määravad väljamaalase õiguslise seisukorra: 1) riigi seadused, kust tema pärit, 2) sellel territooriumil maksvad seadused, kus tema viibib. Kollisioon seadusnormid reegeldavad eeltähendatud normide käsitamist. Kuigi sel alal käesoleval ajal palju on vaieldavaid küsimusi, on Rahvasteliidu õhusõidu konventsioon ja ka Rahvusvaheline juriidiline konverents Buenos-Aires'is 1922. a. omaks võtnud alljärgnevad põhimõtted: 1) õhulaeval viibivad isikud alluvad riigi avalikõigusliste seadusnormidele, mille territooriumi kohal nemad lendavad, 2) ülelennul viibiva õhulaeva pardal olevad isikud alluvad riigiseadustele, kust nemad (laev) pärit, 3) kui maandumisel selgub, et lennuajal on rikutud võõra riigi seadusi, kuuluvad süüdlased väljaandmisele sellele riigile, kelle seadused rikutud, 4) õhulaeval viibivate isikute eneste vahel juhtunud sündmuste kohta kohaldatakse: kui laev oli maapinnal — maapinna territooriumil maksvaid seadusi, kui laev oli õhus — laeva päritolu riigi seadusi, kui laev oma riigi territooriumil

maandub; kui laev maandub võõra riigi territooriumil — selle riigi seadusi.

II.

Kriminaal vastutus õhusõidu alal võib olla kaheksugune: õhusõidu ajal võivad toimepandud saada üldkriminaal-süüteod (näit. tapmine, vargus jne.), missuguste kohta kahtlemata tuleb käsitada ka üldkaristuse seadusi; eraldi sellest võivad õhusõidu alal toimepandud saada õhusõidu normide rikkumised, nende kohta tuleb juuba tarvitada ka vastavaid karistusnorme õhusõidu seaduste rikkumise kohta.

Süüteo toimepanemise koht harilikult ei muuda süüteo karistatavust. Küsimus kerkib ainult selle kohta, kas üldkaristuse seadused on tarvilisel määral kohaldatavad ja küllalt repressiivsed õhusõidu alal. Praeguse aja kriminaalseadused ei sisalda peaaegu sugugi erinorme kriminaalvastutuse kohta õhusõidu alal. Väikese erandi leiame ainult Schweitsi 1908. a. kriminaal-kodeksis, mille paragr. 155. ette näeb vastutuse kõvendamise, hädaohu tekitamise eest õhusõidu julgeoleku alal. Eeltoodust järeldub, et ka õhusõidu alal kriminaalvastutus toimib üldkriminaalseaduste alusel. Suurema osa süütegude kohta tuleb üldkriminaal karistusnorme lugeda küllaldatakse. Küsimuse lähemal vaatlemisel leiame aga, et mõnel juhtumisel tarvilik ja otsustarbekohane näib muuta üldkriminaal karistuse norme. Kahtlemata peaksid raskesti karistatavad olema: 1) süüteod, mis esile võivad kutsuda või esile kutsusid lennukatastroofi (näit. lennuki juhi tapmine õhus), sest hukkuvad ju lennuriistaga ka kõik temal viibijad, või lennuriista kukkumine võib surmata inimesi maa peal; 2) süüteod, mis toime pannakse õhusviibivalt lennuriistalt maapinnal viibivate isikute vastu, sest on ju suuremas osas maapinnal viibija täiesti kaitseta lennukil viibija vastu. Ka tuleks erinormi alla viia mitte lubatud objektide mahapillamine lennuriistadelt.

Karistusnormide kohta õhusõidu määruste rikkumise eest tuleb tähendada, et suur osa nende määruste rikkumisest osutub ühtlasi üldsüütegudeks. Salakuulamine õhust, näiteks on harilikult seotud keelupiirkondade kohta antud määruste rikkumisega; surmamine õhusõidukilt mahavisatud objekti läbi osutub ballasti määruste rikkumiseks.

Karistusnormid õhusõidu määruste rikkumiste eest on väga mitmesugused. Mõnede riikide seadused loevad üles õhusõidu

du määruste rikkumise juhuseid ja vastavaid karistusi (Saksa, Prantsuse, Jaapani seadused). Suurema osa riikide seadusandlus sanktsioneerib ainult karistuse määrad teatud liiki õhusõidu määruste rikkumise eest, jättes karistuse määrajale suurema vabaduse karistuse valimisel vastavalt asjaoludele. Karistuse määrad on peaaegu igas riigis isesugused. Mõnes riigis on ettenähtud ainult rahatravh (P.-Ameerika Ühendriigid, Daanimaa); suuremas osas aga — allernatiivselt või koos rahatravh ning vangistus.

Norras on ettenähtud ainult vangistus kuni 3 kuuni. Inglismaal — vangistus 6 kuuni ning rahatravh kuni 200 naelani. Prantsusmaal — vangistus 2 kuuni, rahatravh 20 tuhande frangini. Saksamaal — vangistus 2 aastani, rahatravh 150 tuhande margani. Jaapanis on ettenähtud karistused, alates vangistusega kuni sunnitöö ja surmanuhtluseni, rahatravh — 3000 jenini.

Karistusest vabastavaks või karistust pehmendavaks asjaoluks igal juhtumisel osutub, kui oldi sunnitud süütegu või üleastumist toimepanema lennuki ja temal viibijate või teiste isikute päästmiseks. Eralennukite kohta mõnede riikide seadused näevad ette lennuki konfiskeerimise. Suurema osa riikide seadustest võimaldab õhusõiduki juhi õiguste ajutiselt või jäädavalt äravõtmist.

Süüteod ja üleastumised eralennuasjanduse alal kuuluvad arutamisele harilikult kriminaal-kohtutes. Lennuasjanduse iseäralduste tõttu on uuemal ajal vaade tekkinud, et õhusõidu seaduste rikkumiste arutamiseks asutada tuleks erilised kohtud. Osaliselt on see vaade teostamist leidnud vastavas Inglise seaduses 1920. a., mis ette näeb tarbekorral lennuseaduste rikkumiste asjus erikohtu moodustamise või asja üleandmise merekohtule.

III.

Pöördudes õhusõja reglamentatsioonile, leiame, et see küsimus on vanem, kui arvata võiks. Vaevast olid ülesleitud esimesed aerostaadid, kui kaalumisele võeti ka nende ärakasutamise võimalused sõjas. Nagu teada, kasutasid Prantsuse sõjaväed esimestena lahingutes Maintsi ja Fleurus juures 1794. aastal ja hiljem Prantsuse-Saksa sõjas 1870.—1871. a., sõjasaagiks saadud aerostaate vaenlase tegevuse jälgimiseks. Hiljemates sõdades on neid kasutatud samaks otstarbeks suuremal arvul. Sõjas Napoleoni vägedega Moskva ees kaevatsesid venelased, nagu teada, läkitada

prantsuse vägede kohta suurt aerostaati, mille koormaks olid pommid, mis teatud ajaks pidid lõhkema. See kavatsus jäi teostamata, mittesoodsa ilmastiku pärast. 1849. a. Veneetsia piiramisel lasti Austria sõjaväest linna peale kakssada vähemat aerostaati, mille koormaks samuti olid lõhkepommid. Ootamata kandis aga tuul vaenlasele määratud pommid Austria vägede peale tagasi, kes nende läbi kannatada said.

1870. a. 19. novembril saatis Bismark prantslastele M. Washburne vahetalituseel noote ähvardusega, et kõikide prantslastega, kes kasutavad sõjas aerostaate, saab ümberkäidud kui salakuulajatega, kuigi sarnane ähvardus oli ilma õigusliselt põhjendamata. Alles 1874. a. Brüsseli konverentsil võeti ka sakslaste poolt omaks, et isikuid, kes sõjas õhusõidukeid kasutavad, tuleb lugeda nende vangisattumise puhul sõjavangideks. See põhimõte leidis kinnitamist ka Haagis 1899. a. ja 1907. a. ärapeetud konverentsidel (prg. 29). Haagi konverentsil 1899. a. kirjutasid osavõtnud riigid, väljaarvatud Inglismaa, alla kokkuleppele, mille alusel 7 aasta kestel osavõtnud riikidele oli keelatud õhusõidukitelt vaenlase peale lõhkeaineid või pomme visata. Sama klausel oli omaks võetud 1907. a. rahukonverentsi poolt, kuid see klausel riikide poolt ei saanud ratifitseeritud. 1907. a. konventsioon sisaldab siiski rea määrusi õhusõja kohta. Konventsiooni art. 25 alusel on keelatud pommitada õhusõidukitelt kaitseta linnasid, asulaid, elukohasid ja ehitusi, samuti on keelatud levitada õhusõidukilt kihvtiseid või lämmastavaid gaase ja tulistada lõhkevate või kergesti devormeerivate kuulidega. On keelatud hävitada usu otstarbeid teenivaid ehitusi, samuti teaduse ja kunsti esemeid ning ajaloolisi monumente; tuleb hoiduda igasugustest mittetarvilistest ebaõigetest ja barbaarsetest hävitusaktioonidest. Kuna peale 1907. a. Haagi rahukonverentsi õhuasjandus lühikese ajaga väljaarenes pea-aegu samasuguseks universaal-liikumishendiks, nagu autod, laevad, raudtee, on suurem osa riike õhujõudude kasutamisel sõja otstarbeks omale tegevusvabaduse jättnud. Seda näitasid Maailmasõja kogemused. Maailmasõja algusest peale kasutati õhusõidukeid sõja otstarbeks kõigil võimalikkudel viisidel. Sellest ajast kuni seniajani ei ole õhusõja reglamenteerimises mingisuguseid suuremaid muudatusi olnud. Õhusõja reglamenteerimise kohta on teadusmeeste poolt kui ka kirjanduses kordu-

valt sõna võetud ja järgnevaid vaateid avaldatud. On pooldatud täielist õhusõja keeldu (Stael v. Holstein, Beernet, Berta Suttner). Selle vaate võttis omaks üleilmilise rahukongressi XIX sessioon 1912. a. Genfis. Sellele põhimõttele vastav petitatsioon oli 1912. a. Inglise valitsusele esitatud rohkem kui 300 kiriku, aadli-seisuse, politika, teaduse ja kunstitegelaste poolt. Teiste poolt on esitatud arvamist, et õhusõda tuleks lubada ainult teatud piirides, nagu luureks, võitluseks vaenlase õhujõudega (Vestlek, Feore, Roland). Kõige asjalikumaks ja reaalsemaks tuleb lugeda kolmandat vaadet, mis nõuab laiaulatusliste õhusõja seaduste maksmapanemist. Viimase põhimõtte kohaselt töötas Prantsuse õpetlane Fauchille ennem Maailmasõda välja rahvusvahelise konventsiooni kava. Kuid see kava, samuti kui mitmed teised, jäi kavaks ja sõja algades 1914. aastal puudusid vähegi asjakohased rahvusvahelised õhusõda reguleerivad normid. Maailmasõja kogemusi tuleb kahtlemata lugeda lähtekohaks tuleviku õhusõja rahvusvaheliste normide väljakujunemise võimaluste vaatlemisel. Need ühes rahvusvahelistes kokkulepetes ja ka teaduslikus kirjanduses leiduvate vaadetega annavad meile ülevaate uuematest õhusõja reglamenteerimise põhimõtetest. Riikide õhusõja jõud on meie ajal väljakujunenud reaalseks sõjajõuks, millega igal vastasel tuleb arvestada. Nagu võimata on äramäärata, missugusel viisil üks sõdiv riik vaenulise riigi sõjalised jõud hävitab või võitlusvõimefuks teeb, on ka võimata äramäärata õhulaevastiku sõjaotstarbeks ärakasutamise võimalused. Arvestada tuleb õhusõjas üldiste rahvusvaheliste sõja reeglitega. Suurema osa õhusõidu konventsioonides on ettenähtud, et konventsioon ei ole siduv sõjakorral (Rahvasteliidu õhusõidu konv.). Sõjategevuse piirkonnaks arvatakse harilikult õhupiirkond vaenuliste riikide territooriumil ja veeladel, samuti vabal merel ja vabal territooriumil (Fauchille). Sellest järeldub, et sõdivatel õhulaevastikkudel lubatud ei ole neutraalsetele riikidele kuuluvast õhus viibida ega sõvida. Neutraal-riikidel on õigus ja ühtlasi kohus sõjasolevate poolte õhusõidukeid kinnipidada ja neid relvade või teiste abinõudega maanduma sundida ja arreteerida. Ainult ühe erandi võimalusega tuleb siin arvestada. Rahvusvahelises õiguses omaks võetud põhimõtte järele loetakse hydroplaan veepinnal olemise ajal võrdseks laevale. Kuna laevadel õigus on õnnetuse või häda

sunnil minimaalseks ajaks vigade parandamiseks neutraalsadamasse sisse sõita, tuleks sama lubada ka hydroplaanile, kui see liigub veepinnal. Sarnast hydroplaanile ei võiks arreteerida, kui tema peale vigastuste parandamist vettmööda sadamast lahkub. Kuigi sarnaseid juhtumisi Maailmasõja ajal ette tuli, on aga ka olnud vastupidiseid. Sõjaväkke kuuluvate õhusõidukite meeskond peab omama tunnusmärke või kutsetunnistusi. Samuti peavad õhulaevad või lennukid kandma erilisi tunnusmärke. Tunnusmärkide puudumisel või vaenulise riigi tunnusmärgi kasutamisel võib meeskond loetud saada salakuulajateks. Sõjalised lennujõud peavad kinni pidama üldistest sõjaõiguse normidest. Kõik vaenulise riigi lennuabinõud ja tarbed kuuluvad konfiskeerimisele, samuti loetakse sarnane materjal sõja-kontrabandiks.

Siseriiklistest määrustest sõjakorras vääriavad mõned tähelepanu. Prantsusmaal

maksva seaduse järele on terves riigis mobilisatsiooni käsu ilmumise silmapilgust keelatud era-õhusõit. Inglismaal on valitsusel 1920. a. seaduse põhjal õigus mobilisatsiooni väljakuulutamise alates kõiki lennuabinõusid ja tarbeid sõjatarvidusteks kasutada. Soomes annavad luba eralennukite ehitamiseks sõjaväe võimud; selle eesmärgiks on, et sõjakorral arvestamisele kuuluvad lennukid vastaksid nende kasutamise nõuetele sõjaväes.

Kokkuvõttes peame tähendama, et kuigi riikliste kodanliste ametkondade (reisijate, postivedu) ja ka eraõhusõit käesoleval ajal rohkearvuliste rahvusvaheliste, kui ka siseriikliste õigusnormide ja kokkulepetega on reguleeritud, õhusõja õigus seniajani on äärmiselt puudulik ja väljakuju nemata, ja küsitav on, kas lennutehnika arenemise ajajärgul ükski riik ennast sellel alal rahvusvaheliste kohustustega siduda tahab.

Kuningas Yngvari lahing Eestis.

P. Mey.

Üks vanapõhjalaste saaga ja nimelt *Suorre Sturlesoni Ynglinga saaga* kirjeldab Rootsi kuninga Yngvari surma ühes lahingus Eestimaal. Lahing oli arvatavasti 541 aastal pl. Kr. Ajaloo uurijad otsivad selle lahingu kohta praegusel Läänemaal, põhjenedes 10. sajangust päritoleva *Theodolferi* laulule, milles nimetatakse Yngvari vastaseid *Adalysse li rahvaks*. *Adal* tähendab — ülem, üli, päris ja *sysse l* — maa, alakond. Seega tähendaks *Adalysse l* — pärismaa, ülemmaa; nagu *Eisysse l* — Saaremaa tähendab. Seda käsitab ligemalt J. Mey artiklis „Rootsi sõjakäik Eestisse“ (Sõdur nr. 13 — 1927. a.).

Ynglinga saaga annab väga vähe andmeid Yngvari lahingu koha määramiseks. Ainult kahes lauses võib neid leida: ühes öeldakse, et kuningas laastas ühel kohal, mida nimetati *at Steini* ja teises — et eestlased tulid *alla rannale*. Viimastest on selge, et lahing oli kusagil rannal.

Kus nimelt rannal oli Yngvari lahing, selle üle lähevad ajaloo uurijate arvamisest lahku. Tõlkides sõna *steen* — kivi ja *at Steini* — kivi juures, otsitakse lahingu kohta igalpool ranna ligidal, kus võis olla silmapaistev suur kivi ehk kivine koht. Nii arvab C. Cröger (Geschichte

Liv-, Ehst- und Kurlands, 1867) ja Kruse (Nekrolivonika), et lahing pidi olema *Kivide peal* Ridala lähedal ja Matsalu lahe ääres. Ka *Porimäge* peetakse Yngvari kalmuks. J. Mey otsib seda kohta Rohuküla ja Ridala vahel, *Kivikülas* ja teised uurijad veel teisel.

Suuri kive on meie rannikul sadandeid. Seepärast paistab imelikuna, et Ynglinga saaga nimetab üht vanadele rootslastele hästi tuntud kohta nii ebamäärase nimega *Steen*. See kivi pidi küll üks nii silmapaistev olema, et küllalt oli kohta nimetada lihtsalt „at Steini“ — kivi juures. Niisugust ühte kivi Eestis ei ole ja ajaloo allikad niisugust ei nimeta.

Teiselt poolt piirdub Yngvari lahingu koha otsimine ainult praeguse Läänemaa-alaga, sest ülalpool mainitud *Adalysse l* pidavat kindlasti tähendama praegust Läänemaa. Uuemad uurimised aga lubavad oletada, et Läänemaa, eriti tema rannik, oli Saaremaa osa (H. Moora: „Eestlaste kultuur muistel iseseisvus-ajal“), sest tol ajal, s. o. üle 1300 aastat tagasi, oli osa praegusest Läänemaa suurte järvede ja soodega pea täitsa eraldatud mandrist. Järved on nüüd ammugi juba kinni kasvanud soodeks ja rabadeks ja sood ära kuivanud. Ka sõna *Adalysse l*, pärismaa, tähendab üldse mandrit.

Ülalkirjeldatust näib, et küsimuse lahendamist, kus nimelt Eesti rannikul oli Yngvari lahing, peab otsima sõna *Steen* tõlgitsemises. Vanasti ei tähendanud *Steen*, samuti kui ladina *Petra*, mitte kivi, vaid kaljut. Veel Ristisõdade ajal tarvitati Saksas kalju nimetusena ainult *Stein*. See sõna esineb kohanimedes, kus on ligipääsematu, järsul kõrgustikul mingi loss ehk kindlus (R. Kleinpaul: „Die Ortsnamen im Deutschen“ — 1919).

Niisugune sõna *at Steini* tõlgitsemise lubab juba kindlamalt määrata Yngvari lahingu kohta. Läänemaa rannal ei ole teada ühtegi silmapaistvat, järsku kaljut. Küll aga oli niisugune kalju Põhja Eesti

rannikul ja üksainus, suurema muinaslinnaga ta peal. Kuningas Yngvari lahing oli Kalevi kalmu juures, praeguse Tallinna ümbruses.

Seda tõendavad ka Tallinna hiljemad nimed, nagu *Raffal*, *Reffal*, *Kolõvan*, *Kalevilinn*, *Kalevi kalm* ja veel mitte kadunud *Reval*. Kõik need nimed on ühenduses riffiga — kaljuga, sest ka *Kalev*, *Kalevalla* — *Kaljuvald* on tuletatud sõnast kalju. Järelikult ei ole nimetus *at Steini* ehk *Steen* sugugi ebamäärasem kui mainitud nimed.

Sellega võiks kuningas Yngvari lahingu koha küsimus lugeda lahendatuks.

Mälestusi Bolderajast.

Rohkem kui aasta eest lahkusin kodumaalt, et Latviija sapööride juures tutvuda nende elu ja tööga ja äraõppida liitlase riigikeelt.

Ühel eelmisel peatuskohal. Mõnekilomeetriline tee tuli jala ära käia läbi lume- ja vihmasao. Viimaks jõudsin Bolderajasse, garnisoni, kuhu olin määratud üheks aas-



Latviija president Zemgals külastab sapöör-polku Bolderajas.

Ühel hallil novembrikuu päeval seisin oma käsipakkidega Riias laia Düüna kaldal, ettekirjutus taskus ilmuda Bolderajas-se Sapööri rügemendi ülema käsutusse. Ilm oli vihmane, tuuline ja hookaupa sadas märga lund. Sarnane ilm ei olnud just selleks loodud, et meeolelu tõsta. Laevasõit Riia sadamast kuni Bolderajani kestab poolteist tundi, kuid tormi ja kõrge vee tõttu ei saanud meie väike laevake lõpusadamani sõita, millepärast olin sunnitud ühes kaassõitjatega laevalt lahkuma

taks. Halli taeva ja tühja liivalagendiku vahel asetusid hallid väikesed majad lagunenu aedade ja kõverate kitsaste tänavatega. Seal liiva ja halli taeva all asusid ka minu väeosa kasarmud — samuti ühevärvilised, monotoonsed, nagu kogu ümbruskond. Raske südamega astusin kasarmute poole. Üks mõte piinas mind — kuidas peaks see aasta selles ümbruskonnas mööduma. Kuid juba esimesel õhtul minu rügementi vastuvõtmisel väeosa ohvitseridekogu poolt kadusid kõik need



Töö vaheajal.

Läti sapöör-ohvitseride (keskel) juurde komandeeritud leitnant V. Treuhof, Eesti pioneer pat.

kurvad mõtted. Rügemendi ülema soojad sõnad minu ilmumisel, eesti hümn, marss eesti rahvaviisidest, südamlikud tervitused minu tulevaste kaasteenijate poolt, avarad, ilusasti sisseseatud kodused ruumid, kõik see peletas viimasedki sünged mõtted eemale. Uute kaasteenijate hulgas olid paljud Eestis elanud, teeninud Vene sõjaväes koos eestlastega või Eesti pinnal. Oli ka va-

nemaid sõjaväelasi, kes kümne aasta eest olid koos meie väega külj-külje kõrval sõdinud ühise vaenlase vastu oma kodumaa vabastamiseks. Leidsin siin mu saabumise päevast alates inimesi, kes mind nii haruldaset soojalt vastu võtsid ja kuni Bolderajast lahkumise päevani püüdsid mulle sealviibimist huvitavaks ja meeldivaks teha. Ballidel ja teeõhtutel, mis korraldati haruldaset ilusates kasiino ruumides, tundsin ennast nagu kodus, iseäranis siis, kui juba läti keelt rohkem valdasin. Ka teenistuses võimaldati mul suurima vastutulekkusega tutvuneda kõigega, mis mulle võis kasulik olla mu erialal.

Aasta jooksul, mis viibisin Latvijas, näidati mulle tema tähtsamaid linnu ja aleveid. Neil ringsõitudel olid kaasteenijad alati valmis mind vabal ajal saatma ja juhutama. Peale õppuse sapööridega, nägin ka teenistust kindluse suurtükiväes, lennukiväes ja helgiheitjate juures. Igal pool ohvitserkonnas leidsin vastutulekut ja sõprust.

Lahkudes Bolderajast, sellest Latvija väikesest garnisoni linnakesest Dūūna kaldal, võtsin kaasa parimad mälestused kaastöötajatest ja tarvilikud kogemused ning teadmised erialal. Loodan, et seal aasta jooksul sõlmitud sõprussidemed süvenevad ja kõvenevad. Minu kodus seinal ripub kingitusena kaasa toodud suur siidist punane-valge-punane Latvija vabariigi lipp ja tuletub minule alati meelde unustamata päevi Bolderajas, Läti sapööride juures.

V. T.

Gaas tulevikusõjas*).

S. Urbanovitsch.

III. Gaasirünnaku meetodid tulevikusõjas.

Iga relvaga saavutatud tagajärjed ei olene mitte ainult selle relva mõjuvusest, vaid väga tähtis on siin ka, kuidas relva tarvitada, kuidas teda tegevusse panna.

Nagu igal relval, nii on ka gaasidel omad erilised pealetungi meetodid, mis kõik rajatud teatud eesmärgi saavutamisele. Gaasirelva pealetungi meetodi eesmärk seisab selles, et võimalikult suuremaid gaasihulkasi suurtele kaugustele täiesti ootamatult vaenlasele tema kõige vähem kaitstud piirkonda läkitada. Seda eesmärki

on püütud mitmel viisil kätte saada, kuid peab tähendama, et täiesti rahuldavalt ei ole see ülesanne ikkagi veel seniajani lahendatud.

Juba Maailmasõjas olid väga mitmesugused gaasirünnaku meetodid tarvitusel, kusjuures suurem osa neist jäi alles ka peale sõja ja said ainult täiendatud ja arendatud. Kuid pealesõjaaegne ajajärk on esile toonud ka mitmed täiesti uued võitlusmeetodid, milledega peame tulevikusõjas kindlasti arvestama.

Enne aga kui võtta kõne alla need uued meetodid, tahaks mõne sõnaga peatuda sõjaaegsete võitlusmeetodite arengul.

*) Algus „Sõdur“ nr. 9/10.

Gaasilaine puhumine balloonidest oli, nagu teada, väga suurte raskustega seotud ja nõudis väga palju igasuguseid ettevalmistustöid ning oli selle juures täiesti ärarippuv ilmastikust. Seda meetodi püüti juba Maailmasõja ajal rohkem liikuvamaks ja paenduvamaks teha. Lahendatud on see ülesanne praegu kahel viisil. Esimene lahendus seisab selles, et gaasilaine puhutakse suurtest tsisternidest, missugused veetakse nõutud kohale väli-raudteedel või parvedel mööda jõgesi. Kohale tuuakse nad viimasel momendil, s. o. siis, kui ilmastik on juba soodne. Kohaleveetud tsisternidest lastakse gaas otsekohe välja ja tühjendatud nõud veetakse kohe jälle tagasi. See lahendusviis on nähtavasti teostatav ka soomusautode või tankide abil.

Teine lahendus põhjeneb väikeste ja kergete gaasiballoonide tarvitamisel, mida üks inimene vabalt kanda võib. Need balloonid toimetatakse samuti alles viimasel silmapilgul kohale ja riputatakse kaeviku rindvalli külge, mille tõttu jäävad täiesti ära kõiksugused mullatööd balloonide sissekaevamiseks. Ventiiilide avamine sünnib elektrivoolu abil ühest keskpunktist, mis jällegi õige vähe tööjõudu nõuab. Gaasi väljavoolamise susin saab peaaegu täielikult vaigistatud väljavoolu avause peale asetatud sumbutaja abil, mille tõttu öösel väljalastud gaasilaine võib tabada vaenlast täiesti ootamatult.

Inglise eriteadlased arvavad, et gaasilaine tulevikusõjas jälle sarnasel kujul tarvitusele võetakse ja ennustavad koguni selle meetodi tarvitamise võimalust Manöversõjas.

Gaasi pommitamine suur-
tükkidest leidis Maailmasõjas kõige laialdasemat kasutamist ja kahtlemata jääb suurtükk tulevikusõjaski üheks tähtsamaks gaaside tarvitamise vahendiks. Maailmasõjas oli see ala väga suuri edusamme teinud, mille tõttu ta sõja lõpul teatud arendamispiirini jõudis ning püsima jäi. Tehnilisest küljest, s. t. mürskude konstruktsiooni poolest, ei ole peale sõda midagi muudetud. Taktilisest küljest on see ala ka umbes samasuguseks jäänud kui ta Maailmasõja lõpul oli; väiksemaid muudatusi on siin küll tehtud, kuid põhialused on jäänud siiski endisteks. Võiks ainult niipalju nimetada, et pealesõjaaegsetes juhendites on teatud maa-ala gaasitamiseks nõutava laskemoona hulk natuke vähendatud, võrreldes sõjaaegsete sellekohaste normidega.

Gaasi miinipildujatel on võrdlemisi vähe arenemist märgata, mis selletav sellega, et nende abil on raske luua mõjuvat gaasikoondust, sest miin sisaldab harilikult võrdlemisi vähe kasulikku ainet; suurteil miinipildujatel on aga laskekiirus liig väike. Tulevikusõjas võiks ettenäha miinipildujate tarvitamist peaaesjalikult suitsumiinidega laskmiseks. Ka „Stokes'i“ tüübiline miinipilduja, mida Maailmasõjas kasutati väga palju gaasimiinidega tulistamiseks, on nüüd ümber tehtud brisant- ja suitsumiinidega laskmiseks. Eriti palju on sel alal katseid tehtud just vosvor-miinidega, mis esiteks annavad väga tihedat valget suitsu ja teiseks tekitavad raskeid põletishaavu. Neid miine kavatakse tulevikus tarvitada kuulipilduja pesade ja muude tule- ning vaatluspunktide hävitamiseks.

Liivens'i tüübilisi gaasipildujaid täiendasid sakslased juba Maailmasõjalõpul sellega, et võtsid tarvitusele siledade torude vindilõigetega torud, mille tõttu laskekaugus suurenes kuni 3,5 km (enne 1,5 km). Tuleb aga siiski tähendada, et gaasipilduja tehniline areng ei ole veel kusagil oma lõpupunktiini jõudnud ja neil võib veel õige palju arendamisvõimalust ettenäha. Ameeriklased panevad suuri lootusi gaasipilduja tuleviku peale ja leiavad, et selle võitlusvahendi mõju on juba praegu ligi 5 korda parem kahurmürskude mõjust, kuid nende arvates võib tulevikus gaasipildujaid veelgi täiendada ja mõjuvamaks teha. Sellest võib järeldada, et tulevikusõjas gaasipilduja kahtlemata tarvitusele võetakse.

Keemilised käsi- ja püssigranaadid leiavad veel tänapäevani arendamist ja täiendamist. Esimeses järjekorras tehakse siin küll katseid suitsuainetega — peaaesjalikult vosvoriga —, kuid väga võimalik, et ka gaasid, ja eriti pisargaasid siin tulevikus võetakse tarvitusele. Kuigi mõjuvateks ei saa aga neid ikkagi pidada, sest oma väikese mahu tõttu võivad nad ainult vähe kasulikku ainet sisaldada.

Lõpuks olgu veel nimetatud mürksuitsusid, missuguseid ka juba Maailmasõja lõpul tarvitati. Nagu teada, kasutati Maailmasõjas väga palju igasuguseid suitsu ja udu tekitavaid aineid enda varjamiseks vaenlase vaatluse eest. Algul tarvitati siin ainult kahjutut suitsu, kuid peagi hakati sellele juurde lisama mürke ja ärritavaid aineid. Seega oli suitsukattel juba kahesugune ülesanne ja nimelt: ühelt poolt

takistada vaenlase vaatlust ja teiselt poolt mõjuda tema peale kahjulikult. Peab tähendamata, et suitsu osakesed, nagu kõik kõvas olekus õhule juuresegatud ained, tungivad võrdlemisi kergesti gaasitorbikutest läbi ning on selletõttu harilikult mõjuvamad kui neile sarnased sõjagaasid, mida tarvitatakse auru kujul.

Peale Maaõhukaitse on mürksuitsu väga palju täiendatud ja arendatud, kusjuures eriti palju katseid on tehtud selles suunas Ameerikas ja Inglismaal. Mürksuitsu tarvitatakse samal viisil kui harilikku kahjuta suitsu, s. o. miinides, mürskudes ja n. n. suitsuküünlates. Ameerika eeskirjad ja määrustikud nimetavad väga tihti mürksuitsu käsitamist, kusjuures toonitatakse, et vastavad suitsuküünlad annavad jalaväele võimaluse ka liikuvast sõjas mürksuitsu lainet teostada, mis väga sarnane on gaasilaine puhumisele balloonidest.

Ülemines nüüd uutele gaasirünnaku meetodite vaatlemisele, milledega hakati peale Maaõhukaitse tegema katseid, leiame siin esimeses järjekorras gaasirünnaku õhust, s. o. lennukilt. Maaõhukaitse ei tulnud ette ühtki juhust, kus sarnane meetod oleks tarvitatud kas vaenlase väeosade ehk mõne tähtsama seljaguse linna mürgitamiseks. Väeosade vastu polnud mõtet seda meetodi tarvitada, sest igasugused teised eelpool kirjeldatud abinõud täitsid seda ülesannet nii kui nii väga hästi. Mõne linna mürgitamiseks aga ei tahtnud ükski riik gaasi tarvitada, sest oli selge, et seeläbi saavad kannatada kõige enam just rahulikud elanikud, kellel polnud ühtki võimalust end kaitsta gaaside eest. Kuid pealesõjaaegne kirjandus toonitab ühemeelselt, et tulevikusõjas võetakse kindlasti tarvitusele gaasitamise meetod lennukilt.

Arvesse võttes Ameerika eriteadlaste arvamist, tuleks meil tulevikusõjas arvestada järgmiste võimalustega gaaside tarvitamisel lennukilt:

- 1) sõjagaasidega täidetud lennupommide pildumine,
- 2) vedelate sõjagaaside lennukilt maha pritsimine.

Esimese meetodi häid ja halbu külgi vaadeldes leiame järgmist:

Gasirünnakute tarvitamise tähtsus seisab selles, et nende abil on võimalik ühe hoobiga visata kaunis suured gaasihulgad väga kaugel asuvate märkide peale. Teiseks paremuseks tuleb lugeda seda, et lennupommis on sõjagaasi ja pommikesta kaalude vahe õige väike, mille

tõttu lennupomm ikka rohkem gaasi võib sisaldada kui sama raske gaasimürsk ehk gaasimiin (see vahekord on gaasimürskudel umbes 1 : 8, kuna lennupommidel ainult 1 : 1 kuni 1 : 2). Nende omaduste põhjal võib ütelda, et lennuk on väga kasulik abinõu sõjagaasi transporteerimiseks vaenlase poole. Kuid teisest küljest on lennukil ka palju negatiivseid omadusi, mis ta tähtsust tunduvalt vähendavad. Asi seisab selles, et lennupommide tarvitamise momendil peab lennuk ise teatud kindlal tulepositsioonil, s. o. umbes vertikaalselt ülevalpool märki asuma, seega märgi läheduses viibima. Seda nõudmist ei ole aga kaugelgi nii kerge täita, nagu see, võib olla, esimesel silmapilgul paistab. Maaõhukaitse kõrgemused näitavad, et arvesse võttes vaenlase õhukaitset, ei jõua lennuk vähemalt 50% kõikidest juhtumistest üldse sellele tulepositsioonile, s. o. märgi lähedusse ja ei saa sellepärast üldse lennupomme tarvitada. Õhukaitset on ikkagi kergem teostada, kui õhurünnakut, sest raske ja võrdlemisi aeglane pommikandja lennuk on ikka nõrgem kergest ja kiirest hävitajast ning ei suuda kunagi omal jõul viimasele vastu panna.

Kui nüüd vaadata, kui palju pomme üks lennuk korraga kaasa võtta võib, siis näeme, et see hulk üsna piiratud on. Nii, näiteks, tõstavad praeguse aja Ameerika kõige suuremad pommikandjad lennukid (Barling-Bomber-Typs) korraga kuni 3000 kg rasket pommikoormat. Need pommid võivad kõige paremal juhul sisaldada kuni 1500 kg sõjagaasi — näiteks yperiiti. Nüüd aga arvesse võttes, et teoreetiliselt ühe ruutmeetri mürgitamiseks läheb tarvis vähemalt 10 grammi yperiiti, näeme, et ühe lennukiga veetavast gaasihulgast jätkub vaevalt $\frac{1}{6}$ ruutkilomeetri suuruse maa-ala mürgitamiseks, ehk teiste sõnadega — ühe terve ruutkilomeetri gaasitamiseks läheb teoreetiliselt tarvis vähemalt kuus sarnast hiiglalennukit. Kuid arvestades igasuguste kõrvaliste mõjudega, võib ütelda, et need arvud praktiliselt veelgi suuremaks muutuvad. Nii näeme, et mõne suurema linna gaasitamine nõuaks suurt lennukite arvu, mis praktiliselt ainult erijuhustel teostatav. Aga kõrvale jättes niisugust üldist gaasitamist, peame siiski tunnistama, et ka mõned üksikud keemilised lennupommid, mis suurema linna peale visatud, võivad seal palju segadust tekitada ja võrdlemisi suurt moraalselt mõju avaldada; kuid suuremat ainelist kahju on siiski raske ettenäha, sest esiteks ei ole

keemilistel lennupommidel kuigi suurt purustamisjõudu, kuna teisest küljest on väiksemate pindalade desinfitseerimine ja gaasist puhastamine võrdlemisi kerge ja kiirelt läbiviidav.

Lõpuks tuleks ka seda veel tähendada, et mitmed asjatundjad on viimasel ajal sellele töekspidamisele jõudnud, et tõsisemate kahjude tekitamiseks on õhupommitamisel ikkagi brisant-pommid kasulikamad ja mõjuvamad kui gaasipommid.

Ülemannes teise meetodi vaatlusele, s. o. sõjagaasi vedelal kujul alla pritsimisele, näeme, et selle meetodi juures gaasi enese puhas kaal võrreldes kesta ehk nõu kaaluga, veelgi suurem on kui gaasipommidel, sest siin heidetakse gaas täiesti ilma kestata märgi peale. Vedel mürkaine paigutatakse selle meetodi juures lennuki külge kinnitatud suurde reservuaari, millest ta tarbekorral kasu või vihmataoliselt alla pritsitakse. On arusaadav, et sarnasel kujul lennuk suuremat hulka gaasi enesega kaasa võib viia, kui üksikutes lennupommides, millede surnud kaal (kest) on siiski kaunis suur. Kuid selle meetodi teostamine on veelgi raskem, kui eelmise (lennupommide pildumine) juures nägime, sest see meetod annab ainult siis häid tagajärgi kui lennuk sõjagaasi väljapritsimisel õige madalalt (mitte kõrgemal kui 500 m) lendab. Seda on aga võimalik teostada ainult erijuhustel, nagu öösel, või siis, kui vaenlase õhukaitse väga nõrk on ehk täiesti puudub. Sellepärast võib kaunis julgesti ütelda, et suuremate linnade gaasitamiseks, kus õhukaitse vähegi aktiivne on, ei ole see meetod kõlbulik. Seda võiks kasutada ainult siis, kui on tarvis kiire korras mingisugust väiksemat maa-ala, nagu teed, ülepääsu kohad (näit. sillad) või sõlmpunktid ära gaasitada, kus vaenlast veel ei ole, kuid kus on lähemal ajal ettenäha tema liikumist. Selle meetodi mõjuvus on muidugi väga palju nii mürkaine hulgast kui ka maastiku ja ilmastiku tingimustest.

Kokkuvõttes peab tähendama, et üheski riigis ei ole veel omanud gaasi õhurünnaku tehnika täiesti kindlat kuju, vaid igalpool tehakse sel alal veel alles katseid. Kuid arvesse võttes, et juba praegused katsed on annud kaunis rahuldavaid tagajärgi, peame tulevikusõjas kindlasti arvestama õhurünnakutega ja ennast selle vastu ettevalmistama.

Peab ütlema, et just seda gaasirünnaku meetodit püütakse väga tihti kujutada kõige mõjuvama ja hirmsama hävitusvahen-

dina ja selle ümber keerlevad harilikult igasugused hirmu- ja õuduse jutud. Tegelikult aga ei olegi see meetod nii hirmutav, sest nagu nägime, on väga palju tegureid, mis takistavad sarnaste gaasirünnakute läbiviimist ehk vähendavad tunduvalt nende mõju. Muidugi sel juhusel, kui niisugused gaasirünnakud teostatakse inimeste peale, kes selleks täiesti ettevalmistamata ja kaitsmata on, siis võivad tagajärjed olla väga tõsised, kuid igatahes mitte hirmsamad kui teiste gaasirünnaku meetodite tarvitamisel.

Lõpuks olgu veel mõne sõnaga puudutatud üks täiesti uus meetod sõjagaasi tarvitamiseks ja nimelt selle kasutamine leegipildujatest. Ehk küll praegusaaja kirjanduses ei leidu veel ühtki tähendust sellekohaste katsete tulemuste üle, võib siiski kaunis julgesti ütelda, et leegipilduja mõjuvus peaks seeläbi suurenema, kui põleva õlile juurelisada veel mingisugust mürki ehk ärritavat ainet. Niisuguse meetodi praktiline tähtsus on muidugi täiesti sellest, kas tulevikusõjas üldse võetakse tarvitusele leegipildujad. Praegusel aja on arvamised leegipildujate kohta veel täiesti lahkuminevad, kuid võib siiski oletada, et leegipildujatel ka tulevikus saavad olema teatud eriülesanded ja et need ka tulevikusõjas tarvitusele võetakse. Seda oletust kinnitab osalt ka see asjaolu, et Versailles'i rahulepingu põhjal keelati sakslastele täielikult ära leegipildujaid ehitada ning arendada, millest võib näha, et liitlased nägid leegipildujas siiski kaunis tähtsat ja mõjuvat tulirelva.

Sellepärast võib oletada, et kui leegipildujaid tulevikus tarvitusele võetakse, siis võib nende põlev õli ka sõjagaase sisaldada. Selleks otstarbeks oleksid esimeses järjekorras kõlbulikud just pisaragaasid.

Kokkuvõttes kõiki eelpool toodud mõtteid, peab seda allakriipsutama, et kõik siin leiduvad tuleviku väljavaated ja ennustused on tehtud aluseks võttes gaasiasjanduse praegust arenemisastet. Edaspidine arenemine on ainult aja küsimus. Praegu ei ole aga mingit alust oletada, et õige pea midagi täiesti uut ja põhjapanevat gaasiasjanduse alal leitakse. Põhjapanevad leidused ja nende kasutamismõimalused ei sünni mitte üle öö. Ainult leidusega ei ole veel midagi kätte saadud, sest igat leidust tuleb veel kaua arendada ja palju tööd teha, enne kui sellest saa-

dakse mingisugune praktiline kasu. Need katsed nõuavad aga palju tööd ja aega. Sellepärast võime ainult siis oletada, et tulevikusõjas midagi täiesti uut ja seni tundmatut nähtavale tuleb, kui see sõda aastakümnete pärast lahti puhkeks. Lähema tuleviku kohta on tõenäolikum niisugune oletus, et uus sõda algab umbes sealsamas, kus endine sõda lõppes. Seda nähtust võime tõepoolest väga tihti tähelepanna, et ühe pikemat aega kestnud sõja alguse ja lõpu vahel on palju rohkem edusamme ja arenemist märgata, kui möödalinud sõja lõpu ja uue alguse vahel.

Gaasirelv kujutab enesest praegu kõige uuemat ja teravmõttelisemat sõjauuendust.

See relv tõi enesega kaasa mõningaid muudatusi lahingtegevuses; ta andis uusi võimalusi vaenlase peale mõjutamiseks, kuid nõudis ka uute kaitseabinõude tarvitamist. Selle relva tähtsust ei tohi siiski ülehinnata. Ei tohi kunagi unustada, kui võrt ärarippuv on sõjagaas ilmastikust ja maastikust, mille tõttu ei ole üldse võimalik seda relva teatud olukorras kasutada. Ka sellega tuleb arvestada, et mida liikuvam saab olema sõda tulevikus ja mida äkilisemad ja kaugete ulatavamad saavad olema igasugused liikumised ja väeosade ümberpaigutused, seda vähemaks jääb üldse võimalus gaaside tarvitamiseks. Seda

arvesse võttes, oleks liialdatud ütelda, et sõjagaas on tulevikusõja kõige tähtsam võitlusvahend; palju õigem oleks ütelda, et gaas on tulevikusõjas üks tähtsamatest võitlusvahenditest.

Ei ole mingit alust sõjagaasi pidada ebainimlikuks ja mitte ausaks võitlusvahendiks, sest selle hävitusvõime, nagu nägime, on võrreldes teiste relvadega õige väike. Filantroopide seisukohalt on gaas muidugi põlgtusvääriline, nagu kõik teisedki abinõud, mis on määratud inimeste hävitamiseks; samadel põhjustel on muidugi ka terve sõda hukkamõistetav. Kuid seni ajani, kuni sõda jääb püsima kui viimane abinõu rahvusvaheliste tülküsimuste lahendamiseks, jäävad ka kõik sõjarelvad püsima ning nende hulgas kindlasti ka gaasirelv. Terve maailma sõjaajalugu ei tunne veel ühtki juhust, kus oleks loobutud ühe uue ja mõjuva relva tarvitamisest peale seda, kui see relv oli äraproovitud ja otsustarbekohasena leitud. Sellepärast võime kindlasti ütelda, et sõjagaas on selleks ilmunud lahinguväljadele, et jääda sinna püsima ka tulevikus ja ükski konverents ega rahvusvaheline kokkulepe ei suuda seda relva enam kaotada.

Selle tõsiasiaga peab terve maailm tahes ehk tahtmata leppima ja sellest vastavad järeldused tegema.



Viie aasta eest, kui Prantsusmaa tunnustas Vene Nõukogude valitsust de jure, oli Euroopa ajakirjanduses elavaks kõneaineks küsimus, kas antakse Biserta sadamas varjupaika leidnud kindral Vrangeli sõjalaevad Nõukogudele ja kui see sünnib, siis kuhu nimelt satuvad need laevad, kas Musta- või Balti merde? Hiljem selgus, et laevad tunnustati küll Nõukogude omanduseks, kuid et nad olid panditud kindral Vrangeli poolt Krimmist evakueerimise jaoks saadud 200 miljoni frangi vastu, siis

lükati ülevõtmine nii pika aja peale edasi, et nähtavasti see enam üldse ei sünni.

Niisuguse küsimuse lahendamisega leppis ajakirjandus ja sest ajast ununes see küsimus pea täiesti. Osalt mõjus siin ka asjaolu, et kadusid igasugused teated laevade seisukorrast praegusel ajal.

Möödunud aastal ilmusid Pariisis kaks suuremat kirjutist n. n. Vene Biserta laevastiku üle: endise Vene vanem-leitnant Monastõrev'i raamat „Dans la Mer Noir“ ja ajakirjas „Depeches Coloniales“ ilmunud

artikkel „La force qui meurt“. Mõlema kirjutise ja mõne muu allika andmetel võiks saada kaunis selge pildi Vene Mustamere laevastiku endiste sõjalaevade praegusest seisukorrast.

Teatavasti evakueeriti viimased kindral Vrangeli väeosad Krimmist 1920. aasta lõpul. Pagulasi oli ühes naiste ja lastega üle 120.000 hinge. Nende üleviimiseks kuni Konstantinopoli kasutati üle 100 sõja- ning kaubalaeva. Konstantinopolis eraldati kõik sõjalaevad ja saadeti Prantsuse sõjalaevade saatel varjule Põhja-Aafrika suuremasse sõjasadamasse — Bisertasse. Suurem osa laevu sooritasid retke Sevastopolist Bisertani omal jõul. Teised tulid kohale tugevate puksiirilaevade abil. Sevastopolist — Bisertani on ligi 1400 meremiili.

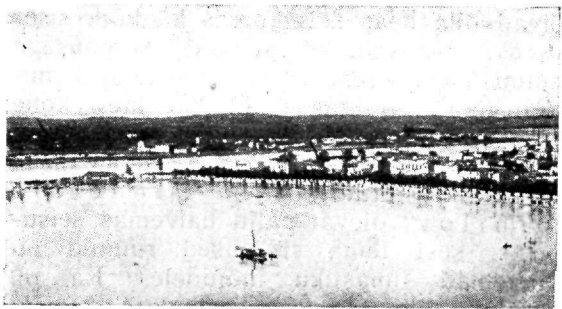
Kui arvesse võtta, et suurem osa meeskonda ja ohvitseri koosnes hädasunnilt teiste puudusel kaasa võetud maaväelastest, samuti ilma mingi merekogemusteta eraisikutest, et kaasas oli suur hulk perekondi ja isiklikku vara, siis peab lugema seda retke väga raskeks. Ka laevad ise ei olnud juba kauemat aega rahuaegses korras. Lühikese aja vältusel olid nendel peremeestekes Vene revolutsionäärid, ukrainlased, sakslased, inglased, prantslased ja viimaks Vrangeli mehed. Ja siiski läks see retk õnnelikult korda. Kui tuletame meelde Vene mereväe endiseid retke nagu Liibavist Tsussiima lahingusse 1905. aastal ja paksus jääs kaks nädalat kestnud retke Helsingist—Kroonlinna 1918. aastal, siis võib öelda, et venelastel on suured, kuid kurvad kogemused väga rasketes oludes omi laevastikke kauge maa taha viia hävinemisele.

Ka Vene Biserta laevastik hävineb praegu. Juba Konstantinopolis võeti laevadelt maha torpeedod ja suurtüki lukke. Bisertas läks hävinemine kiiremas tempos. Kõige esmalt võeti ära laskemoon ja ülejäänud miinid ning torpeedod. Siis hakati järkjärgult vähendama isiklikku koosseisu kuni viimane mees lahkus laevadelt 1924. aasta lõpul. Vahepeal kahanes ka laevade arv. Prantsuse võimud omandasid ostuteel kõik vähema sõjalise tähtsusega laevad; nendest võiks nimetada suurepäraselt sisseseatud ujuvat töökoda „Kronštadt“, praeguse nimega „Vulkan“ ja õlitanklaeva „Baku“. Ostust saadud raha läks osalt võlgade katteks, osalt ülejäänud laevade korrashoiuks.

Kaks noort gardemariini kuuldes, et on kavatsusel laevade üleandmine Nõukogude valitsusele, tahtsid Saksa laevastiku Scapa-

Flou eeskujul laevad põhja vajuda lasta ja suutsid seda teha suurtükilaeva „Grosnõi'ga“. Gardemariinid said karistada ja laev tõsteti prantslaste poolt uuesti vee-pinnale.

Kolmekümnest Bisertasse tulnud sõjalaevast on praegu alles ainult neli suuremat ja viisteist vähemat laeva. Arusaamatuste ärahoidmise otstarbel on laevad täitsa isoleeritud muust maailmast. Nende ligi pääsevad ainult valitud Prantsuse mereväelased. Laevad on paigutatud kohtadele, kuhu ükski kõrvaline isik ei pääse. Peale vähese vahimeeskonna ei ole nähtavasti laevade peal mitte üht inimest.



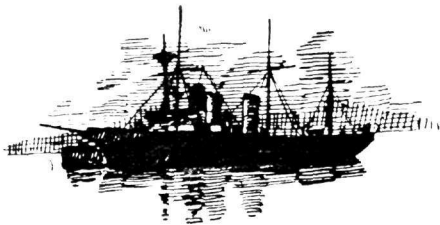
Biserta sadama kanal.

Lootes peatse poliitilise ilma paranemise peale, toimisid Vene ohvitserid ja madrused edukalt laevade n. n. pikaajalise hoidseisukorda viimist. Viimane seisab selles, et kõik mehansmid, suurtükid, torpeedod ning muud metallosad määratakse paksu määrdega üleni sisse ja määritakse riidesse; kõik peenemad osad pakitakse kastidesse ja paigutatakse kindlasse ruumi. Nimetatud seisukord lubab laevu aastate pärast kaunis vähese vaevaga jälle lahinguvalmis seada.

Aafrika päike on aga kuum ja Vahe-mere vesi väga soolane. Talvel on suured vihmasajud. Niisuguse ilmastiku vastu ei aita vaid kirjeldatud hoidseisukord. Soolane mereaur, töötades kaasa kuumusega, muudab kiiresti kõik lahtiolevad esemed roosteks ja põrmuks. Vene laevade pealmised ehitused pakuvad meremehe silmale kurba pilti. Kõik õhemad metallosad on läbi roostetanud ja auklised, paksemad katab paks muhkline roostekord. Igal pool ripnevad närudeks muutunud presentkatte ja vedelevad täitsa pehastunud trossid. Laeva pardad on paiguti telliskivi-punased roostest ja igalt poolt langeb maha kõdunev õlivärvikiht. Mõne aja eest veel ilusad uhked laevad on suremas.

Paar kilomeetrit Biserta linnast lõuna poole suurt Biserta järve merega ühendavas Goulet väinas seisavad mitme ankruga paigale kinnitatud kõrvuti lahingulaev „Générale Alekseev“ ja ristleja „Générale Kornilov“.

Lahingulaev „Générale Alekseev“ endiste nimedega „Imperator Aleksander III“ ja „Volja“ on ehitatud 1914. aastal ja seega uuem kui kõik Prantsuse lahingulaevad. Tema peal on veel alles kaksteist 12-tollist suurtükki neljas soomustornis ja 18 tk. 130 mm suurtükki. Need relvad on kuuldavasti veel heas seisukorras, sest et asuvad kinnistes ruumides, kuhu kuumuse ja niiskuse mõju kergelt ei pääse. Samuti võivad olla heas seisukorras ka kõik sisemised mehhanismid. Üleni paksu soomusega kaetud laevakerale ei tee roostekord midagi viga. Arvatakse, et kui laev kohe saaks hea remondi, siis võib temast veel asja saada. „Générale Alekseevi“ kõrvale kinnitatud ristleja „Générale Kornilov“ olevat palju halvemas seisukorras, sest tema sisemised ruumid on lahtisemad ilmastiku mõjudele. Ka on laev juba üle 27 aasta vana ja temast enam sõjalaeva ei saa.



Ristleja-jahtlaev „Almas“ ja soomuslaev „Georgi Pobjedonossets“.

Biserta järve lõunakalda ligidal seisavad kõrvuti veel kaks suuremat sõjalaeva. Nendest on üle 37 aastane soomuslaev „Georgi Pobjedonossets“ juba ammugi oma lahingutähtsuse kaotanud ja on praegu niipalju väärt kui 10.000 tonni vana rauda. Relvastust temal peal ei ole ja teda kasutati eluruumiks ohvitseride perekondadele, mis põhjust andis teda naljaks nimetada „Georgi Babonossets“ (Naistekandja). Laev sattus Vahemerel tormi kätte ja üks korsten läks siis üle parda, surmates kahte inimest. Praegu olevat see laev madaliku peal kinni.

Tema kõrval seisev ristleja-jahtlaev „Almas“ on paremas seisukorras, kuid vaevalt on loota, et temast veel korralikku

laeva võiks saada. Ta on juba ka kaunis vana, ehitati 1900. aastal.

Kõiki muid vähemaid Vrangeli laevu on näha Sidi-Aldalla arsenalis sadamas olevas n. n. laevade surnuaial. Seal seisavad nad tunnimehe valve all kõrvuti ja ootavad aega, mil neid tunnistatakse vanarauaks. Nendest olevat võrdlemisi heas seisukorras allveelaevad: „Utkā“, „Tju-lenj“, „Burevestnik“ ja „A. G. 22“. Viimane varustas omal ajal tervet Bisertas seisvat Vene laevastikku elektrivooluga. Torpeedopaadid „Sorki“, „Šarki“ ja „Svonki“ on ehitatud 1905. aastal, 355-tonnilise veeväljasurvega, nähtavasti täitsa kõlbmatuks roostetanud ja neid ootab vist sama saatus, kui torpeedopaat „Kapitan Saken'ile“ osaks sai — ta on külje peale vajunud ranna juures liiva sees täitsa vrakk.

Miiniristlejad: „Pospesnoji“, „Tserigo“, „Pylki“, „Gnievnoji“, „Derski“ ja „Bespokoinoi“ on palju uuemad laevad, kõik Maailmasõja lõpu poole ehitatud. „Tserigo“ tuli Bisertasse veel poolvalminult. Nende seisukorras on vähe teada; arvatavasti on ka roostes ja kõlbmatuks muutunud, sest keered on ainult kuni 7 mm paksust terasest, missugune rooste sugugi kaua ilma piinliku hooldamiseta vastu ei pane.

Sealsamas seisev purjek-õppelaev „Morjak“ on täitsa vrakiks muutunud.

Niisugune on siis Vrangeli laevastiku materjalne seisukord.

Bisertasse tulekul oli laevadel mehi, naisi, ja lapsi umbes 5600 inimest. Kõik mittemereväelased paigutati kohe laagritesse maale ja sealt valgusid nad ajajooksul kõik laiali. Osa elab veel praegugi Tuniisimaal, elatades endid peaaesjalikult põllutööst. Samane saatus tabas ka hiljem mereväelasi, kellest mõned üksikud väga viletsalt elavad Biserta linnas.

Vrangeli laevastik sureb ja ka tema osalist päästmist ei ole loota kusagilt.

Pontius.



Sõjaväelisi teateid.

Teravilja tehnilised tingimused SSSR'i sõjaväes.

Sõjaväe jaoks muretsetav teravili peab vastama järgmistele tehnilistele tingimustele: (Vaata tabel.)

Vilja hindamisel arvestatakse ka väliste tundemärkidega, sest et nende abil

— liiva, savi või muid mineraal-olluseid üle 0,8% ;

2) kaeral ja odral (hobusetoiduks tarvitatav):

— tungalteri üle 1% ;

— tolmu ja haganaid üle 0,5% ;

— mineraalolluseid üle 0,8% .

Vilja nimetus	Ukrainas			Siberis			Kagu-Venemaal			M u j a l		
	Tera täius või natur solotn.	Kõrval-ainete %/0/0	Niiskuse %/0/0	Tera täius või natur solotn.	Kõrval-ainete %/0/0	Niiskuse %/0/0	Tera täius või natur solotn.	Kõrval-ainete %/0/0	Niiskuse %/0/0	Tera täius või natur solotn.	Kõrval-ainete %/0/0	Niiskuse %/0/0
Rukis . . .	116	3	15	112	3	15	116	3	15	110	3	15
Nisu . . .	123	3	15	123	3	15	123	3	15	122	3	15
Kaer . . .	70	3	15	65	3	15	70	3	15	65	3	15
Oder . . .	90	3	15	—	—	—	90	3	15	90	3	15
Tatar . . .	95	3	15	—	—	—	—	—	—	90	3	15
Proso . . .	125	3	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—

on kerge otsustada vilja headuse üle. Sõjaväele üleantav vilj peab olema täiesti terve, viljale iseloomulise hea lõhnaga. Igasuguse kõrvalise, vastiku või kopi-tanud lõhnaga vilj loetakse kõlbmatuks. Vilj ei tohi rikutud olla taime- ega looma-riigi parasitide poolt. Ülaltoodud tabelis näidatud kõrvalainete hulgas ei tohi olla:

- 1) rukkil, nisul, tatal, prosol ja odral: — umbrohu seemneid ja tungalteri üle 0,1% ;

Kui toituskomissariaat ei saa sarnastele tingimustele vastavat vilja sõjaväele muretseada, siis on lubatud vastu võtta ka halvemat vilja. Tehnilistest tingimustest kõrvalkaldumise normid määrab kindlaks sõjakomissariaat kokkuleppel toituskomissariaadiga.

Sõjatagavaraks muretsetav teravili aga peab vastama kõigile ülaltoodud tingimustele ja ei tohi sisaldada niiskust üle 14% . Kr-m.

Dünamiidi hoidmisest.

„Revue du génie militaire“ 1927. a. novembrikuu numbri ametlik osa toob huvitava väljavõtte ühe erikomisjoni ettekandest. Tolle komisjonile oli tehtud ülesandeks: selgitada neid põhjusi, milliste mõjul tekivad sagedased dünamiidi plahvatused hoiuruumides hoidmisel.

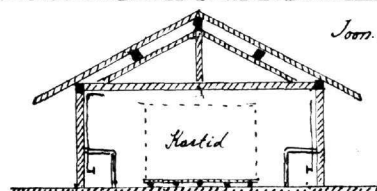
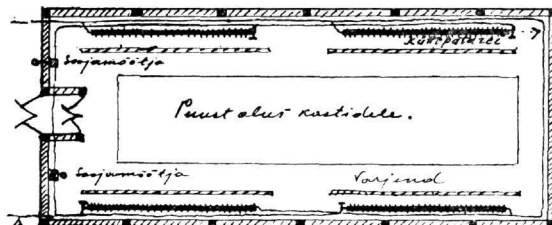
Komisjon jõudis otsusele, et dünamiit ei salli külma. Külma käes muutuvat ta üliõrnaks ja tundelikuks aineks. Isegi nõrga löögi või hõõrumise mõjul võivad ta plahvatuda. Samuti ohtlik olevat ka dünamiidi kokkupuutumine mõne kuumendatud pinnaga.

Neid omadusi silmas pidades komisjon töötas välja dünamiidi hoiuruumide sisseadmise reeglid, mis sõjaministeerium heaks kiitis. Reeglite kokkuvõtlik sisu oleks järgmine:

- hoiuruumisid võib varustada ainult veeküttega. Keskkütte patareide välispinna temperatuur olgu alla 100° C;

- soojus olgu jaotatud ruumis ühetasaselt. Seda pidavat reguleerima alaliselt töötav ventilatsioon. Ruumi temperatuur pidavat kõikumata 18° ja 10° C vahel;

- tuleb ära hoida dünamiidi kokkupuutumisi kuumendatavate pindade-



- ga. Selleks ehitatakse küttepatareide ja dünamiidi kastide vahele varjundid. Materjaliks tarvitatakse tsementeeritud asbesti või pappi;
- hoiuruumis ei tohi lahti teha ühtki kasti ega hoida lõhkeainet lahtistes kastides;
 - hoiuruumi asetatakse suured sooja-mõõtjad. Iga termomeeter on varustatud elektri kontrollaparaadiga. Kui temperatuur tõuseb maksimumi

(18°) või langeb minimumini (10°), siis hakkab kontrollaparaat kõlisma;

- lõhkeaine kastid asetatakse puust alusele, mis ehitatakse ruumi keskosas põrandale;

- hoiuruumi lagi on kahekordne.

Komisjoni poolt soovitatud hoiuruumi plaan on toodud joonestustel nr. 1 (plaan) ja nr. 2 (ristlõige). (Vaata lhk. 251.)

Kr—m.

Sõjakirjandust.

Soome.

Hakkapeliitta nr. 9. 1929. a., Soome Kaitseliidu häälekandja ilmus pildirikana ja huvitavasisulisena. Esiartikkel „Sõduri mõtteid“ A. Snellmann hindab Saksa kindrali von Seecki saksanimelist teost. Artikkel algab sissejuhatava sõnastusega: „Selge, rippumatu mõte on ainuke rohi teravkeelsuse lagastava mürgi vastu,“ mis tabavaks iseloomustuseks kogu artiklile. Autor rõhutab kindral von Seecki teose vooresi: see on kirjutatud teadliku, tõsise ja suure sõduri tasakaaluga, taktitundega ja kiretusega. Maailmasõja sündmuste psühholoogilised analüüsid on ületamatud. Teos omas tervikuš on kompaktne, täiuslik-ümar ja artikli autori arvates väärrib peatset soomendamist.

Artiklit täiendab kindral von Seecki pilt.

Järgneb pangadirektori E. Forsanderi kirjutis „Kes oli Lotta Svärd?“ Kirjutises autor väidab, et luuletaja Runebergi kirjandusliku tüübi Lotta Svärdi eeskujuks on olnud 1808.—09. a. sõjast osavõtnud „Lotta“. Ühtlasi kirjutise autor loob selgejoonelise kaasaja naiskaitseliitlase esiktüübi. Kirjutis on meeldivasti illustreeritud.

Major Viljo Pelkonesele, omaaegsele Karjala sõja tähtsamale juhile heatahtliku järelsõna, ühes kangelase pildiga on Hakkapeliitta leheküljele paigutanud L. J. P.

Kapten E. Ahlfors annab huvitava illustreeritud ülevaate beltide külmamisist ja neist sõjavägede ülemarssimisist varemmail aegil.

Lõpuks aeglooliste romaanide järgi, hulk sõjalisi pilte, ülesvõtteid päevasündmusist ja karrikatuure.

Aero nr. 1. 1929. a., Soome õhuvägede ohvitseride ühingu ja Soome õhukaitseliidu häälekandja.

Esiartikkel mootorlennu sünnist ja arengust major R. Ahoniuselt. Lühike ülevaade eralennuasjandusest lendur proua Maggie Flormanni pildiga. Leitnant M. Kilpi artikkel „Õhulennuväe koolitamisest“ — algus. Arvustikku Soome sõjaväe lendurite saavutustest ühes lennumeistrite piltidega. Tehniline ülevaade „Helikopterist-autogirost“. Järgneb jäljeton, väikseid teateid jne.

Tähelepanuvääriv number erihuvilisile lennuasjandusest.

Sana ja Miekka nr. 1—3. 1929. a. Esimeses numbris avaldatakse nurinat Soome valitsuse ebasõbraliku suhtumise üle Soome sõjaväkke, mis avaldub sõjaminesteriumi eelarve kärpimises. Selle kaasnähted on sõjaväe nõrgenemine ja sisemise ühtluse killustamine. Sotsialistid nõuavad sõjaväe vähendamist, kuid „Sana ja Miekka“ arvates ei tohiks see praegu üldse kõnelusse tulla.

Vene raudteedest annab kapten Tiiska objektiivse statistilise kirjelduse, märkides ära vene raudteede järk-järgulist korrastumist peale suure lagunemise, mis 1923. a. oma haripunkti jõudis.

Major Paavo Susitaival teeb ettepaneku Soome valitsusele, et see juba rahuajal põllupidajatega sõlmiks lepingud sõjaaegse viljaga varustamise üle, millise lepinguga oleks võimalik sõja ajal kõrvaldada toidupuudust nii sõjaväes kui ka elanikkonnas.

Nõukogude punaväe seisukorda hinnatakse Venemaa sõjaajakirja «Война и революция» ja paljude muude allikate kokkuvõttena. «В. и р.» arvavad, et kõik väljaspool piire avaldatud hindamised on tekkinud kellegi salanäpunäitel, kes Nõukogude vastast sõjaliitu organiseerib. „Sana ja Miekka“ tähendab: „auväärne idanaaber eksib rängasti, kui arvab, et soomlased

sõjasarve puhuvad ja kõiki vene vastu sõtta kutsuvad“ (tõtt öelda, ei olevat soomlastel ka sellegi vastu midagi: pääseksid siis vähemasti rahule.) „Sana ja Miekka“ siht on oma rahvast ärkvel ja sõjavalmis hoida, sest niipea kui see tukahstab, tuleb rahuarmastaja ja rahvaste enesemääramist pooldaja idanaaber ja „viib kõigi karvadega ja kõrvadega“. Ja lõpeks on seks näide Gruusiast, — siis ei aita enam head naabrid ega rahvasteliidud. Omaabi on parim abi.

Edasi arendatakse poleemikat Soome rahuliidu püüetega, kes soovivat koolivalitsusele ajaloo õpiraamatute revideerimisele võtmist rahuaste seisukohalt. Samuti pahandatakse ajaloolise mõtlemisviisi nõrkuse üle Soome tõusvas põlves, aluseks võttis mag. Haavio kõnet üliõpilaskonna pidustusil Snellmanni samba juures, milles H. on kujutanud Soome esivanemate minevikku võrdlemisi mustades värvides.

Järgneb lühike ülevaade järjest arenevast Saksa orientatsioonist ja õhutatakse keeluseadusevastast meeleolu, mida siin ei saa märkimata jätta. Ühtlasi peetakse silmas Soome kommunistide tegevust ja elu Punases Karjalas, mida illustreerivad tabavad karrikatuurid. Avaldatakse ülevaateid suurtükiväe ajaloost, värvilistest metallidest maailmaturgudel jne.

Lõpuks uuemad teated välismaade sõjaväe elust, kirjandusest jne. J. J—a.

Poola.

Bellona. Poola sõjaväe sõjateaduslik kuukiri. Ilmub Sõjateaduslise Instituudi väljaandel.

Nr. 2/3 — 1929. Sisustik:

Kindralstaabi kapten A. Przybylski: „Viino operatsioon, aprill 1919.“ Kindralstaabi-major K. Lenczovski: „Kohtamislahingu põhimõtteid meie ja meie naabrite määrustikes“. Kindralstaabikapten L. Vernik: „Dardanellide ekspeditsioon“. Kindralstaabi-kolonel B. Vzaeny: „Ratturite kompanii ratsadiivi tegevuses“. K-bi kol. leitn. Dr. Rostvorovski: „Uurimusi ratsaväe suurte üksuste organisatsiooni üle“. Kol.-leitn. J. Hyc: „Autotranspordist jalaväe diviisis“. Vet. kol.-leitn. Marczewski: „Aluseid hobuste evakueerimisel Inglise ja P.-Ameerika sõjavägedes“. Sõjaväelisi uudiseid, Sõjakirjanduse ülevaade.

—e.

N.-Vene.

Война и Революция (Sõda ja Revolutsioon) nr. 12 — 1928.

Sisustik: A. Sedäkin: Talised väliõppused. J. Zigur: Ülesandeid tehnika arendamises punaarmee. A. Laptshinski: Rännak õhuvaenlase kallaletungi ootel. I. Salitan: Ratsaväe operatiivne tegevus Poola sõja kogemustel 1920. a. Fabritsius ja Travinski: Ajaloolisi märkmeid kodusõjast Baltikumis. N. Lesevitski: XXIV Armeekorpus (Vene) esimene sõjakäik Ungarisse nov. 1914. I. K: Võitlus laiadelt rinnetel poolakate valgustusel. N. Antonjuk ja L. Balabanow: Kuulipildujate pataljonid.

Kriitika ja bibliograafia.

Sisustikus mainitud artiklitest väärib meil erilist tähelepanu Fabritsius ja Travinski artikkel „Ajaloolisi märkmeid kodusõjast Baltikumis“. Selles artiklis polemiseeritakse hra Janel'iga, kes 1928. a. veebruari (puna-väe X aastapäeva) numbris avaldas kirjutise „Pihkvast Vindavani ja tagasi“, arvustades 1918.—1919. a. punaväe juhtide tegevust nimetatud operatsioonis ja kirjeldades punaste tegevust omast vaatepunktist. Hrad Fabritsius ja Travinski, kui tolleaegsed juhid, katsuvad „dokumentaalselt“ õigustada oma kaotust ja lugejale pakkuda olukorra tõeliku pilti.

Baltikumi „vabastamiseks“ määratud punane 7. armee jagunes 3 operatiiv rühmitusse: Parempoolne (Narva) rühmitus koosnes 1. 3. brigaadidest ja 50. polgust (6. kütidiviisi 2. brigaadi koosseisust).

Keskmine (Pihkva) rühmitus (49. kütipolk; Irboska partisanide salk; 8., 9., 10. Novgorodi kütipolgud; 1., 4., 6. Läti kütipolgud; soomusrongid „Ataman Tshurkin“, „Krasnõi Finländets“, „Stenjka Rasin“; 2. kerget väli- ja 2 haubitsa patareid; soomusmasinatega salk „Kommunar“ — 2 kuulipildujate ja 1 kahuritega varustatud soomusautod; kaks eskadroni ratsaväge Petrogradi ratsa tagavara polgust.

Vasakpoolne (Dünabugi) rühmitus, mille koosseisu kohta pole täpseid andmeid.

Punaväe ülemjuhataja Vatsetsi'e käsul Keskmise (Pihkva) rühmituse ülesandeks olnud vallutada („puhastada valgekaartlastest“) raioon mille piiriks põhjast: Pihkva — Tartu — Viljandi — Pärnu; — lõunast: Ostrov — Põtalova — A.-Schvanenburg — Friedrichstadt — Riia.

Keskmine (Pihkva) rühmitus jagunes pealetungiks kolme kolonni: Parempoolne kolonn (49. kütipolk, 2. ratsa esk., 1 kerge patareid) ülesandega vallutada Rāpina, Tartu, Viljandi ja Pärnu. Keskmine kolonn (Juhataja Lebacks, komissar Apen, koosseis: 1., 4., 6. Läti kütide polgud, Sr. „Ataman Tshurkin“, soomusmasinate salk „Kommunar“, Sr. „Krasnõi Finländets“, 1 kerge haubitsa patareid 1 esk. ratsaväge) sai ülesandeks vallutada — Petseri, Vastselinna, Võõru, Valga, Volmari ja Riia. Vasakpoolne kolonn oli suunatud üle Ostrovi, Põtalova.

Parema ja Keskmise kolonnide üldjuhiks oli Travinski (Artikli autoreid K.). Üldse juhtimise tsentralisatsioon olevat hästi läbi viidud. Janeli etteheide puuduste üle juhtimise organisatsioonil olevat aluseta.

Autorid (Fabritsius ja Travinski) vaatlevad üksikasjus Keskmise (Pihkva) rühmituse parempoolse ja keskmise kolonnide tegevust. Algukses edu; kuid antud ülesanne jääb teostamata. Milles põhjused? Autorid annavad eriti suure tähtsuse punase Vätka polgu mitte õigeaegsele lahingusse saatmisele. Selle polgu olevat jätnud 7. armee ülem Heinrichson varru sellele vaatamata, et kolonnide juhid kategooriliselt nõuavad Vätka polku rindele.

„Tahes või tahtmata, meie seda siin harutama ei hakka, Heinrichson aitab kaasa meie vaenlastele — valgetele eestlastele“, arvavad Fabritsius ja Travinski.

Janel kirjutab veebruari V. i. R. numbris, et Keskmise (Pihkva) rühmituse pealetung olevat arenenud peaaegu vastupanuta vaenlase (Meie K.) poolt. 2. Eesti polk olevat tõstnud mässu ja Tartu olevat 22. dets. 1918 langenud vastupanuta.

Fabritsius ja Travinski arvates ei vasta see tööle. Vastupanu olevat olnud tugev. Tartule lähenedes, ei olevat mässu tõstnud mitte 2. Eesti polk, vaid ümberpöörduvalt just punased eestlased olevat üle läinud valgete poole igal võimalikul juhusel. Et punastele pandi 1918. a. sügisel nende sissetungil Eestisse vastu, näitavat kõige paremini kaotused. Ainult 49. küti polk olevat kaotanud Pihkvast Kärstnani ja tagasi umbes 1000 meest surnutena ja haavatutena.

Pihkva rühmituse parema ja keskmise kolonnide pealetungi ebaedu autorid põhjendavad: Eestlaste tugeva vastupanuga, vale löögisuuna valikuga — peale Valga vallutamise, olevat tarvis olnud suunduda Tallinna peale. Vätka polgu reservis hoidmisega, geograafiliste ja poliitiliste olukordadega, raske seisukorraga N.-Vene teistel rinnetel, alaliste äraandmistega (Heinrichson, Ritt, Bulak-Balahovits. .) ine.

K.

Bibliograafia.

Leitnant N. Riiberg: **Perspektiivvisand.** Kindralstaabi VI osakonna kirjastus Tallinnas 1929., 61 lehekülge, hind 50 senti. Pealadu „Sõduri“ talituses, Tallinna, Uus tän. 10.

Kaitseväe teenistus nõuab igalt (eriti rivi) juhilt ja koguni sõdurilt oskust valmistada perspektiivvisandeid. Seda kriipsutab alla meie Jalaväe Eeskiri II osa. Iga intelligent kodanik, kas või juhatastes teisele teed, võimaluse korral püüab graafiliselt selgitada otsitavat kohta ja selle üldist ilmet. Kasu sarnasest graafilisest selgitusest on ainult siis kui „selgitaja“ seda teeb oskusega.

Meil puudusid seni perspektiivvisandi valmistamiseks tarvilikud õppe- ja käsiraamatud.

Leitnant N. Riiberigi „Perspektiivvisand“ ilmub meil esimesena sellel alal. Ta on üliõnnestunud õppeks ja kohane kä-

siraamat neile, kes teoreetiliselt perspektiivi reeglitega tutvuvad. Autor ei väsita raamatu kasutajat teoretiseerimisega. Olles ise nähtavasti meister perspektiivvisandite valmistamises, viib ta lugeja, samm-sammult, allakriipsutades praktilisi võtteid, täielisele arusaamisele topograafilisest perspektiivist ja annab alused, 14 põhilauset, visandite valmistamiseks. Igaüks, kes põhjalikult läbi loeb „Perspektiivvisandi“ ja jõuab meeles pidada autorilt antud näpunäiteid, see peale mõnetunnilise harjutuse võib valmistada rahuldavalt perspektiivvisandeid.

Raamatu hästi valmistatud joonistustel võib lugeja jälgida kuidas valmib visand graafiliselt. Igat reeglit, igat võtet selgitab tarvilik joon. See on õpperaamat, mida loed koguni teatud põnevusega.

Raamatus leidub üksikuid trükitehnilisi vigu, nagu: lehek. 25-dal on joon. 14 pöör-

Kolonel A. Sarv

Maastiku organiseerimine

I osa.

Kindlustatud positsiooni elemendid.

II osa.

Positsioonide organiseerimise üldpõhimõtted ja talitusviisid.

31ind kokku 5 krooni.

Raamat on müügil „Sõduri“ talituses, Uus tän. nr. 10, Tallinn.

dud pea peale. Samal leheküljel on kahel kohal „voore“ moonutatud „vaare'ks“; lhk. 31. on trükitud „suremaid“ pro „suuremaid“; lehek. 38 „sadud“ pro „saadud“; lehek. 54-dal joon. 38 pöördud pea peale jne. Need trükivead ei takista selle huvitava õppe- ja käsiraamatu kasutamist temale autorilt mõeldud otstarveteks. Mai-

nin vigu ainult selleks, et järgnevas trüki neid kõrvaldada. See väikene teos väärib suurt edu.

Teda saavad kindlasti lugema ja kasutama õppe- ja käsiraamatuna sõjaväelased, kaitseliitlased, politseinikud, kooliõpilased ja iga kodanik, keda huvitab perspektiivisandite valmistamine.

Kaitseväe elu.

Valga garnisoni kaitsevälaste karskusrühma elust.

Peakoosolekul 10. märtsil s. a. valiti rühma esimeheks kapten Jakunovits, juhatuse liikmeteks — kv. ametnik Th. Leppik ja rms. Valne — 2-se soomusrongi rügemendist, v.-allohv. Koemets — Valga garnisoni vahirühmast ja rms. Matto — 3-da üksiku jalav. pataljonist. Revisjoni komisjoni liikmeteks said valitud: II. j. kirjutaja P. Ilves ja rms. Piir — 2-se soomusrongi

rügemendist ja rms. Jänes 3-da üksiku jalav. pataljonist.

Rühma liikmemaksuks määrati: ohv. ja kv. ametn. üks kroon, üleajateenijatele 50 senti ja ajateenijatele kv. 25 senti aastas.

Läbirääkimistel otsustati eeskätt tellida karskusajakiri „Külvaja“ nende üksuste lugemise lauda, kus sarnane ajakiri senini puudus ja teha rühma liikmetele tutvumine karskuse kirjandusega kättesaadavaks.

J—ts.

Sport.

Sport Narva garnisonis.

Garnisoni spordi kalendris ettenähtud suusajooksu võistlused murdmaastikul 10 ja 25 km, A ja B klassile, peeti ära spordikomisjoni korraldusel 6. ja 27. veebruaril järgmise maršruutiga: start ja finish olid Jaanilinnas 1-se patarei juures, esimene kontroll-post asus Saretšje küla juures, teine — Lommi tee peal ja kolmas Lilienbachi asunduse juures. Seega tuli rohkem kui pool maad sõita mööda teed, kuid Saretšje küla ja Lommi tee vaheline maastik kujutas enesest head murdmaastikku. Võistlustest osavõtt just elav ei olnud põhjusel, et ilmad olid kaunis külmad ja pealegi valitses Narva garnisonis kaunis laialdane gripahaigus.

Võistluste tulemused osutusid järgmisteks:

10 km — 6. veebruaril.

A klass — võistlejaid 10 kv.

1) V.a.o. Rehema, Paul (1. rüg. 6. komp.), aeg — 56 min. 01 sek.; 2) n.a.o. Kask, Aleksander (1. rüg. 3. komp.), aeg — 56 min. 02 sek.; 3) v.a.o. Kingsepp, Hugo (1. rüg. 7. komp.), aeg — 56 min. 37 sek.; 4) n.a.o. Treinberg, Voldemar (1. rüg. 2. komp.), aeg — 56 m. 48 sek.; 5) n.a.o. Jaakson, August (1. rüg. 1. komp.), aeg — 1 tund 3 m.

B klass — võistlejaid 17 kv.

1) Rms. Küttis, Nikolai (div. srtgv. spets. kdo.), aeg — 1 tund 2 min. 20 sek.; 2) rms. Küver, Reinhold (1. rüg. 1. komp.), aeg — 1 t. 9 m. 23 sek.; 3) rms. Feršel, Heinrich (1. rüg.

2. komp.), aeg — 1 tund 12 m. 20 sek.; 4) rms. Videvik, Voldemar (1. rüg. suusk.ratt. k.-do), aeg — 1:13,03 sek.; 5) rms. Seever, Rudolf (1. rüg. 1. klp. komp.), aeg — 1:13,47 sek.

25 km — 27 veebruaril.

Siin tuli läbistada eespool tähendatud maršrut kaks korda ning finiši-joon oli teises kohas. Konkurents A-klassis oli väikene, sest osa parimaid jooksjaid viibivad praegu kursustel, nii et B-klass kaunis tuntuvalt ületas A-klassi ajad.

A-klass — võistlejaid 7 kv.

1) v.a.o. Rehema, Paul — aeg 1 tund 49 min. 55 sek.; 2) leitn. Puusepp, Oskar (1. rüg. 2. k.), aeg — 2 tundi 01 min. 02 sek.; 3) v.a.o. Tambek, Anton (1. rüg. 2. k.), aeg — 2:05,52 sek.; 4) leitn. Veelmann, Aleksander (1. rüg. 9. k.), aeg — 2:14,50 sek.; 5) v.a.o. Krünal, Ernst (1. rüg. 1. klp. k.), aeg — 2:17,32 sek.

B-klass — võistlejaid 20 kv.

1) Rms. Ilmveier, Julius (1. rüg. suusk.ratt. k.-do), aeg — 1:52,07 sek.; 2) rms. Feršel, Heinrich — aeg 1:56,07 sek.; 3) rms. Tamm, Eduard (1. rüg. suusk.ratt. k.-do), aeg — 1:59,45 sek.; 4) rms. Küttis, Nikolai — aeg 2:07,30 sek.; 5) rms. Videvik, Voldemar — aeg 2:08,12 sek.; 6) rms. Upine, Nikolai (1. rüg. suusk.ratt. k.-do) aeg — 2:09,09 sek.; 7) rms. Pikk, Aleksei (1. rüg. suusk.ratt. k.-do), aeg — 2:14,40 sek.

Võistlejad omasid auhindadeks väärtuslikke hõbeasju kogusummas 85 krooni väärtuses.

A—s.

Uusi raamatuid kindralstaabi raamatukogus.

10487. Becker. Trois conferences sur L'endorff chef d'armee. Paris, 1920.
10488. Huguet. L'Intervention militaire britannique en 1914. Paris, 1928.
10489. Bisvang. Les engins d'accompagnement en France et a l'etranger. Paris, 1924.
10490. Villate. Les Conditions geographiques de la guerre. Paris, 1925.
10581. Kaitseliidu laskemäärused sõjaväe püssidest. Tallinn, 1928.
10582. Kaitseliidu spordimäärused. Tallinn, 1928.
10583. Kaitseliitlase-laskuri isiklik laskeraamat. Tallinnas, 1928.
10595. Normand, R. Travaux de campagne. Emploi de Genie.
10597. Lutsar, J. Soomusmasinate käsitamine. Tallinnas, 1928.
10598. Seesama.
9830. Waldecker, L. Allgemeine Staatslehre. Berlin, 1927.
9833. Corpus juris civilis. Vol. tertium. Editio secunda. Berolini.
9834. Parv, A. Maastiku organiseerimine. I osa. Pärnu, 1927.
9835. Parv, A. Maastiku organiseerimine. Joonistused I osa juure.
9836. Parv, A. Maastiku organiseerimine. II osa. Pärnu, 1927.
9837. Parv, A. Maastiku organiseerimine. Joonistused II osa juure.
9838. Martens, F. Sõda ja õigus ning sõda ja seadus. Tallinn, 1921.
9840. Laskowski, O. Pawlowski, B. Polska historia wojskowa. Warszawa, 1928.
9841. Czarnecki, K. Posziemne roboty fortifikacyjne w gruntach ciezkich. Warszawa, 1928.
9842. Kara, S. Posrecznik historii Wojskowsosci powszechnej. Warszawa, 1928.
9843. Kulczyki, J. Dziennik dowodcy kompanji z walk w Malopolsce Wschodniej i nad Dzwina w 1919 roku. Warszawa, 1927.
9844. Lipinski, W. Wsrodwlowskich orlat. Warszawa, 1927.
9845. Диденко, А. Маскировка. Москва, 1928.
9846. Розе, К. А. Форсирование рек по опыту гражданской войны 1918—1920 г. г. Москва, 1928.
9847. Судейман, Н. Пыл и снабжение действующей армии. Часть II-ая. Москва, 1927.
9848. Меньчуков, Е. и Зотов, А. Рабочая книга по общей тактике. Москва, 1928.
9849. Полев, Н. Командный состав РККА и иностранных армии. Ленингр. 1927.
9850. Мешков, В. Марна — 1914 года. Висла — 1920 года. Смирна — 1922 года. Москва, 1928.
9851. Егорьев, В. Е. Балтийское море. Москва, 1927.
9852. Коханов, Н. Инженерная подготовка государств к обороне. Москва, 1928.
9853. Пржигодский, В. Капустин, С. Косолапов, В. Стрелково-артиллерийский задачник. Москва, 1928.
9854. Виноградов, Н. Тактика зенитной артиллерии. Москва, 1928.
9855. Немцов, А. П. Руководство по дрессировке и содержанию военных собак. Смоленск, 1928.
9856. Гранкир, К. Тактика на ближнем востоке. Москва, 1928.
9857. Сечеркранц, Н. Стрелковый полк и артиллерия поддержки пехоты в обороне. Москва, 1928.
9858. Приу. Конница в обороне. Москва, 1928.
9863. Eesti diviis. Leningrad, 1924.
9864. Свечин, А. Эволюция военного искусства. Т. II. Москва, 1928.
9865. Ganguillet u. Kutter. Bewegung des Wassers in Kanälen und Flüssen. Tabellen und Beiträge. Berlin, 1922.
9866. Покровский, С. Фаусек, Н. и Матсон, Г. Боевые действия авиации против земного противника. Москва, 1927.
9867. Вестник воздушного флота. № 1—12. 1927. Москва.
9868. Ауэрбах, Ф. Физика на войне. Москва, 1928.
- 10.654. Макушин, А. И. Беседы по гигиене. Изд. X. Ленинград/Москва, 1926.
- 10.655. Чалов-Шиман, А. А. Краткий очерк истории физической культуры. Москва, 1926.
- 10.656. Лоренц, Ф. Гигиена спорта. Москва/Ленинград, 1925.
- 10.657. Эбер, Ж. Спорт против физкультуры. Ленинград, 1925.
- 10.658. Мэк Керди, Д. Х. Физическое воспитание. Ленинград, 1927.
- 10.659. Крживинский, Е. О. Теннис. Ленинград, 1927.

SISUSTIK: Latvija sõjaväe kõrgemate juhtide muljeid Eestist ja kaitseväest. — A. R. Kolonel-leitnant Johannes Poopuu † — R. Gildemann. M/r. „Vambola“ 10 aastat Eesti lipu all. — Joh. Uritam. Uuemaid vaateid õhu- ja õhusõja õiguse alal. — P. Mey. Kuningas Yngvari lahing Eestis. — V. T. Mälestusi Bolderajast. — S. Urbanovitsch. Gaas tulevikusõjas. — Pontius. Surev laevastik. — Sõjaväelisi teateid. — Sõjakirjandust. — Bibliograafia. — Kaitseväe elu. — Sport. — Uusi raamatuid kindralstaabi raamatukogus.

Ärge unustage!

Kõige soodsamini tellite endale
era- ja vormiriided

rätsep RIIS'i juurest.

PELGULINNAS, Olga t. 5, tel. 13-93.
Omnibuseühend. Veneturult ja Raekojaopl.

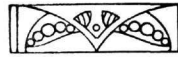
Vastutav toimetaja kol.-leitn. A. KASEKAMP.

Väljaandja „Sõdur“, Tallinn, Uus tän. 10.

Toimetus ja talitus Uust t. 10. — Kõnetr.: Sõjaväe 163. A.-S. „Ühiselu“ trükk, Tallinn, Pikk t. 42.



Male.



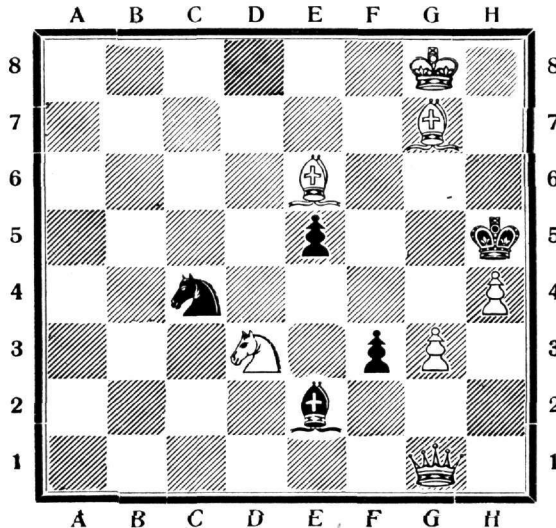
Toimetaja A. Burmeister.

Ülesanne nr. 74.

Kokku seadnud n.-ltm. E. Kostabi (Tallinnas).

„Sõduri“ originaal.

Mustad.



Valged.

Valged: Kg8, Lg1, Oe6 ja g7, Rd3, Eg3 ja h4.

Mustad: Kh5, Oe2, Rc4, Ee5 ja f3.

Valged algavad ja annavad matt kahe sammuga.

Lahendusi palutakse saata: Tallinn, Narva mnt. 26, krt. 6, A. Burmeister.

Th. Breede ülesande nr. 72 lahendus.

1. Ld1 — b3, Ke5 : d4,
2. Rd8 — c6 annab matt.
1. (Ld1 — b3), Ke5 — f4,
2. Lb3 — g3 annab matt.
1. (Ld1 — b3), üks kõik,
2. L, O või R annab matt.

Õiged lahendused saatsid: prof. Th. Lemba, n.-ltm. Edgar Kostabi ja V. Mikenas (Tallinnast), n.-ltm. E. Tiislar (Võrust) ja v. allohv. Aleksander Pakkas (Viljandist).

TRÜKITÖID

AMETIASUTUSTELE, ÜHIN-
GUTELE, ERAISIKUTELE
TEEB HOOLIKALT JA
PARAJATE HINDADEGA

A.-S.

„ÜHISELU“
TRÜKIKODA

TALLINNAS,
PIKK TÄN. 42
KÕNETRAAT 490

Uued paberossid

Mikaado

25 tükki – 25 senti



Kui võisflussort ületavad oma maitse ja aroomiga kõik sellehinnalised sordid.

Tubakavabrik H. Anton & Ko.

Tallinna Krediit Pank

Asutatud 1907. aastal.

Põhikapital Kr. 1.290.000
Sagavarakapitalid „ 612.000

PEAPANK:

Tallinnas, Suur Karja tän. 20

Telegr. aadr.: KREDITBANK

Panga telef. keskjaama väljakutse:
KREDITPANK



OSAKONNAD:

Abjas, Antslas, Haapsalus, Hiiu-Keinas,
Jõhvis, Narvas, Nõmmel, Tapal, Tartus,
Türil, Viljandis, Võrus

Toimetab kõiksugu pangaoperatsioone.