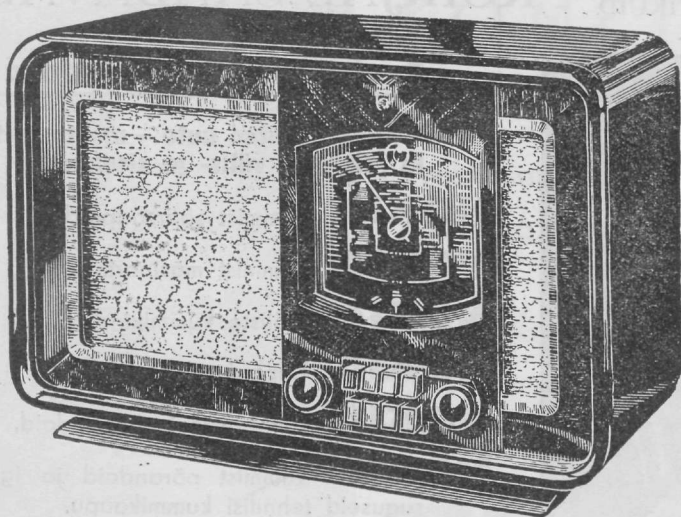




MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI



PHILIPS tüüp 660

survenuppudega raadioaparaat –
peenmehaanika tippsaavutus!

Jätkul särmesurvest

ja üks kaheksast valitud „lemmik-
saatjast“ häälestatakse ainulaadse
täpsusega naudingurikkaks vastu-
võtaks. See suure tundlikkusega
super eriti väljaarendatud lähilaine-
osaga teeb selle vastuvõtja mood-
saimaks, suurepäraseimaks 1939. a.
raadioaparaadiks ja silmapaistva-
maks kaunistuseks igale moodsale
kodule!

PHILIPS

Hind Kr. 345.– vahelduvvoolule ja alalisvoolule vibraatoriga Kr. 25.– kallim.

Soovitame lugupeetud

PIIMATALITUSTELE

Piimatööstuse masinaid, piimaveo-
kanne, piimakurne jne.

P. K. VÕIIEKSPORT

Tallinn, S. Karja 23. Telefon 446-06

PARIMAIID
PIDAVAMAID

NOKIA

KALOSSE JA
BOTIKUID

KÕIKJAL SAADAVAL!



Peale selle laos saadaval:

NOKIA tuntud auto – mootorratta
ja jalgratta välis- ja sisekumme,

NOKIA kummist säärsaapaid,

NOKIA kummist masinarihmu,

NOKIA tööliste kummikindaid,

NOKIA happekindaid,

NOKIA perenaiste kummikindaid,

NOKIA kummist põrandaid ja iga-
suguseid tehnilisi kummikaupu.

S. K. T. A. S. NOKIA'S PEAESINDAJA:

O. TAMBERG

TALLINN, LAI TÄN. 5. TELEF. 437-35

TALLINNA KIVITRÜKIKODA
R. TOHVER & KO

VASE-SÜGAVTRÜKK —
AJAKIRJU JA PILTE

KIVITRÜKK —
ETIKETTE, PLAKATEID

OFSETTRÜKK —
PILTPOSTKAARTE, ETIKETTE

RAAMATUTRÜKK —
RAAMATUID, AJAKIRJU,
AKTSIDENTSÕID

FOTO-LITO —
MITMEVÄRVI ÜLESVÕTTEID

RELJEEFTÕID

TARTU MNT. 49
TELEFON 313-07

„Nädal Pildis“

ILMUB 1939. AASTAL
SUURENDATUD KUJUL



„NÄDAL PILDIS“ on sisukamaid,
pildirikkamaid ja trükitehniliselt
täiuslikumaid ajakirju Eestis. Ta
huvitavad pildimontaažid käsitlevad
kõiki tähtsamaid päevasündmusi
kodu- kui ka välismaal.

„NÄDAL PILDIS“ ilmub kaks korda
kuus ja maksab tellides: aastas
kr. 5.—, poolaastas kr. 2.50. Tellimisi
võtavad vastu kõik posti-
asutised.





KOMET

vahu-kustutaja.

Praktilisem vahu-kustutaja, kuna 4 laengut maksab ainult Kr. 5.— ja annab umbes 500 liitrit vahtu.



TOTAL kuiv tulekustutaja on universaaltüüp

Peaesindaja: **LINKE & MARTINSON** Tallinn, Vene tän. 11
Tel. 432-86, 432-58

„Tallinna Siiditööstus“

Kontor: Tallinn, Mundi 3-2

Telefon 472-37

Valmistab igasuguseid
kleidi- ja voodriideid

Eesti trükivärvi vabrik

Louis Nicot

Tallinnas, Vabriku tän. 12

Telefon 439-58

A.-S. „EESTISIID“

KETRAMIS- JA KUDUMISVABRIK. SEADIST. 1932. A.

VALMISTAB KÕIKSUGUSEID RIIDEID JA LÕNGA.

VABRIKU LAOD:

TALLINN, Viru tän. 5, telef. 447-87	PETSERI, Turuplats 17, telef. 1-19
TALLINN, Viru tän. 14, telef. 443-97	TÕRVA, Tartu tän. 2
TALLINN, Laadaplats 129	RAKVERE, Tallinna tän. 25
TARTU, Poe tän. 2, telef. 10-17	NÕMME, Pärnu maantee 90/92
NARVA, Peetri plats 1	KURESSAARE, Lossi tän. 3, tel. 1-81
VILJANDI, Tartu tän. 1, telef. 30	

ERITELLIMISTE VASTUVÕTMINE. RESTIDE MÜÜK.

l-järgu valmisriieteäri

»MOELA«

Harju tän. 34

Kevad- ja suviüleriideid

rikkalikus valikus.

Järelmaks võimaldatud.



Kes palju tahab - valib ainult ühe!

Kes tahab peale kuiva ametliku informatsiooni näha tõelist elu tema mitmekesistes avaldustes, kes otsib päevauudiste kõrval kirjutisi mitmelt huvialalt, kes oskab hinnata mõnusat nalja ja häid jutte ning tahab näha sündmusi fotode elavas esituses, see

tellib ainult „RAHVALEHE“

„Rahvaleht“ maksab tellides pooleks aastaks kr. 8.20, veerandaastaks kr. 4.30. Kõik tellijad saavad „Esmaspäeva“ 15-sendilise juurde-maksuga kuus.

**Veekindlaid
laeva spetsiaalarmatuure,**

*- lüliteid,
- kontakte jne.*

soovitab

AEG

Elektriselts p. v.
Tallinn, Raekoja pl. 4 Tel. 428-15

B. SCHOCHER & Ko

RIIDEVÄRVIMISE,
VIIMISTLEMISE

JA

TRÜKKIMISE
TÖÖSTUS

TALLINN, JAHU TÄN. 3-6

TEKSTIILTÖÖSTUS

B. VINTERFELD

MEREPUIESTEE 17. TEL. 307-57

Ingliskeelne kuukiri ***The Trader's Digest***

sisaldab artikleid kõikidest maailma ajakirjadest, käsitab kõiki alasid ja on igähele meeldivaks ajaviiteks ja ühtlasi vahendiks inglise keele arendamiseks.

Iga vihik on omaette tervik. Soodne hind, Kr. 1.- kuus, teeb ta kõigile kättesaadavaks. Saadaval meie raamatukaupluses.

Kluge & Ströhm, Tallinn, Pikk 9

MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmub kuus korda aastas

Vastutav toimetaja J. Santpank, kapten-majoor Tel. ametis: Merväe 31.	Väljaandja: Merväe Ohvitseride Liitkogu Toimetus ja tallitus: Merejõudude Staap Soo 28. Tel. Merväe 51 Tellimishind: aastas kr. 3.—; $\frac{1}{2}$ aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s. Välismaale: aastas kr. 4.—; $\frac{1}{2}$ aastas kr. 2.—; üksiknumber 70 s.	Tegevtoimetajad: Joh. Ivalo, leitnant, tel. ametis: Merväe 103; Richard Kokk, leitnant, tel. Merväe 94 ja 102. Majandustoimetaja A. Jürgenthal, leitnant, tel. ametis: Merväe 47.
-------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

NR. 1

2. VEEBRUAR 1939

VII AASTAKÄIK

SISU: Kapten-majoor J. Santpank VR II/3 — Kõik riigile kuuluvad laevad meie merekaitse töösse. Leitnant K. Iman — Väeliikide koostööst riigi merepiiride kaitsel. Iv. — Maskeerimisest merel. Instruktorid Rudolf Rimmel ja August Valliste lahkusid tegevteenistusest. Vanem-leitnant P. Kaseoru — Sõjakonterbant. Iv. — Tänapäeva dessandi transport-vahendeist. Leitnant R. Hiisaar — Ohujõudude ülesandeid dessantoperatsioonis. J. J. — Sõdjate õigused meresõjas. Vanem-leitnant A. Vares — Ahvenamaa saarte relvastamine. H. H. Vaher — Pärnu-Tartu-Narva veetee. M. P. — Jääpurjekate tegevuse hooaeg on alanud. Teadaanne. Lühiteateid sõjalaevastikest. Lühiteateid purjespordist.

Toodud artiklites avaldatud vaated ja väited ei tarvitse igakord ühtuda ametiasutiste või toimetuse seisukohtadega.

Kõik riigile kuuluvad laevad meie merekaitse töösse.

Kapten-majoor J. Santpank VR II/3.

On kuni tüütuseni kirjutatud ja kõneldud meie merekaitse, eriti meie laevastiku ülesandeist üldisel riigikaitsel. On jälle ja jälle toonitatud meie laevastiku uuendamise ja täiendamise vajadust. Eriti on seda tehtud „Meren-duse“ veergudel. Sellepärast ei söanda hakata kordama arusaadavana näivaid tõsiasju meie laevastiku ülesandeist.

Loodan, et meil ei leidu ühtki kodanikku, kes ei tahaks näha meie sõjalaevastiku tõstmist vajalisele kõrgusele. Arvan, et ka neil, kes alahindavad meie laevastiku tähtsust, ei ole midagi selle vastu, et meie laevastik kasvaks oma ülesandeile vääriliseks. Kuid on takistusi, mis ei luba ka meie laevastiku tulisemal pool-dajail täita kõiki meie merekaitse vajadusi. Need takistused võime kõik kokku võtta ühes sõnas — *raha*. Ainult raha on see, mis takis-tab meie laevastiku ülesehitamist ja ainult raha on see, mis lubab meie laevastiku uuendamist teostada ainult tigusammul.

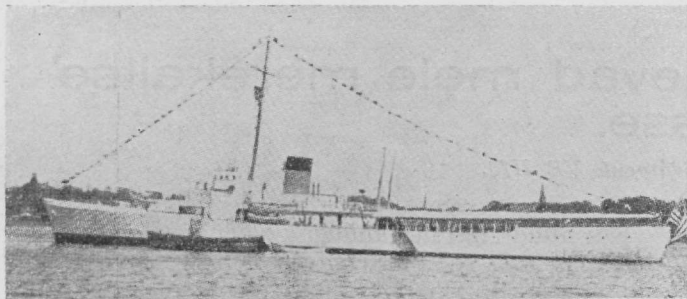
Kui nüüd riigi majanduslik seisukord ei luba teha senisest rohkem kulutusi meie laevastiku- kule, siis tekib kohe küsimus: kas ei oleks võimalik suurendada meie sõjalaevastiku väärtust *ilma riigi väljaminekuid suurendamata*? Ehk asetades küsimuse teiste sõnadega: kas on võimalik rakendada meie laevastiku ülesandeile veel teisi riiklikke asutisi ehk organeid? Vaatleme kõigepealt, mis sel alal on tehtud ja tehakse teistes riikides.

Meie põhjanaabril Soomes on võrdlemisi tugev sõjalaevastik. Soomes on aga läbi löönud vaade, et merekaitse ülesandeis peavad sõjalaevastikuga kaasa lööma ka muud merendusega seoses olevad riiklikud organid. Ja näeme, kuidas Soome piirivalve ehitab ühe mootor-torpeedopaadi teise järele, ehkki nende sobivus piirivalve teenistuseks ei ole esmajärguline ja ehkki piirivalve võiks endale soetada sobivamaid, ökonoomsemaid ja mugavamaid laevu hulga odavamini. Piirivalve ei ole ka

ainukene asutis Soomes, kes sõjakorral astub aktiivse sõjalaevastiku koosseisu. Hiljuti lasti Soomes vette uus Veeteede talituse jäälohkuja. See laev on puhtal kujul allveelaevade emalaev ühes kõigi vajaliste relvadega, seadeldistega, ladu- ja elamisruumidega. Kuna aga iga kompromissi juures on paratamatud puudused, siis on ka mainitud soome laev jäälohkujana nõrgem, kui seda lubaksid laevale tehtud suured kulutused. Sellest hoolimata ehitati laev sellisena. Praegune suund Soomes näitab ka, et Soomes ehitatakse tulevikus riigirahadega ainult sõjalaevu, tehes neile vajalisi täiendusi rahuagseks teenistuseks. Seega siis Soome laevastik sõjakorral muutub juba teguriks, mida tuleb tõsiselt arvestada.

Hiljuti ilmusid Soome lahele uued N. Vene piirivalve vahilaevad PSK. Need laevad täidavad rahuajal küll piirivalve ülesandeid, kuid on puhtal kujul sõjalaevad. Ja kuivõrd kõik N. Vene laevad on rakendatud sõjaliste ülesannete täitmisele, on selge ka N. Vene samalaadsest talitusest maal.

Möödunud suvel külastas Tallinna Saksa merelennukite eskadrill. Selle eskadrilli emalaevaks oli meie Veeteede talitusele vastavale riiklikule asutisele kuuluv laev, mille tavaliseks ülesandeks on meremärkide panek. Laev on



USA piirivalvelaev „G. W. Campell“ 2000 t; relvastis 2—5" ja 2—3" õk-suurt.; kiirus 20 s; tegevusraadius 8000 miili 12,5 sõlmega; 1 lennuk ja 2—5" suurt. lisavõimalused.

ehitatud aga puhtal kujul sõjalisi ülesandeid silmas pidades ja, nii kui nägime, rakendatakse ka juba rahuajal laevastiku õppetegevusse. Jälgides Saksamaa riiklikku laevaehitust näeme, et praegu ehitatakse Saksamaal ainult puht sõjalaevu, olgu need siis emalaevad, traalerid, vahilaevad või sõjaväetranspordid. Need laevad täidavad rahuajal ka siis muid laevanduse alal vajalisi ülesandeid.

Ameerika piirivalvel on täieline sõjalaevastik, mis oma tugevuselt ületab koguni keskpärase riigi sõjalaevastiku. Ameerika piirivalve laevastiku koosseisu kuuluvad destroyerid, mootor-torpeedopaadid, 152-mm suurtükkidega va-

rustatud suurtükilaevad jne. On ju selge, et võitluseks salakaubavedajatega ei ole vaja 152-mm suurtükke ega poole tosinat torpeedoga varustatud destroyerid. Need laevad on jällegi ehitatud puhtal kujul sõjalaevadena ja täidavad ainult rahuajal piirivalve ülesandeid.

Selliseid näiteid võime tuua küllaldaselt nii väike- kui ka suurriikide kohta.

Kui nüüd suurriigid leiavad, et nad ei ole küllalt jõukad, et ehitada mitmekesiseid riiklikke laevastikke, vaid ehitavad ka muude rahuagse merenduse vajaduste rahuldamiseks ainult sõjalaevu, kas ei ole siis ka meil võimalik samal teel tõhusalt tugevdada meie merekaitset? Vaatleme selleks lähemalt, milline on vastav olukord meil.

Peale sõjalaevastiku kuuluvad meil riigile veel Veeteede talituse laevad ja Piirivalve laevad. Veeteede talituse laevadest on osa sääraseid, millede asendamine puht sõjalaevadega on raske. Need on jäälohkujad. Ehkki, niiku eespool kirjeldatud, on Soomes ka jäälohkujana ehitatud puht sõjalaev, nõuab jäälohkumine siiski täieliselt erineva konstruktsiooniga laeva, mida sõjalaevastikus võib kasutada rohkem kõrvalisteks ülesandeks. Terve rida Veeteede talituse laevade ülesandeid on aga sääraseid, mida võib täita igasugune laev; siia kuuluvad peamiselt meremärkide panemine, kontroll ja koristamine ja tuletornide varustamine. Need ülesanded nõuavad laevadelt väga väikesi ja lihtsaid seadeldisi ja seetõttu võivad neid ülesandeid täiesti tõhusalt täita ka sõjalaevad, kusjuures eriti sobivad on oma väikese süvise tõttu traalerid ja miiniveeskjad. Võime täie kindlusega öelda, et üle 50% Veeteede talituse laevade ülesandest on niisugused, mida ilma igasuguse takistusega võivad teostada ka sõjalaevad. Mis puutub aga Piirivalve laevade ülesandesse, siis on need täiesti vastavad sõjaagsele valvelaevade ülesandele ja seega kõige paremini teostatavad sõjalaevade poolt.

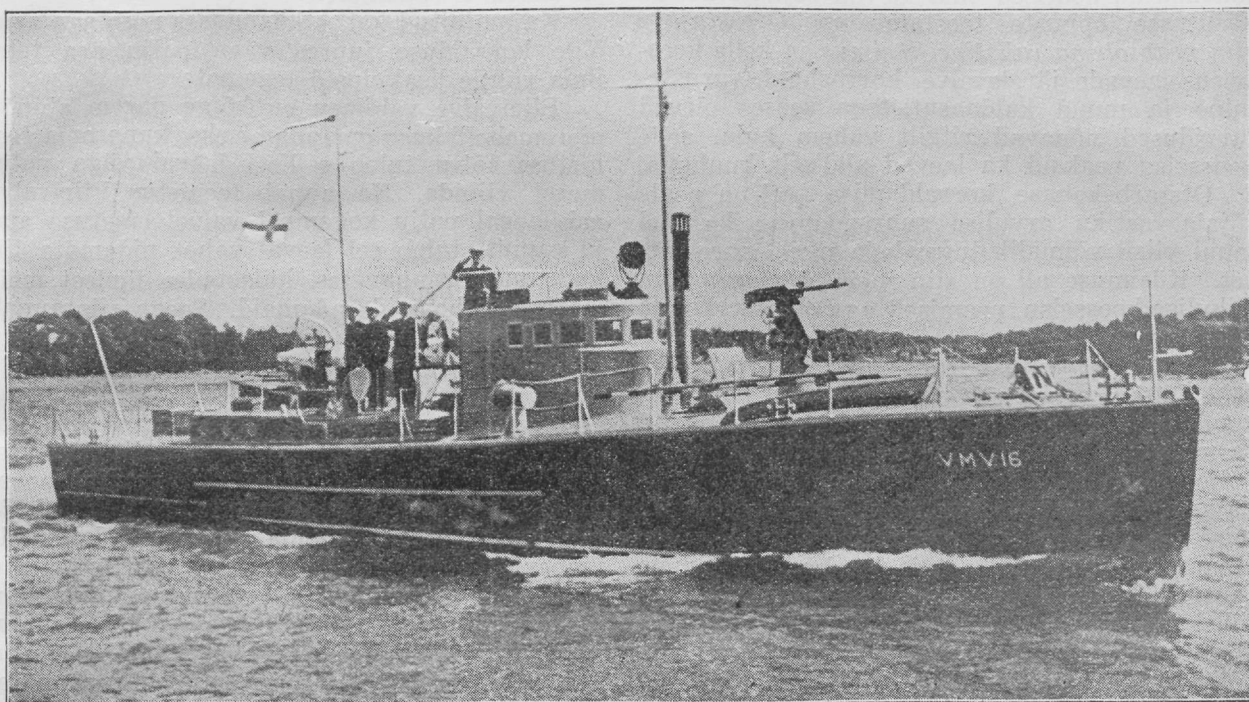
Tähendab, ka meie võiksimme oma Veeteede talituse ja Piirivalve ülesannete täitmiseks soetada sõjalaevad, tugevdades seega tunduvalt meie sõjalaevastikku ja üldist riigikaitset.

Kuidas on aga ses suhtes olukord meil? Osa Veeteede talituse laevadest on vanad ja seni, kui nad kõlbavad ja neile muud sobivat rakendusvõimalust ei leidu, peavad nad paratamatult edasi tegutsema. On aga ka laevu, mis on ehitatud juba meie iseseisvuse ajal. Veeteede talituse direktori iseäranis heatahtliku suhtumise tõttu meie merekaitse küsimusesse on nende uute laevade juures arvestatud ka küll meie merekaitse vajadusi, kuid see on siiski tehtud alles teises järjekorras. Seetõttu ei oma ka need laevad puht sõjalaevadena väärtust. Selline olukord on ka loomulik, sest ei või ju Veeteede

talituse direktor järsku hakata endale ehitama sõjalaevu. Ja toonitan veel kord, et praegunegi olukord, kus Veeteede talituse laevade juures siiski arvestatakse meie merekaitse vajadusi, on tingitud ainult praeguse Veeteede talituse direktori isikust ja heatahtlikust suhtumisest meie merekaitse küsimusse. Kui aga kunagi Veeteede talituse etteotsa satub isik, kes on meie merekaitse asjale võõras, siis muutub olukord väga halvaks.

Näib, et ainukeseks takistuseks siin on küll vastava korralduse ehk määruse puudus. Kui korra riigivõimu poolt määratakse, et riiklike merenduse ala ülesannete täitmiseks võib ehitada ainult sõjalaevu, siis on ka asutiste juhtidel kergem, sest on vajalik valida meie sõjalaevastiku täiendamise programmist ainult ülesandeile kõige sobivam laev.

Ei taha salata, et nii talitades läheb näiteks Piirivalve mootorpaat kallimaks maksma kui



Soome rannavalve mootorpaat VMV 16

Täiesti sarnane on asi ka Piirivalve laevadega. Ei teeks Piirivalve teenistusele mingit takistust, kui ta oma valveteenistuses ehk rajooni paatidena kasutaks mootorpaate, mis on ehitatud allveelaevade hävitajaiks, mootor- traalereiks või muuks. Tegelikult näeme aga Piirivalve teenistuses mootorpaate, missuguste sõjakorral on väga raske leida sobivat ülesannet.

Näib ju täiesti loogilisena, et kui riik peab ehitama sõjalaevastikku ja peale selle veel Veeteede talituse ja Piirivalve laevu, milleks samuti sobivad sõjalaevad, siis oleks õige ehitada ainult sõjalaevu ja vajaduse järgi rakendada neid ainult teiste rahuaegsete ülesannete täitmisele. Vaatlesime eespool ka, et teised nii väike- kui ka suurriigid, oma jõukusele vaatamata nii talitavadki. Milles on siis viga meil?

tavaliselt. Siin aga tuleb arvestada seda, et laevad, mis on meie merekaitse ülesannete täitmiseks ette nähtud, tuleb niikuinii hankida ja veel suuremaks läheb kulu, kui soetada nii Merejõudude kui ka Veeteede talitusele ja Piirivalvele erinevad ja ainult üheks määratud tegevuseks kõlblikud laevastikud.

Kui nüüd Veeteede talituse ja Piirivalve ülesannete täitmisele rakendada puht sõjalaevad, siis tekib kohe küsimus, kas ei peaks need laevad ka juba rahuajal kuuluma sõjalaevastiku koosseisu. Üldiselt merekaitse seisukohalt on muidugi kõige otstarbekohasem, kui laevad kuuluvad ka juba rahuajal sõjalaevastiku koosseisu, sest sõjalaevastik peab tegevusvalmis olema juba enne sõja algust ja tihti ka enne mobilisatsiooni. Täieline tegevusvalmisolek on aga tagatud ainult siis, kui laeval on alatiselt

peal vajaline relvastis ja isikuline koosseis. Veeteede talituse ja Piirivalve seisukohalt on aga otstarbekohasem, kui neile vajalised laevad kuuluksid jälle nende koosseisu, sest siis on kõige paremini tagatud laevade isikulise koosseisu kohanemine ülesannetega. Hea tahte juures on aga võimalik korraldada asja ükskõik kummal viisil täiesti edukalt: ühel juhul läheb sõjalaevastik vajalisel arvul laevu Veeteede talituse ja Piirivalve käsutusse nende ülesannete täitmiseks, teisel juhul lähetavad aga tähendatud asutised oma laevad sõjalaevastiku käsutusse õppuste teostamiseks. *Otsustajaks siin peab olema rahaline küsimus* ja kelle koosseisus laevade järelevalve, korrashoid, varustamine ja muud kaldaasutistega seoses olevad tarvidused nõuavad riigilt vähem kulu, selle koosseisu peaksid ka laevad alaliselt kuuluma.

Otstarbekohase korraldamise teel on peale sõjalaevastiku arvulise suurendamise ka veel muul viisil võimalik tugevdada meie merekaitset. Küsimuse all on siin meie sõjalaevastiku isikulise koosseisu, peamiselt aga ohvitserkonna väljaõpe.

Puhtrelvatehnilisi, taktikalisi ja operatiivseid õpiseid saab meie sõjalaevastiku ohvitserkond eriti selleks korraldatud laskeil, õppustel ja manöövrelil. Neid õppusi ja harjutusi ei ole võimalik ka muul viisil teostada. Peale tähendatud puhtsõjaliste teadmiste ja oskuste andmise peab aga iga sõjalaevastiku ohvitser omama meremehelikkust ja tundma hästi meie ranniku sõiduvett. Meremehelikkust on vaja selleks, et meri ei muutuks sõjalaeva ohvitserkonnale võõraks elemendiks, vaid et iga juht võiks rakendada tegevusse kõik oma võimed vaatamata mere seisukorrale ja ilmastikule. Teiste sõnadega iga sõjalaevastiku ohvitser peab end merel alati tundma täiesti kodus.

Sama tähtis ehk tähtsamgi on aga meie rannavete tundmine. Meie rannik, samuti ka kogu Soome laht on täis madalikke ja on küluses ka suuri ja vähemaid saari. Neid madalikke võib nõrgem alati edukalt kasutada nii kallaletungiks kui kaitseks. Eriti tähtis on see kergete jõudude kasutamisel. Seega siis edukaks jõudude kasutamiseks peab meie sõjalaevastiku ohvitserkond tundma peensusteni meie ranniku iseloomu ja rannavett. See rannavete tundmine ei pea piirduma ainult merekaartide uurimisega, vaid meie sõjalaevastiku ohvitserkond peaks olema suuteline navigeerima ka madalikkude vahelistes sõiduvetes sõjaolukorras s. o. tingimustes, kus meremärgid ja koguni osa kaldamärke on kõrvaldatud. Olukorra kiireks ja õigeks hindamiseks lahingulises tegevuses on koguni tarvilik, et meie sõjalaevastiku ohvitserkond kujutaks endale juba peast ette kõigi võimalikkude sõiduvete kasutamist.

Kirjeldatud täpne rannavete tundmine on küll äärmiselt tähtis, kuid kahjuks ei suudeta siin palju ära teha. Tarvilisi kogemusi saab siin ainult liikudes järjekindlalt ja tihti rannavetes, nii et need niiõelda „pähe kuluvad“. Säärane rannavete „pähekulutamine“ nõuab aga palju raha, sest selleks peaksid sõjalaevad läbisõidetavate miilide arvu suurendama mitmekordselt. Igatahes praegu on olukord selline, et paljud meie sõjalaevastiku ohvitseridest ei ole kunagi käinud nii mitmes meie ranna lahes ja vähemas sadamas.

Ka mainitud kahes küsimuses võib aga asja õige korralduse juures väga palju ära teha ilma riigile lisakulusid tegemata.

Piirivalve vahilaev on kõige parem abinõu meremehelikkuse omandamiseks, kuna oma teenistuse tõttu tuleb sellisel laeval väga palju merel viibida. Ka annab teenistus Piirivalve vahilaeval palju kogemusi valveteenistuse alal ja samuti tuleb sel laeval vahet pidamata liikuda meie rannavetes, külastades järjest meie lahti ja vähemaid sadamaid. Seega siis annab teenistus Piirivalve vahilaeval sõjalaevastiku ohvitserile palju kogemusi, meremehelikkust ja ka rannavete tundmist.

Teenistusest Piirivalve vahilaeval on aga palju tähtsam teenistus Veeteede talituse meremärkide panijatel. Meremärkide panijal laeval tuleb iga aasta läbi sõita kogu meie rannik ja sel laeval tuleb liikuda kõigi madalikkude ümber, pealegi veel olukorras, kus meremärgid puuduvad. Meremärkide kohale asetamine sunnib paratamatult tundma õppima kõigi sõiduvete ja madalike kohad, iseloomud ja suurused. Meremärkide kohale asetamisel peab paratamatult tundma õppima koguni iga sõiduveel asuva üksiku kivi koha. On siis selge, et mõni nädal teenistust meremärke asetaval laeval annab rannavete tundmiseks rohkem õpiseid, kui seda suudetaks saavutada mitmeaastase teenistusega sõjalaeval. On täiesti lubamata, kui sarnased võimalused meie sõjalaevastiku ohvitserkonna ettevalmistamises jäetakse ka tulevikus kasutamata.

Seega oleks tingimata vajalik, et meie sõjalaevastiku ohvitserkonna staaži kuuluks ka teenistus Piirivalve vahilaeval ja Veeteede talituse meremärkide panijal. Kuidas seda küsimust praktiliselt lahendada, tuleb vastavais ametiasutistes muidugi lähemalt kaaluda. Hea tahte juures ei peaks aga küsimuse praktilises lahendamises tekkima erilisi raskusi.

Käesolevaga ei ole sugugi mõeldud, et sõjalaevastiku ohvitseridega tuleks *asendada* praegune Veeteede talituse ja Piirivalve laevade juhtkond. Sel juhtkonnal on suured kogemused ja need kogemused tuleb kindlasti säilitada *Veeteede talituse ja Piirivalve edukaks tegev-*

seks kui ka meie merekaitse vajadusteks sõjakorral. Kuid selle kogenud juhtkonna omamine ei peaks takistama ka vajaliste õppuste andmist meie sõjalaevastiku juhtkonnale.

Kokku võttes võime öelda, et saame kaunis tunduvalt tõsta meie merekaitse tugevust ka ilma riigi väljaminekuid eriliselt suurendamata. Et asi seni paistab olevat nihkunud suunda, kus meil on tekkinud kolm üksteisele pea täieliselt võõrast ja erinevat laevastikku, ei ole olenev ei Veeeteede talituse ega ka Piirivalve juhtidest. Just vastupidi on mainitud juhtide poolt alati vastu tulnud meie merekaitse vajadustele ja on väga tihti ka täieliselt *omal algatusel* tõhusalt kaasa löödud meie merekaitse arendamisele. Puudub seega ainult riigivõimu

poolt antud korraldav seadus või määrus, mis näeks ette kõigi riigilaevade rakendamise merekaitseks. Ilma korraldava seaduseta ei saa Veeeteede talitus ja Piirivalve endale ehitada sõjalaevu ega nõuda sõjalaevastiku ohvitseri oma laevadele õppusteks.

Meie merekaitse tähtsus meie üldises riigikaitstes on niivõrd suur, et meie ei tohi enam viivitada meie merekaitse võimete tõstmisega võimalikkude piiride maksimumini. Seepärast *tuleb juba kõige lähemal ajal rakendada nii Veeeteede talituse kui ka Piirivalve laevad täiel määral meie merekaitse töösse, suurendades sellega meie sõjalaevastiku jõudu ja soodustades mereväe juhtkonna väljaõpet.*

Väeliikide koostööst riigi merepiiride kaitsel.

Leitnant K. Iman.

Merejõudude laialdased ülesanded riigikaitsele on tingitud riigi geograafilisest asendist ja välispoliitilisest suundadest. Nendest on määravamaks aluseks riigi geograafiline asend ja teda ümbritseva võimaliku meresõjateatri iseloom, kuna poliitiline olukord võib viimase aja kogemuste põhjal kiirelt muutuda, mistõttu poliitilisel alusel põhjenevad merejõudude ülesanded vajavad aegajalist revideerimist ning ainult nende põhjal ei ole lubatav üles ehitada merejõudude materiaalsel struktuuri. Sellest nähtub, kuivõrd vajalik on võimalikult sagedamini revideerida kord ülesseatud töökspidamisi merejõudude ülesannete alal ja ikka jälle kontrollida, kas ettevõetud arendamissuunad on küllaldaselt otstarbekohased ja ka painduvad võimaliku poliitilise olukorra muutuste puhul. Riigi majanduslik kandejõud määrab ainult ülesannete tähtsuse järjekorra nende teostamise võimalikkuse järgi.

Lähtudes seisukohalt, et merejõudude ülesanded on ülalloetletud alustel kindlaks määratud, osutub riigi järgmiseks sammuks merejõudude materiaalse struktuuri ülesehitamine ja organisatsiooni viimistlemine ülesseatud eesmärkide saavutamiseks.

Ühegi riigi majanduslik kandejõud ei võimalda luua säärast merejõudude materiaalsel struktuuri, mis võimaldaks mereväel täiesti iseseisvalt tagada riigi merepiiride kaitsset, samuti teiste meresõjaliste operatsioonide iseseisvat sooritamist (nagu dessantoperatsioonid, kaubandusteede kontroll jne.). Mida nõrgemad on

riigi kaitsejõud, seda olulisem on iga üksikut kaitseüksust maksimaalselt ära kasutada, andes sellele mitmekülgseid jõukohaseid ülesandeid, et olenevalt olukorrast oleks alati võimalik vaenlase löögi tõkestamine, samuti vastulöögi teostamine, koondades kõiki kasutamiskõlblikke jõude. Nii näiteks rannapatareide asukohtade valikul tulevad arvestamisele peale otsekohteste ülesannete, s. o. vaenlase laevastiku vastu tegutsemise, ka võimalused abistada ja soodustada teiste väeliikide tegevust, nagu maaväerinde toetamisvõimalused, kaubandusteede kaitsvõimalused jne. Samuti tuleb mereäärsel rindel tegutsevate õhujõudude ülesannetis ette näha nende kasutamine veepealsete märkide vastu, samuti merejõudude abistamine, näiteks luure teostamisel jne.

Kuna ülaltoodust nähtub, et riigi merepiiride kaitses peaksid võtma osa kõik väeliigid, siis on edu saavutamise tegutsemisel määravalt väeliikide omavahelise koostöö arenemisastmest ja tsentraliseeritud juhtimisvõimalusest. Kuigi merepiiride kaitsel on igal väeliigil oma relvade võimeile vastavad ülesanded, siiski selle tõhus täitmine ei olene alati üksnes sirgjoonelisest relvade kasutamisest, vaid nõuab üksikuult juhtidelt isiklikku algatusvõimet, teise väeliigi võimete tundmist ja mõnikord mõne üksiku laeva komandöri isegi diplomaatilisi võimeid (näiteks relvastatud erapooletuse säilitamisel) jne. Seda enam on vajalik üksikute juhtide koostöö viimistlus ja üksteise tegevuse mõistmine ja toetamine eriti olukordades, kus otsese ja alalise side puudusel tuleb tegutseda iseseisvalt.

Koostöö organiseerimisel esinevad mitmesugused raskused, mis tuleb kõrvaldada või miinimumini nõrgendada, et koostöö oma eesmärgi saavutaks.

Osa takistusi, mis esinevad eri väeliikide koostöö organiseerimisel, on sidetehnilist laadi.

Tähtsamad ja sagedamini esinevad on aga psühholoogilisel mõtteviisil põhjenevad takistused, mis on esile kutsutud teise väeliigi, selle organisatsiooni, võimete, terminoloogia jne. puudulikust tundmisest.

Juba eri väeliikide isikliku koosseisu erinev väljaõpe sisendab nii juhtidele kui ka alluvaile erineva arusaamise sõjapidamise probleemidest. Samuti mõjub selleks kaasa eri relvade kiire tehniline areng käesoleval ajastul, mis kunagi ei võimalda kõrvalseisjal kõigi peensusteni tungida relvaliidide võimeisse. On täiesti arusaadav, et koostöö väeliigiga, mille võimeid põhjalikult ei tunta, sisendab teatud määral kindlustuse tunnet ja mõjutab püüet nii vähe kui võimalik sellest koostööst oma operatsiooni plaane olenevaks teha. Samas suunas avaldab mõju ka oma väeliigi võimete ja selle suhtelise tähtsuse ülehindamine, mis on kergesti mõistetav ja teataval määral isegi tarvilik suurema tööroõmu ja tööintensiivsuse saavutamiseks. Vastupidine nähe, s. o. teise väeliigi võimete ülehindamine, ei vääri analüüsimist, kuna säärased vastutusvõimetus juhid ei ole sõjaväes mõeldavad.

Ülalloetletud raskused võivad takistavalt mõjuda väeliikide koostöömooduste otsimisel, sest kuna üksikul relvariigil on välja kujunenud kindel rakendamistaktika tema võimete maksimaalseks kasutamiseks, siis selle koostöoks teise relvaliigiga tuleb leida ja luua uued moodused, et mõlema võimeid kooskõllaliselt otsarbekalt ära kasutada.

Koostööl eri väeliikide vahel esineb möödapääsmatult raskusena alluvuse küsimus. Ka see süvendab püüet tegutseda omal käel, isiklikul vastutusel, oma jõududega ja oma väeliigile omaste meetoditega. Juht tunneb end oma tegevuses takistatud olevat teise väeliigi viibimisest oma tegevuspiirkonnas, eriti kui see allub teisele juhile. Selle tõttu on tarvilik ühise k a s u t u s i n s t a n t s i läbiviimine koostööl alati, kui see on võimalik.

Vaatamata sellele ei tohi aga kunagi loobuda nende raskuste tõttu väeliikide vahelisest koostööst, kus see iganes võimalik, soovitav või koguni hädavajalik on. Tähtsam kui sõjateatri jagamine alluvuspiirkondadeks on kahtlematult koondada ühendatud jõud võimalikult sinna, kuhu vaenlane suunab oma löögi, vaatamata sellele, kuidas on organiseeritud koostöö küsimus. Kuigi tuleb püüda alati hea ja loogilise

koostöö poole, selle puudulikkuse ja vigade tõttu ei tohi aga kunagi tegevus tõkestatud saada. Võitluse eesmärk peab alati kõike muud ületama. Ükski organisatsioon ainuüksi, olgu see nii halb kui tahes, ei põhjusta operatsiooni ebaõnnestumist, kui koostöösse kuuluvate väeliikide juhid ühelt poolt püsivuse ja järjekindlusega läbi viivad ja teiselt poolt hea tahte ja arusaamisega toetavad ühise ülesande täitmist. Juht ei pea mitte üksnes võimeline olema koostöö takistusi nõrgendada, vaid peab suutma ületada kõik raskused.

Loomulikult pole ideaalse koostöö organisatsiooni loomine alati võimalik. Juba üksnes relvaliidide kiire tehnilise arengu tõttu on nende kasutamistaktika muutlik, mis omakorda nõuab koostöö mooduste painduvust. Selle tõttu tuleb koostööd organiseerida järkjärgult, püüdmata korruga tabada ideaalset lahendust ning isegi sõjaliste operatsioonide kestel tuleb vahel koostöö mooduseid muuta tarvidusele vastavalt parema edu saavutamiseks.

Koostöö probleemide uurimine on väga oluline. Seisukoht, et kõik laheneb kõige otstarbekohasemalt siis, kui iga väeliik muretseb ise oma asjade eest ning hoolitseb ainult oma eeskujuliku väljaõppe ja arendamise eest, on kahtlematult vale. Hästi ettevalmistatud ja organiseeritud koostöö väeliikide vahel riigi merepiiride kaitsel kindlasti mitmekordistab kaitsejõudude väljavaateid oma ülesande edukaks sooritamiseks — ja loomulikult seda enam, mida nõrgem on merepiiride kaitsese rakendatavate jõudude koguväärtus.

Et õigesti hinnata koostöö tähtsust, tuleb mees pidada, et kaasaegses sõjas pole võitluseesmärgi saavutamise peaaegu kunagi ainult ühe väeliigi teene. Kuigi vahel pealöögi annab üks väeliik, siiski on tema selle juures teistelt väeliikidelt toetust leidnud, ka juhul, kui väeosad tegutsevad üldsõjateatri eri piirkondades. Ka viimatimainitud, s. o. kaudse toetuse korral on koostöoks organiseeritud väeliigid hõlpsamad kasutada kui koostöös vilumatud iseseisvad eriüksused.

Käesoleva artikli ülesandeks ei ole üksikasjaliselt selgitada väeliikide koostöö organisatsiooni peensusi riigi merepiiride kaitsel, vaid üldjoontes rõhutada koostöö tähtsust ja ära märkida selle peamisi aluseid.

Samuti jäävad puudutamata sidetehnilised peensused. Ehkki sidetehnika moodustab tähtsa osa koostöö organisatsioonist ja sidetehnilised tingimused võivad mõnel juhul omada otsustavalt suurt mõju operatsioonide läbiviimisele ja tõhukusele, selle peale vaatamata ei tohi sidetehnilised raskused mõjutada koostöö tähtsust või koguni takistada koostöö korraldamist.

Pilte Mereväe 20. aastapäeva pidustusilt.



Üleval — Sõjav. Ülemjuhataja võtab vastu aastapäeva paraadi. Keskel — Mereväe ohvitserid ühes külalisiga Lätist ja Soomest. All — kutsutud külalised jälgivad paraadi ning Läti admiral T. Špade pärjapanek Vabadussõjas langenute mälestuseks.

Riigi merepiiride kaitsel leiavad rakendamist merevägi, rannakindlused, õhujõud ja maavägi, kusjuures võivad kasutamist leida kõik nende erirelvad. Need neli väeliiki on selle ülesande täitmisel üksteisest täiel määral olenevad ja ükski neist ei ole suuteline ülesannet iseseisvalt täitma. Asudes nende väeliikide koostöövõimaluste vaatlemisele merepiiride kaitsel, jätan täiesti kõrvale koostöö organisatsiooni ja lähtudes olukorrast, et säärane organisatsioon eksisteerib, kavatsen küsimust käsitleda vaid strateegilisest ja taktikalisest seisukohast.

Merejõudude kaks eri relva, need on laevastik ja rannakindlused, on oma sõjalises tegevuses teineteisega niivõrd seotud, et paljudes mereriikides on need allutatud ühele juhile ning nende rahuaegne väljaõpe teostub tihedas kontaktis. Vaadeldes nende koostöövõimalusi merepiiride kaitsel tuleb esmajoones mainida nende olenevust teineteisest.

Juba üksnes laevastiku olemasolu piirab vaenlase tegevust rünnakul rannakindlustele. Laevastiku ja sellega koostöötavate õhujõudude poolt toimetatud luure ja valveteenistus vähendab rannakindlustele riski vaenlase poolt ootamatult saada rünnatud. Laevastiku poolt toimepandavad vasturünnakud võivad vaenlase kalalähetungi tagasi tõrjuda või tema jõude nõrgendada ning kavakohast operatsiooni läbiviimist takistada, enne kui vaenlane jõuab oma rünnak-eesmärgi lähedusse.

Vaenlase ühendusteede ohustamisega takistab laevastik kestvama operatsiooni puhul vaenlase jõudude täiendamist ja kõvendamist baasist juurdesaadetavate jõudude arvel. Teatud juhtudel võib laevastik piirata vaenlase poolt rannakindluste vastu ettevõetud operatsioonide kestust. Näitena Maaõhujõudude oli inglise monitoride poolt ettevõetud Flandria baaside pommitamisaeg reeglipäraselt piiratud kahele tunnile, missugune aeg vastas saksa allveelaeva väljumis- ja soodsale positsioonile asumisajale Zeebrüggest või Ostendest.

Kindlusetuse olukord, mida loob laevastik igale meresõjateatril tegutsevale vaenlasele ja mis koosneb ohtudest nagu allveelaevad, veestud miiniväljad, tõkked, kergete veepealsete jõudude ning nende ja õhujõudude kooskõlastatud ataa- gid jne., suureneb vaenlase lähenemisel rannavetele ja põhjustab vaenlast tarvitusele võtma ettevaatusabinõusid, mis takistavad ründavate jõudude manööverdamisvabadust ja vähendavad võimalusi rannakindluste poolt kaitstud rünnakeesmärkidele kiire löögi andmiseks. Näitena ühest Zeebrügge pommitamisest, mida teostas kolm monitori, koosnes nende kaitseks kaasa- sõitev laevastik 80-st alusest.

Kuna laevastik moodustab vaenlase laevastikule tema peamise vastase, kelle suhtes tema ei taha nõrgendada oma jõudude vahekorda, siis on vähe tõenäone, et vaenlane riskiks rünnaku rannakindlustele seda vahekorda halvendada.

Samuti on rannakindluste olemasolu laevastiku tegevust soodustav. Koostöös laevastikuga on rannakindluste peamiseks ülesandeks laevastiku baaside kaitse, milles on järgmised momendid.

1. Baasis asuvate laevade ja kaldaosade, nagu dokid, kütte- ja laskemoona tagavarade jne. kaitse vaenlase laevastiku pommitamise vastu.

2. Vaenlase kergete jõudude sissetungi takistamine, sellega hoides ära baasis asuvate laevade ja kaldaehitiste rünnakut näiteks torpeedotamise või pommitamise läbi.

3. Baasi ja laevastiku kaitse vaenlase valutus- või hävitusdessantide vastu.

4. Baaside kaitse õhurünnakute vastu.

5. Võimaldada laevastiku meeskonnale puhkust, võttes oma peale nii mere- kui ka õhuvalveteenistuse.

6. Kergendada oma laevade sisse- ja väljasõitu ja toetada üldiselt laevastiku tegevust baasi läheduses.

7. Hoida vaenlase laevastik baasist kaugemal laiema veealal, sellega raskendades baasi blokeerimist ja andes oma laevastikule avaramad võimalused tegutsemiseks.

Neid väga laialdaselt varieeruda võivaid ülesandeid täites vabastavad rannakindlused laevastiku oma baaside kaitsmise muredest, mistõttu laevastik kogu oma jõutagavara võib rakendada oma otseste ülesannete sooritamiseks.

Peale baaside kaitse kuulub rannakindluste ülesandesse veel ühendusteede kaitse (nagu kanalid, faarvatrid jne.), meresõidu kaitse (mille all tuleb mõista kaubandusteede kontrolli ja seal liikuvate kaubalaevade kaitset vaenlase veepealsete jõudude vastu), vaenlase dessantide tõrje, maarinde toetamine, kui see asub tuleulatuses ja lõpuks laevastiku abistamine operatsioonide läbiviimisel rannakindluste tuleulatuse piirkonnas.

Rannakindluste tähtsus laevastikule ulatub veel palju kaugemale. Olenevalt ülesandest, riigi geograafilisest seisukohast ja vaenulise riigi kaugusest võib rannasuurtükiväe paigutus väga mitmesugune olla. Nii näiteks kauge vaenlase puhul kasutatavad nõrgemad ettenihutatud baasid soodustavad laevastiku operatsioone, viies rünnaku lähtealuse selle eesmärgile ligemale. Samuti on ettenihutatud baaside puhul laevastiku poolt toimetatav luure ja valveteenistus märksa hõlbustatud. Vaenlase baaside

lähedus sellevastu nõuab piki rannikut laiiali-paigutatud tugevamate rannasuurtükiväe üksuste asetust, missugune asjaolu omakorda soodustab laevastiku vahetut merepiirikaitselist tegevust. Kerged liikuvad rannasuurtükiväe üksused omakorda võivad laevastiku tegevust toetada kõikjal, kuhu nende tuli ulatub.

Ülaltoodust selgub, et ülesanded, mida riigi merepiiride kaitsele täidavad merekindlused, on niivõrd tihedalt seotud laevastiku tegevusega, et nende edukas läbiviimine oleneb täiel määral väeliikide omavahelisest koostööst.

Üksteise operatsioonide läbiviimise vahetu abistamine ongi see, kus kõige enam ilmneb hästi organiseeritud koostöö vajadus. Neist operatsioonidest võib nimetada näiteks miiniväljade veesküst ja traalimistõid, mis läbi viiakse laevastiku kergete jõudude poolt rannakindluste kaitsele. Valveteenistusel öösiti ja piiratud nähtavuse juures on laevastiku abi rannakindlustele olulise väärtusega. Võib esineda isegi olukordi, kus laevastik peab asendama rannasuurtükiväge, nagu piiratud nähtavuse korral ja tehniliste rikete puhul rannapatareides.

Komplitseeritumaks muutub koostöö vaenlase rünnaku puhul, kus tuleb takistada vaenlase traalerite tegevust, opereerida kunstlikkude udukatetega, takistada vaenlase udustajate tegevust, teostada laevastiku kergete jõudude või nende ja õhujõudude kooskõlastatud ataake, edasi allveelaevade atakide hõlbustamine soodsail positsioonidel jne.

Kahtlematult vajab säärane organiseeritud koostöö pikaajalisi ja põhjalikke kogemusi ning nõuab sellest osavõtjailt üksusilt laialdasi teadmisi ja väsimatut tahet parimate koostöömooduste otsimiseks.

Õhujõududel on merepiiride kaitsele ülesanded, mis nõuavad peale tehniliste eelduste ka isikuliselt kooseisult põhjalikku vilumust ja kauaaegseid kogemusi koostöös laevastikuga ja rannasuurtükiväega. Neist ülesandest on tähtsamad:

1. Kooskõlastatud luure ja valveteenistus.
2. Tule korrigeerimine lennukeilt.
3. Kunstlikkude udukatetega opereerimine.
4. Pommipildumine meremärkidele.
5. Kooskõlastatud ataagid laevastiku kergete jõududega.

Samuti kuulub õhujõudude ülesandesse koostöö laevastikuga, rannasuurtükiväega ja maaväega vaenlase dessantide tõrjel.

Kuigi igas mereriigis kuulub merejõudude juurde vastava väljaõppe ja kogemustega õhujõudude eriüksused, ei tule piirduda üksnes nende, harilikult piiratud, jõududega, vaid koostööks tuleb kaasa tõmmata ka teised merepiiride

läheduses tegutsevad õhujõud, et tarbe korral oleks võimalus neid kasutada vastulöögi mõjuvuse suurendamiseks.

Koostöös lennuväega on eriliselt oluline üksteise tegevuse kiire mõistmine, missugune asjaolu nõuab juhtidelt üksteise võimete ja tegutsemistaktika põhjalikku tundmist.

Maaväel lasuvad merepiiride kaitsele äärmiselt rasked ülesanded, olenevalt riigi merepiiride pikkusest ja kalda iseloomust, samuti laevastiku tugevusest ning rannapatareide asukohtadest. Tähtsamad neist ülesandest on:

1. Vaenlase dessantide vastu tegutsemine.
2. Mereäärsele rindel operatsioonide läbiviimine laevastiku ja rannasuurtükiväe toetusel.
3. Dessantidest osavõtmine.

Tugeva laevastiku poolt kaitstud rannajoonel on äärmiselt väike tõenäosus vaenlase dessandi poolt ohustatud saada, kuna nõrga laevastiku puhul see oht osaliselt jääb püsima.

Sellest, kuidas on kindlustatud riigi merepiir ja kui tugevad maaväeosad seda kaitsevad, oleneb ka vaenlase poolt ettevõetavate dessantide iseloom. Nõrkade jõududega kaitstud või hoopis kaitseta kaldajoonel võib vaenlane dessante maale saata mitmes paigas korraga. Sääraste vähemate dessantide läbiviimine on lihtsam ja seejuures on suurem tõenäosus ära kasutada ootamatuse põhimõtet. On küll raskem korraldada dessantüksuste kaitset vastase laevastiku vastu, ent kuigi mõni neist vastase poolt lähenemisel avastatakse ja takistatakse, siis on tõenäone, et teised takistamatult jõuavad maabumiskohale.

Tugevasti kindlustatud kaldajoon sellevastu tingib tugeva dessantüksuse maalesaatmist. Säärase dessandi korraldamine on suurte raskustega seotud, nõuab pikaajalist ettevalmistust ja selle avastamine lähenemisel on hõlpsam, mistõttu ka laevastiku võimalused dessandi takistamiseks suurenevad.

Kindlustatud kaldajoone all tuleb mõista rannikut, mis on ette valmistatud dessantide tõrjeks. Kui riigi laialdaste merepiiride puhul ei ole võimalik pidevalt maaväge pidada rannajoonel, siis peab tervel rannikul ikkagi olema ette valmistatud kõik kuulipildujate pesad, kaevikud, varjendid, tõkkes, dessandivastaste patareide võimalikud asukohad jne. Samuti peavad olema ette nähtud motoriseeritud väeosade juurdepääsuteed ja minimaalne aeg, mis kulub väeosade paiskamiseks vastupanujoonele. Sääraselt maaväe poolt kindlustatud kallas kergendab tunduvalt laevastiku tegevust dessantide tõrjel.

Otsesesse koostöösse teiste väeliikidega satub rannajoont kaitsev maavägi dessandi maabumise ajal. Sel ajal on otseses tegevuses kõik

väeliigid, kelle tegevus ulatub ohustatud rajooni ning säärase komplikseeritud olukorra menukas kasutamine nõuab eeldusena hästi organiseeritud koostööd ja põhjalikke kogemusi.

Ka oleneb mereäärse rindel tegutseva maaväe operatsioonide edu sellest, kuidas osatakse ja suudetakse ära kasutada koostööd laevastiku ja rannasuurtükiväega.

Samuti on äärmiselt tähtis, et dessantidest osavõtavad maaväe üksused oleksid oma tegevuses vilunud. Kõikidel mereriikidel ei ole võimalusi ülal pidada eriti ühendatud operatsioonide jaoks loodud dessantüksusi ja dessanti määratavate väeosade kiire väljaõpe nõuab suuri eeldusi koostöö vilumuses.

Loodan, et ülaltoodust jätkub selleks, et mõista, kuivõrd tarvilik on kaasaegses sõjas

riigi merepiiride kaitsel kõikide väeliikide koostöö ja et siin rohkem kui kusalgi mujal ilmneb tarvidus, et mitte üksnes kõrgemad juhid, vaid ka kõik alluvad oleksid ette valmistatud tegutsema suures koostöö organisatsioonis. Need ajad on ammugi möödunud, kus näiteks merevägi või õhujõud olid oma tegevuses niivõrd iseseisvad, et nad midagi ei tarvitsenud teada teiste väeliikide tegevusest. Kaasaegses sõjas kujundab iga väeliik vaid ühe lüli üldisest relvast ja mida põhjalikumalt tunneb väeliigi koosseis teise väeliigi võimeid, seda suurem on tema väärtus riigi kaitsel.

Maskeerimisest merel.

Tõhus võitlus tänapäeva vastasega merel nõuab oma kavatsuste ja tegevuse täielikku või osalist maskeerimist vastase vaatluste suhtes või vähemalt vastase tähelepanu suunamist vales suunas. Selle järele, kuidas vastane olukorra selgitamiseks kasutab oma vaatlusvahendeid, peame võitluses nendega omama ka rea oma tegevust maskeerivaid vahendeid.

Uurides maskeerimise küsimust leiame, et see oma mitmekesisuses vormides leidis kasutamist juba vanast ajast alates, kogu meresõjakunstis ajaloo ulatuses. XX aastasaja relvade tulevõimsus aga ühes lennukiväe ja a-laevade võimsa arenguga, mis võimaldavad vaatlust toimetada sügavas vastase tagalas, on maskeerimise tähtsust niivõrd tunduvalt tõstnud, et sellele pühendatakse kõikjal väga suurt tähelepanu. Terve rea tänapäeva maskeerimisvõtete seas, mis sõja ajal kasutamist leiavad, tuleb öö kasutamist kõige kasutatavamaks lugeda. Kuna pimedus loob kõige soodsamaid mereobjektide maskeerimise tingimusi, siis selle kasutamine on mõningate sõjaliste tegevuste sooritamisel otse kohustuslik. Kuid öösi ilmnevad ka ühtlasi uued demaskeerivad tunnused, võitlus milledega kuulub kindlasti maskeerimise kompetentsi.

Üldiselt esinevad laevade demaskeerivate tunnustena öösi kustutamata tuled, suits ja sädemed korstnast, valge vahumägi ahtris ja vööris suure käigu tõttu, vuhvatused torpedo väljalaskmisel jne. Laevade siluettide demaskeerivaid tunnuseid kuuvalgeil ööl lähedail distantsidel ei tohi samuti mitte unustada.

Kalda objektide suhtes on valgus samuti pea demaskeerivaks tunnuseks, ent siia tulevad

juurde veel mitmed teised nn. alatised orienteerimärgid kas kaldajoone iseloomustuse näol või raud- ja harilikkuude teede näol jne.

Sellised alatised orienteerimärgid — mida maskeerida on mõnikord täiesti võimatu, võivad avastada ja soodustada isegi hästi maskeeritud objektide ülesleidmist vaatlujale merelt või õhust.

Üldiselt taotleb maskeerimine järgmisi eesmäärke:

- 1) Maskeeritud objektide märgatavuse vähendamine pimedas.
- 2) Vaatlustakistuste loomine.
- 3) Valed valguse orienteerimärgid.
- 4) Öiste tundesignaalide imiteerimine.

Maskeeritud objektide märgatavuse vähendamine.

Loomulikkude maskeerimisvõtete kasutamisel pimedas omab suurt tähtsust just positsiooni valik oletatava vaatlussuuna suhtes.

Öistes olukordades suurenevad nähtavuse võimalused, kui seda teostada horisondi pimedast osast heledama suunas. Seepärast laev, mis soovib oma silueti märgatavust maskeerimise mõttes vähendada, peab oma kursid valima selliselt, et need võimaldaksid temale asuda vastase vaatluse suhtes alati pimedas horisondi osas.

Öises artilleerialahingus positsioon horisondi pimedas osas kindlustab maskeeriva laeva silueti vähemmärgatavust, kergendades samal ajal temale vastase ja ka oma mürskude kukkumise vaatlust. Destroieritele ja MTP selline

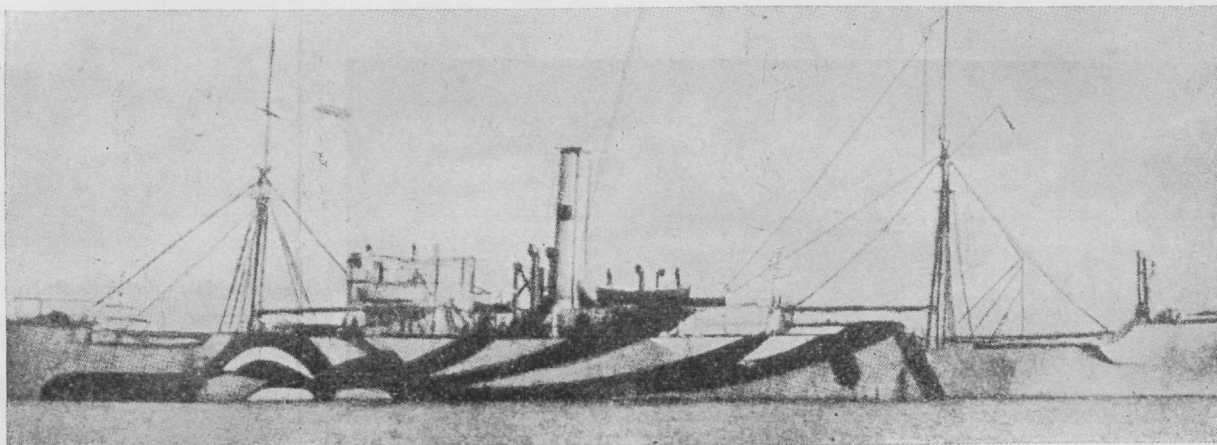
positsioon, olles kasulik maskeerimise mõttes, kergendab märgatavalt vastase või märgi jälgimist.

Näitena, kus positsioon pimedast horisondiosast leidis eeskujulikku kasutamist, võiks esineda Itaalia MTP MAS-15 torpeedorünnak Austria lahingulaevale *St. Istvan* öösi vastu 10. juunit 1918. a. MTP siirdus rünnakusse pimedast horisondiosast, võttes kasutamisele teatud vahendid mootorite müra summutamiseks kui ka valge vahu vähendamiseks, mis tekib suure käiguga sõitmisel. Ta nägi selgesti lahingulaeva, kuna paistis kuu ning pealegi *St. Istvan* projekteerus algava koidu foonile.

Nõrku tulesid ei tohi võtta tähtsusetuna ning nende demaskeerivaid omadusi seepärast ignoreerida. Teatud nähtavuse tingimusi nagu hea öö läbipaistvus võib isegi tikuvastavastada suhteliselt võrdlemisi suurte kaugustel 15—20 kaablit, kuna hariliku elektrilambi valgus on märgatav umbes 70—80 kaablit.

Siit on seega tingitud ka vajadus katta hoolikalt kõik laeva tuled ja valguspunktid, millede avastamine pole võimalik mitte ainult perspektiivvaatluse näol, vaid ka külgsuunalise valgustatusega — kuma näol, nagu see esineb valgustatud tekiilluminaatorite avastamisel.

Loomulikult laeva tuled katmisel esinevad



Laeva maskeerimine värvimise teel.

Austerlased märkasid, et midagi juhtus, alles siis, kui torpeedod plahvatasid, ent MTP jäi lahingulaevalt kui ka teda saatvalt destroiireilt avastamata.

Kui pimedas sõita ranna läheduses, siis varjab kaldafoon silueti peaaegu täielikult. Vene-Jaapani sõjas Port-Arturi laevastiku ründamisel öösi jaapani torpeedopaadid liikusid rünnakusse just kalda äärt mööda ning neid ei avastatud õigeaegselt.

Möödunud sõjas kasutas türki torpeedopaat *Muavenet* inglise lahingulaeva *Goliathi* põhjalaskmisel samuti kaldafooni kaitseomadusi märgile lähenemisel; ning lõpuks samuti tegutsesid ka MTP lahingulaevadelt *Majestic* ja *Triumph*, mis olid saadetud 1915. a. aprillis Dardanellides Hefetsi tulepaagi juures kinnijoosnud inglise a-laeva *E-15* hävitamiseks torpeedodega.

Et pimedas ära kasutada loomulikke maskeerimise tingimusi, siis tuleb laeval võtta kasutamisele ka kõik abinõud laeva tuled ja valgusallikate katmiseks.

Pimedas tuleb iga valguspunkti laeval võtta kui valguse orienteerimärgi, mis võib vastasele avastada maskeeriva laeva asukoha.

teatud raskused, kuid nendest tuleb üle saada varustades vajalikke tulesid vastavate kuplitega, mis juhivad valgust vaid ühes suunas teatud kitsas sektoris; varustades pealegi kõiki tarvilikke valguspunkte siniste kuplitega — kuna sinise valguse nähtavus on minimaalne.

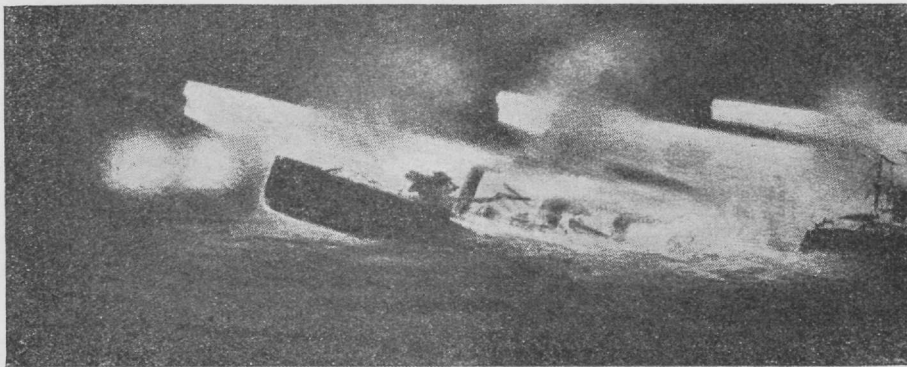
Võttes asja tõsiselt — peab tänapäeva sõjalaevadel isegi rahuajatingimusi kõik valgustuspunktid, mis asuvad ülemisel tekil, varustama siniste kuplitega. Välismaal, eriti saksa laevastikus, on see nõue juba ammu läbi viidud.

Sinise tule positiivsed ja rahuldavad maskeerimisomadused ei leia kasutamist mitte ainult laevade valguse orienteerimärgide märgatavuse vähendamiseks, vaid ka paljudel teistel juhtumel. Nii näiteks 1930. a., kui inglise manöövritel teostati öine dessant White'i saarele, kasutasid dessantosaad maabumiskohtade valgustamiseks vaid siniseid tõrvikuid. Nende valgustus osutudes täiesti küllaldaseks maabuvatele osadele jäi avastamatuks ja märkamatuks kaitsele asuvate jõudude vaatelejaile.

Täielik laeva pimestamine, eriti ülemisel tekil, toob tekil tegelevale isiklikule koosseisule loomulikult ka teatavaid raskusi, seepärast loe-

vad välisriikide vastavad spetsid kasulikaks koguni värvida valge värviga mõningad pinnad ja mõningaid vahendeid nende kergemini leidmiseks. Ameerika vabadussõjas näiteks Farragut kasutas oma laevadel seda, käskides valgeks värvida teatud tekiosad, kus asusid suurtükid ja ka nende juures mitmesugused artilleeriasse puutuvad tarvilikud osad.

Igasuguste valgustussignaali kasutamist, kui on võimalik vastasega kohtamine, tuleb äärmuseni piirata. Mõningais laevastikes loetakse koguni tarvilikuks valgustussignaali asendamist teissuguste sidevahendeiga, nagu seda on infrapunaste kiirte kasutamine ja kaugenäevus.



Helgiheitjate distsipliinikohane kasutamine tänapäeva öises lahingus.

Artilleeriatuli avatakse ühes helgiheitjate avamisega.

Kuna öise merelahingu ajal või öisel kokkupõrkel vastasega tulistamisel nii suurtükkidest kui ka torpeedoaparaatidest samuti esineb valgus laengute plahvatamisest, siis praegusel ajajärgul kasutab peaaegu kõigi välisriikide laevastikkude artilleeria öisel tegevusel spetsiaalseid vähese tulega laenguid. Torpeedode väljalaskmiseks leiab suruõhk samal ajal ikka rohkem ja rohkem kasutamist. Ameeriklased kasutavad oma torpeedoaparaatidest tulistamiseks küll vastavaid rohulaenguid, ent need ei anna süttimisel kuigi palju tuld ja seega ka valgust.

Kõige suuremaks valgusmärgiks laevadel on helgiheitja, seepärast tuleb laevadel seda kasutada öösi väga ettevaatlikult ja kooskõlas olukorraga.

Kogemused, mis saadi Jaapani torpeedoaparaatide torpeedorünnakust I Vaikse ookeani eskaadri laevade vastu Port-Arturis öösi 26. vastu 27. jaanuari 1904. a. märgivad, et helgiheitjate avamine ei aidanud nii palju rünnaku tagasilöömist, kui palju kergendas atakeerijaile märgi leidmist. Umbes sama märgivad ka II Vaikse ookeani laevade kogemused helgiheitjate kasutamise kohta öösi 14. vastu 15. maid 1905. aastal (Tsušima).

Venelased kasutasid ning varustasid seepärast oma laevu helgiheitjatega vaid navigeerimise hõlbustamise eesmärgiga. Maailmasõjas torpeedorünnakute tagasilöömisel öösi vene laevastik helgiheitjaid ei kasutanud.

Inglased tulid Maailmasõjas II kergeristlejate koondise kokkupõrkel saksa kergeristlejatega Jutlandis samuti otsusele, et helgiheitjate avamine öises lahingus kergendab vastasele sihtimist, mispärast sellest tuleb hoiduda, kui seks on võimalus. Maskeerimise seisukohalt see järeldus tähendab, et helgiheitjate kasu, nagu vahendeil, mis kindlustavad artilleeriatule tõhusust öisel kohtamisel vastasega on võrreldes selle kahjuga, mis toob lahtine helgiheitja, võrdlemisi

väike. Öises lahingus ta vaid kujutab hiigla suurt laeva demaskeerivat tunnist.

Saksa laevastik kasutas öistel kohtamistel osaliselt helgiheitjaid, kuid piiras nende tegevust seega, et ühe korraga võis laevalt avada vaid kaks neist. Peale selle olid helgiheitjad saksa laevadel asetatud väga kõrgele ning varustatud sünkroonjuhtimisvahendeiga, mis sidusid nende juhtimise suurtükkide sihtimisega. Helgiheitjate kõrge asetuse oli tingitud just laevakere maskeerimise vajadusist takistades seega õigesti otsustamast helgiheitjad avanud laeva kere suhtes. Sihtides neile avatud tuledele lendasid kogulaengud harilikult kas üle laeva või ette.

Kui vaadelda helgiheitjate küsimust maskeerimise seisukohalt laevastikkude ankrukohtade kaitsel, laevastiku kaitsel liikumisel merel ja lahingus pimedas, siis võib terve rea juhiseid leida ka N. Vene lahingumäärustikus.

Laevastiku ankrukohta kaitsel soovitab lahingumäärustiku § 101 hoiduda valgustamisest laevadelt lubades seda vaid erandina siis, kui kalda-helgiheitjate ülesseadmine ankrukohta kaitsel ei ole teostatav. Peale selle soovitatakse eraldada valgustuslaevadeks ka vähem väärtuslikke laevu.

Suured laevad, mis kujutavad atakeerijale kõige meeldivamaid objekte, peavad alati arvestama seda, et avatud helgiheitja kahju — kui demaskeeriv vahend — on äärmiselt suur ning et mingisuguse orienteeritule näitamise vaid soodustab vastase ataki.

Kui laevastik või suured laevad liiguvad merel, siis torpeedo- ja õhurünnakute puhul ei soovitata avada ei valgustust ega artilleeriatuld, vaid kästakse rünnakust ära pöörata. See on jällegi seepärast, et mitte võimaldada vastasele orienteerimist rünnaku puhul.

Kunagine saksa lahinguristleja *Derfflinger* vanem artilleeriaohvitser Haase kirjutab oma mälestusis Jutlandi lahingust 1. juunil 1916. a. järgmist: „Kui laskmine meie ees veidi vähenes, kuulsin ma komandöri kõrval seistes täie käiguga liikuva turbiindestroieri müra. Palusin komandöri luba meie ainukese helgiheitja mitte sisselülitamiseks, et mitte oma asukohta avastada. Komandör nõustus ja destroyer möödus meist kui ka *Von-der-Tann*'ist, mis toimis just samuti.“

Helgiheitjate kasutamise kohta öises lahingulokorras lahingumäärustik märgib, et avades helgiheitjad tuleb arvestada seda, et valgustaja avastab iseenda näidates vastasele oma asukoha vahest just siis, kui viimane asjatult teda pimedas otsib. Edasi lahingumäärustikud märgivad, et lahinguvalgustuse avamisel tuleb see avada vaid eriti vajalikuks ja lühikeseks ajaks ja siis uuesti kustutada või jätta valgustamine peajõududest kõrval asuvate teise järgu tähtsusega laevade hooleks.

Tõenäoliselt peavad suured laevad avama oma helgiheitjad öösi vaid siis, kui nad on veendunud, et on avastatud vastase poolt või neid valgustatakse vastase helgiheitjaist.

Väiksemad laevad, osutudes helgiheitja kiires, peavad arvestama seda asjaolu, et nad siiski alati ei ole avastatud, eriti kui nad ei sõida suure kiirusega ning asuvad võrdlemisi suurel kaugusel valgustavast helgiheitjast.

Maailmasõjas itaalia MTP tegutsedes austerlaste rannakaitse piirkonnis ning olles tihti valgustatud austerlaste helgiheitjaist, stoppasid harilikult mootorid ning hoidsid seega ära ka oma avastamise.

Rääkides üldse maskeerimisvahendeist, mis vähendavad maskeerijate laevade märgatavust öösi, tuleb eriti rõhutada maskeerimise distsipliini vajadust, mis öise sõidu tingimuses seisneb piinlikus tulede varjamises kui ka sõidus suitsuta ning sädemeita.

Tulede pimestamise tähtsus laeval on küllalt selge, seda enam, nagu varem märgiti, et võrdlemisi nõrgad tuled paistavad öösi võrdlemisi kaugele.

Suits, mis väljub laevade korstnaist, on öösi samuti võrdlemisi hästi nähtav, seepärast ka see võib laeva demaskeerida. Kui arvestada asjaolu, et tänapäeva sõjalaevad on suuremalt jaolt varustatud naftaküttega, mis võimaldab võrdlemisi kergesti suitsuta sõitmist, siis ka see maskeerimise distsipliini nõue osutub kergeks neile laevadele, mis moodustavad pea lahingujõud.

Traalereile, millede seas esineb veel ka söeküttega üksusi — kaubalaevastikust, on selle nõudmise täitmine palju raskem. Öisel traalimisel osutub suitsupilv isegi väikese käiguga töötamisel võrdlemisi tõsiseks demaskeerimise tunnuseks, mille vastu tuleb tingimata võidelda.

Arvatavasti on üleaurne selgitada tulekiirte demaskeerivat mõju korstnaist. Saksa torpeedopaadid Maailmasõja perioodilt kannatasid suuresti selle puuduse all, mis põhjustas ükskord ka suuri kahjusid. Öösi 24. vastu 25. märtsi 1916. a., kui teostus inglise õhujõudude operatsioon saksa tsepeliinide baasidele Harwich'i, jõud, mis pidid kindlustama seda operatsiooni, kohtasid merel saksa torpeedopaate, mis avastasid end inglasile võrdlemisi piiratud nähtavuse juures just tulekiirte ja sädemeiga oma korstnaist. Ristleja *Cleopatra* märgates seda pani rooli pardasse ning löikas pooleks saksa torpeedopaadi *G-194*.

Kaldamärkide maskeerimiseks tuleb nende tuled samuti pimestada. Kõik ehitised ja elumajad, mis asuvad baasi või laevastiku ankrukohta piirkonnas, peavad olema varustatud pimestamise seadeiga.

Kalda objektide pimestamise organisatsioon peab ette nägema tulede kustutamise ühest keskusest, välja arvatud vahest need tuled, mis on ette nähtud sõjaliseks või mõneks muuks eriotstarbeks. Kui on vajadus mõningate välis- tuledet järele, siis ka need tuleb vähendada miinimumini oma heleduselt ja varustada nad vastavate kuplitega, mis juhiksid valgust vaid alla või ühes kitsas suunas.

Reeglina tuleks aga ka siin igal pool kasutada siniseid tulesid, asetades neid võrdlemisi madalale valgustatavale pinnale, et see oleks võrdlemisi väiksem.

Valgustamise mõttes on kõige raskemini maskeeritavad sadamad ja raudteejaamad, mis vajavad vastavat valgustust tulede näol, mida ei või välja lülitada.

Vastase vaatluste takistamine.

Kõige tõhusamaks vahendiks, millega takistatakse pimedas vastasele vaatluste toimetamist, on helgiheitjad ja suits- ning udukatted.

Jättes läbi arutamata udu- ja suitskatete omadused, kuna nad moodustavad eriosa tehnilisest maskeerimisest, puudutame mõningaid

küsimusi just sellest, kuidas luua takistusi vaatlusile helgiheitjaiga. Need takistused on peaaugult kahesugused:

- 1) Valgus-katte loomine maskeeritava objekti ja vaateleja vahele alatise helgiheitja valguse näol. (Kroonlinna kaitse pärast inglaste rünnakut.)
- 2) Helgiheitjaga pimestamine.

Valguskate, mis teostatakse helgiheitjaga põigiti vaateleja vaatlussuunale, moodustab nagu valgusseina, mille taha vastane ei näe, kuid see valgussein olles takistuseks vastase vaatlusele on takistuseks ka maskeeritud objektile endale.

Helgiheitjate kasutamine pimestamise mõttes põhjeb ereda valguseallika füsioloogilisel mõjul inimese silmale ja teatud moraalsel efekttil, mis saavutatakse kas alatisel valgustamisel või valgusalika plinkimisega.

Hele valguseallikas, mis on juhitud vaatelejale, loob selliseid vaatlusi tingimusi, mille juures vähemvalgustatud esemeid valguseallika läheduses ei ole võimalik eraldada.

Moraalse efekti kohta, mille põhjustab helgiheitja valgus pimestatud vaatelejale, märgib üks ameerika autoreid järgmist. „Kui lendurile lennates päeval — millal ta selgesti näeb teda ümbritsevat keskust — iga lähedane lõheng osutub teguriks, mis vähendab tema lahingulise tegevuse täpsust, siis öösi — sattudes helgiheitja valgusesse ja peaaegu kaotades orienteerimisvõimaluse, lendur ootab vaid iga moment nägemata vastaselt surmavat lööki.“

Väga huvitava faktina helgiheitja pimestavast mõjust esineb juhus, mis leidis aset Aust-raalia ja Uus-Meremaa väeosade evakueerimisel Gallipoli poolsaarelt Ansaki rajoonis. Et takistada türklaste vahiposti vaatlust, mis asus Gaba-Tepe mäel, asetasi inglased selle vastu torpeedopaadi *Retelsnek* käskides seda avada helgiheitja ning valgustada vahiposti. Türklased olles pimestatud seal ei näinud, kuidas kaldale lähenes 10 kaabli kaugusele vana lahingulaev *Mars*, mis oli ette nähtud evakueeritavate väeosade pealevõtmiseks. Edasi-tagasi sõelumine vastavate lihteritega *Mars*'i ja kalda vahel teostus terve öö, mis jäi samuti türklaste poolt avastamata.

Valed valguse orienteermärgid.

Valed valguse orienteermärgid on ette nähtud selleks, et viia vastast segadusse tegelikkude objektide asukohtade suhtes. See teostub kas valguse imiteerimise näol, suurtükkide laskmisega, raketite laskmisega jne.

Vahel koguni spetsiaalhelgiheitjate maskeerijate avamisega.

Lahingumäärustikes leidub tihti märkmeid tuletornide ja meremärkide maskeerimise vajadusest, nähes ette koguni valede märkide välja-

panekut. Valede navigatsiooniliste märkide ülesseadmisel tuleb kasutada ka valesid või ebaõigeid tulesid, kusjuures need peavad täielikult vastama maskeeritud objektide omadele. Selliste orienteermärkide tuled ei tohi valgustada alatiselt, vaid nad peavad imiteerima ajutiselt teatud otstarbeks süüdatud tulesid, et vastane ei hakkaks kahtlema nende tõepärasuses.

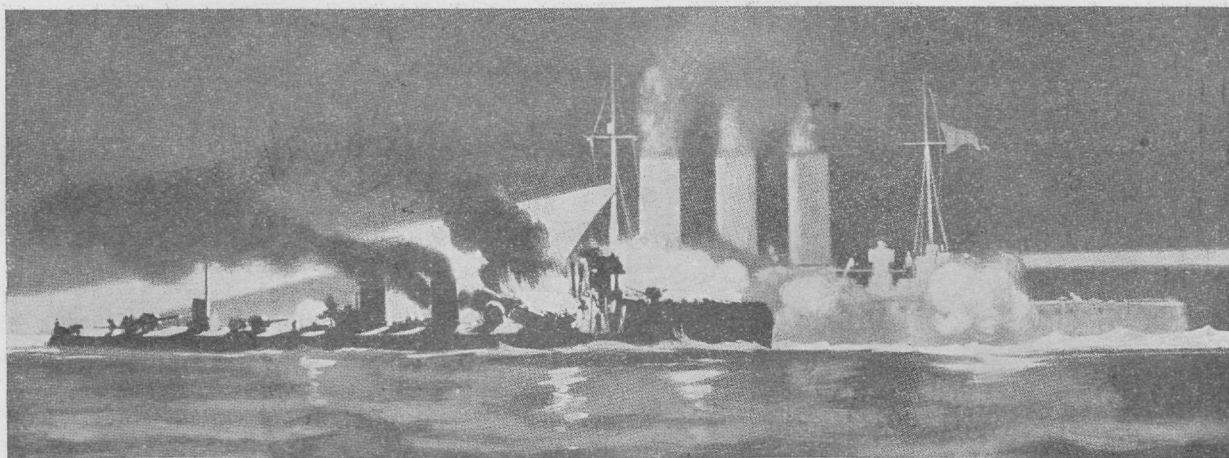
Et juhtida tähelepanu valedele tuledele, siis tihti vale valguspunktid imiteerivad teatud esemete valgustust. See valguspunktide valgusjõud peab aga kindlasti vastama sõjaegsete objektide valgustusele ning ei tohi kunagi olla liiga silmapaistev, et vastane ei avastaks pettust.

Vale objekti valgustuse näitena võiks tuua ühe maskeerimisvõtteist Pariisi ÕK korraldamisel Maailmasõjas. Tegelik Pariisi kõrvale lähedale ehitati terve linn, et just vastase pommitajaid segadusse viia. Samal ajal, kus tegelik Pariis mattus öösi pimedusse, oli vale linn varustatud mõningate tuledega, mis pidi looma vaenlasele mulje ära kustutada unustatud või halvasti ja raskesti maskeeritavaist tuledest nagu raudteesõlmed jne.

Vale valgustuse imiteerimisel peab meeles pidama, et jämedalt tekitatud maskeerimine mitte ainult ei kõlba, vaid aitab isegi tõelisi objekte avastada. Mäletan Maailmasõjast, kuidas venelased maskeerisid oma merelennukite jaama Papisaaarel. Ehitati nimelt kõrgele angaari-tele vale katused, mis torgati täis igasuguste puuokstega, nii et ülevalt vaadates paistis kõikjal vaid mets. Eemale aga ehitati kuuritaolised ehitised, mis pidid imiteerima angaare. Kuigi nende lähedusse oli koondatud ka veel vanu lennukite keresid ja muudki, ei visanud sakslased kunagi sinna pomme. Enamasti langesid pommid ikkagi õigesse rajooni.

Suurtükkidest tulistamist on võimalik imiteerida harilikkude lõhkepadrunitega, mis süüdatakse lihtsalt süütenööri. Seda kasutasidki inglased ka Gallipolil, ühe positsiooni evakueerimisel. See oli organiseeritud suure oskusega kusjuures leidsid imiteerimist lasked nii püssidest kui suurtükkest.

Helgiheitjaiga on võimalik maskeerida ka koondise liikumist, milleks harilikult tehakse korraldus ühele kiirele laevale, mis asub koon-disest kõrval, avada lühikeseks ajaks helgiheitja. Vastane tormab loomulikult valgustava laeva suunas, kuna koondis samal ajal vabalt oma tegevust või sõitu jätkab. Spetsiaalhelgiheitjad-maskeerijad, mis on selleks üles seatud kaldale, peavad vastast eksitusse viima sissekääkude, patareide ja vaatluspostide suhtes. Et selliste helgiheitjate-maskeerijatega saavutada võimalikult suuremat efekti, tuleb nende kohti aegajalt muuta.



„Spitfire'i“ öine kokkupõrge saksa ristlejaga.

Kui luuakse valed objektid (tuled) tõeliste maskeerimiseks, siis on kasulik paralleelselt tulede imiteerimisega kasutada veel helgiheitjaid-maskeerijaid, selleks et pettus oleks ehtsam. Niipea kui sellised helgiheitjad lüüakse vale tulede juures lahti, tekib vaatlajais arvamine, et see on kas õk süsteemi lahinguvalgustus või midagi muud selletaolist.

Kui soovitakse, et vastane saaks mulje helgiheitjate kaugenemisest, tuleb nende tulesid ajutiselt nõrgendada, kasutades diafragmat või teisi vahendeid.

Tundesignaali imiteerimine.

Kuna pimedus loob soodsaid tingimusi laeva maskeerimiseks vastase eest, siis samal ajal ta raskendab ka oma laevade äratundmist, seepärast kõik laevastikud kasutavad kokkulepitud tundesignaale öösi.

Tundesignaali kasutamise praktikas on aga tihti esinenud juhtumeid, kus vastasega kohtamisel öösi vastane edukalt on imiteerinud või järele teinud tundesignaale. Faktid näitavad, et edu saavutati peaaesjalikult siis, kui küsimusele pidi järgnema umbes samasugune vastus, mis tehti kiiresti ja segaselt.

Siin vastane spekuleeris tõenäoliselt teise poole psühholoogiaga, kellel võis ka isegi vale vastuse saamisel tekkida mulje, — kas meie ei võtnud lõpuks ise valesti vastu! Kui pettus pealegi ei peaks õnnestuma, siis isegi kahtluse äratamine teisel poolel võib põhjustada öösi teatud viivituse tule avamiseks, mis petjale poolele on öösi kindlasti kasulik. Nii näiteks Maailmasõjas 15. dets. 1914. a. inglise torpeedopaat *Links* pääsis õnnelikult kolme saksa ristleja käest, tehes signaallambiga vastuse, mis oli umbes sarnane sakslaste poolt antuga. Ristlejad rahuldusid sellega ning sõitsid edasi.

Jutlandi lahingus saksa kerged ristlejad kohates inglise ristlejat *Castor*, mis liikus II destroyerite flotilli ees juhtlaevana, vastasid kaks korda inglastele õigesti ning inglased ei saanud aru, kas need olid oma laevad või vastase. Vaid siis, kui sakslased näitasid tundesignaale kolmat korda, nad andsid endid ära.

Tehes kokkuvõtte eespoolöeldust, peab märkima järgmist:

1) Kõik sõjalaevad peavad olema sisse seatud selliselt, et nad võiksid tegutseda öösi täiesti kustutatud tuledega.

2) Kõik tuled peavad olema varustatud siniste kuplitega, kusjuures nad valgustagu just nii tugevalt, kui see tarvilik. Soovitav, et kõik tuled oleksid varustatud ka kuplitega, mis võimaldavad valgustamist just kitsa pilu kaudu.

3) Laevad, mis soovivad oma tegevust maskeerida öösi, peavad suurt rõhku panema positsiooni ja kursside valikule pimedas horisondis.

4) Kõik sõjalaevad peavad suitsu mõttes samuti kõvasti kinni pidama maskeerimise distsipliinist.

5) Arvestades vastasega kohtamise võimalust ei tohi öösi sõita liiga suure kiirusega, kuna sellest tekib demaskeeriv ahtri ja vööri laine, mis on öösi kaugemale nähtav kui siluett.

6) Rannakaitse, mis tihti kaitseb ka vastavaid sissekäike, peab arvestama kindlasti tänapäeva maskeerimise kasulikkust. Selleks tuleb juba rahuajal kõik teha, et sõja korral vastast igapidi segadusse viia.

7) Peab meeles pidama, et jäme maskeerimine on ennem kahjulik kui kasulik.

8) Tundesignaali kasutamisel tuleb olla äärmiselt ettevaatlik. Sakslased näiteks avasid enne tule vastaspoolele ja siis alles selgitasid, keda nad tulistavad.

Iv.

Instruktorid Rudolf Remmel ja August Valliste lahkusid tegevteenistusest.



Instruktor Rudolf Remmel.

Möödunud aastal lahkusid tegelikust sõjaväeteenistusest mereväest vanaduse ja täie pensioni väljateenimise tõttu puhkepensionile 1. mail torpeedopaadi „Sulev“ masinaala instruktor Rudolf Remmel ja 1. augustil miinipaniija „Suurop“ mehaaniku kohustetäitja instruktor August Valliste.

Instruktor R. Remmel sündis 6. veebruaril 1892. a. Virumaal Undla vallas raudteeametniku pojana. Lapsepõlve muretud aastad veetnud isa-ema hoolet ja alghariduse omandanud Rakvere linnakoolis, ta siirdus lapsekingades oleva noormehena Venemaale õppima viinapõletamist. Tähendatud erialal tegutses Maailmasõja puhkemiseni.

12. septembril 1914. a. mobiliseeriti Vene sõjaväkke ja määrati teenistusse Moskva Kaardiväepolku (Leib-Gvardii Moskovski polk). Saanud poolteistkuulise sõjaväelise ettevalmistuse, ta läks mainitud polguga rindele ja võttis osa sõjategevusest Karpaatides kuni 10. maini 1917. a.

Eesti sõjaväkke astus Vabadussõja ajal 3. veebruaril 1919. a. ja määrati teenistusse Mereväe Ekipaazi, kust sama aasta 17. aprillist üle viidi Merelaevastiku Divisjoni (end. Läänemere Laevastiku Divisjon) miiniristlejale „Vambola“ masinistiks. Võttis osa kõigist selle laevaga teostatud mereoperatsioonidest ja

vabanes demobilisatsiooni puhul tegelikust sõjaväeteenistusest 23. aprillil 1920. a.

30. oktoobril 1920. a. ta astus uuesti tegelikku sõjaväeteenistusse Merelaevastiku Divisjoni m/r. „Vambola“. Tähendatud miiniristlejal ta teenis masinaalal kuni 1. augustini 1924. a., millal viidi üle ja määrati sama ala ametikohale t/p. „Sulev“, kus teenis puhkepensionile minekuni.

Kõrgendati masinist vanem-allohvitseriiks 8. novembril 1920. a. ja masinaala instruktoriks 1. veebruaril 1924. a.

Instruktor R. Remmel'ile on annetatud Kaitseliidu III kl. Valgerist, Eesti Vabadussõja mälestusmärk, Läti Vabariigi iseseisvuse 10. a. juubeli mälestusmärk ja Soome Valge Roosi orden.

Instruktor A. Valliste sündis 17. novembril 1893. aastal Viljandimaal Pajusi vallas. Alghariduse omandanud kohalikus kihelkonnakoolis, ta siirdus 14-aastase noormehena Tallinna ja asus õppima lukusepaametit. Me-



Instruktor August Valliste.

tallitööde alal tegutses Maailmasõja puhkemiseni.

1. oktoobril 1914. a. mobiliseeriti Vene sõjaväkke ja määrati teenistusse Kroonlinna II Balti Mereväe Ekipaazi. 11. veebruaril

1915. a., ettenähtud rivilise ettevalmistuse lõpul ja vastava masinistide kooli lõpetamisel, viidi üle lahingulaevale „Andrei Pervozvannõi“ masinistiks, kus teenis 18. veebruarini 1918. a.

Maaõhukõrgkoolist võttis osa tähendatud lahingulaeval.

Eesti Vabadussõja ajal, 15. novembrist 1918. a. kuni 26. jaanuarini 1919. a., võttis osa Tallinna Kaitseliidu teenistusest ja alates 1. veebruarist 1919. a. teenis Merelaevastiku Divisjonis (end. Läänemere Laevastiku Divisjon) miiniristlejal „Vambola“ masinistina, võttes osa kõigist selle laevaga teostatud mereoperatsioonidest. M/r. „Vambola“ likvideerimisel, 1. septembrist 1933. a., viidi üle miinipanjale „Suuroop“ ja määrati mehaaniku kohustetäitjaks, millisel ametikohal teenis puhkepensionile minekuni.

Kõrgendati masinist vanem-allohviteriks 1. juulil 1920. a. ja masinaala instruktorigi 1. veebruaril 1924. a.

Instruktor A. Valliste'le on annetatud Vabadussõjas ülesnäidatud iseäralise vahvuse eest tasuta maa normaal-talu suuruses.

Peale tähendatud autasu ta omab veel

Kaitseliidu III kl. Valgeristi, Eesti Vabadussõja mälestusmärki ja Läti Vabariigi iseseisvuse 10. a. juubeli mälestusmärki.

Instruktorid R. Remmel ja A. Valliste lõpetasid oma erialal vastavad spetsialistide kursused ja 1936. aastal mehaanikaala instruktorige täienduskursuse Merekooli mehaanikaosakonna õppekavade järele.

Kogemusrikaste ja heatahtlikult vastutulelike inimestena olid instruktorigid R. Remmel ja A. Valliste tuntud ja lugupeetud oma kaasteenijate ringkonnas. Teenistusalaste ülesannete kõrval nad võtsid innukalt osa ka seltskondlikust tööst ja tegevusest Mereväe Üleajateenijate Liitkogus, kus instruktor A. Valliste oli 1930. a. esimeheks ja 1932. a. juhatuse liikmeks ning instruktor R. Remmel 1930. a. juhatuse liikmeks.

Merelaevastiku Divisjoni ülem oma käskkirjaga avaldas mõlemale instruktorige nende lahkumisel tegelikust sõjaväeteenistusest tänu mereväes tehtud kauaaegse töö eest.

Kaasteenijad soovivad pensionäridele edaspidiseis teis ja ettevõtteis õnne ja edu ning tulevikuks energiat, töötahet ja pikka iga.

Sõjakonterbant.

Vanem-leitnant P. Kaseoru.

Sissejuhatus.

Sõjakirjandust uurides või ajakirjanduses sõjateateid jälgides puutume tihti kokku terminiga „sõjakonterbant“. Ehkki sõjakonterbanti mõiste esimesel pilgul meile paistab olevat täiesti selge, kuulub ometi selle täpne kindlaks määramine veel tänapäevalgi kõige raskemate ja kõige vaieldavamate rahvusvahelise õiguse küsimuste hulka. 300-aastase arenemisaaja peale vaatamata ei saa me veel tänapäevalgi täpselt kindlaks määrata, mis on konterbant ja mis mitte.

Et saada pilti sõjakonterbanti mõiste ulatusest, tema tähtsusest ja raskusest tema täpsel kindlaks määramisel, selleks peame heitma pilgu selle mõiste tekkimisele ja tema arenemiskäigule.

1. Sõjakonterbanti mõiste tekkimine.

Sõjakonterbanti, samuti kui teistegi rahvusvahelise sõjaõiguse mõistete tekkimise algpõhjuseks on olnud rahvaste ja riikide soov ja püüd vähendada sõjakoledusi. Nende püüete eesmärgiks on olnud vähendada otsekohe sõjast tegelikult osavõtjate, s. o. sõdurite kannatusi, teiseks, kergendada nende inimeste raskusi, kes otseselt sõjategevusest osa ei võta, s. o. sõdivate

riikide rahulikkude elanikkude raskusi, ja kolmandaks, ära hoida kannatamast sõdade tagajärjel neid riike ja nende riikide kodanikke, kes sõjast osa ei võta.

Nii kaugele, kui me pilk ulatub vaatama ajalukku, näeme, et rahvaste ja riikide elus on suurt osa etendanud kaubandus. Kaubanduse suureks paisumise tagajärjel on riigid ja rahvad rikastunud ja suureks ning võimsaks muutunud. Kaubanduse tagasimineku tagajärjel on rikkad riigid ja rahvad surutud tagaplaanile ja jäänud kängu. Kaubanduse tähtsusest, selle mõjust rahvamajandusele ja viimase kaudu ka sõdade käigule on sõdivad riigid juba ammu aru saanud ja on sellest tingitult püüdnud vastase kaubanduse hävitamise või takistamise teel viia sõda kiiremale ja võidurikkale lõpule. Esimesi selliseid näiteid leiame juba õige vanadest aegadest. Nii, näiteks, keelavad mitmed paavsti bullad (Aleksander III oma a. 1179 ja Innocentius III oma a. 1215) igasuguse kaubandusliku läbikäimise saratseenidega. Ka edaspidistes sõdades on riigid pannud rõhku vastase kaubanduse takistamisele, kuid mõiste sõjakonterbant niisugusena, nagu teda tuntakse tänapäeval, kerkib esile alles neutraliteedi mõiste kujunemisega.

Vanasti maksis põhimõte — kes pole meie poolt, see on meie vastu. Tollal olenes täiel määral sõdivaist pooltest, kas nad teatud kolmandat riiki, kes sõjast osa ei võtnud, lugesid oma vastaseks või mitte ja kuidas nad viimast kohtlesid. Rüütlikommete tekkides ja tsivilisatsiooni ning viimasega käsikäes ka rahvusvahelise elu arenedes hakkasid riigid kindlat vahet tegema sõdivate ja mittesõdivate riikide vahel, mille tagajärjel mittesõdivaid riike sõdivate suhtes nimetati neutraalseiks ja tekkis mõiste neutraliteedist.

Konterbandi mõiste arenemine ja selle alla kuuluvate esemete kindlaks määramine rahvusvahelises elus on sündinud 3 teel: teadusemeeste teoseis, riikide deklaratsioonide läbi ja rahvusvaheliste kokkulepete teel.

2. Sõjakonterbant teooriate järgi.

Esimesena kirjutas mereõigusest, selle hulgas ka sõjakonterbandist Hugo Grotius oma teoses „De jure belli ac pacis“. Selles teoses jaotas ta kõik kaubaartiklid kolme gruppi: 1) esemed, mida eranditult kasutatakse sõjaliseks otstarbeks, nagu relvad ja laskemoon, 2) esemed, mis sõjapidamisel kasulikud ei saa olla, nagu näiteks luksusesemed ja 3) esemed ja ained, mida nii rahuajal kui ka sõjas tarvis läheb, nagu kuld ja hõbe, elutarbed, esemed ja materjal, mida tarvitatakse laevade varustamiseks, kõik metallid, süsi ja väävel.

Esimesi luges Hugo Grotius igal juhul sõjakonterbandiks, teisi igal juhul vabadeks kaupadeks, kolmandaid aga, olenedes sõja olukorrast, kas konterbandiks või mitte. Kui ühel sõdival poolel on väljavaateid võiduks ainult siis, kui vastaspool temale määratud 3. gruppi kuuluvaid aineid või esemeid kätte ei saa, siis luges Hugo Grotius ta olevat õigustatud neid tasu eest või aseainete vastu ära võtma.

Seega tunneb Hugo Grotius kahte liiki sõjakonterbanti, absoluutset ja tingitud konterbanti.

Teine sõjakonterbandi mõiste vanemaist teerajajast on Bynkershock. Tema on sõjakonterbandist pisut teissugusel arvamisel. Tema vaadete järgi kuuluvad lepingute ja tavaõiguse alusel relvad ja laskemoon konterbandi hulka. Vabad kaubad on aga „omnia quae ad usum belli parata non sunt“ (kõik, mis ei ole valmistatud sõjas tarvitamiseks), isegi relvade ja laskemoona valmistamiseks vajalikud materjalid, sest vastasel korral tuleks kõik olemasolevad kaubad lugeda konterbandiks. Kuid erandina mainib ta laevade ehitamiseks ja varustamiseks tarvilikke esemeid ja materjale, mille suhtes ta on Gugo Grotiusega ühel arvamisel. Seega tun-

nustab ka tema kahte liiki, s. o. absoluutset ja tingitud konterbanti.

Uuema aja õpetlased on suuremalt osalt ühel arvamisel Hugo Grotiusega, s. t. nad tunnustavad kahte liiki sõjakonterbanti ja kolmandat, vaba kaubaliiki. On aga ka neid õpetlasi, kes tunnustavad ainult absoluutset konterbanti ja vaba kaup; tingitud konterbanti nad ei tunnusta.

Kuna nende õpetlaste teoseis peale mainitu pole sõjakonterbandi suhtes midagi põhimõtteliselt uut, oleks üleliigne nende juures peatuda.

3. Sõjakonterbandi mõiste arenemine ja muutumine lepingute ja deklaratsioonide alusel.

Teadusemeeste teooriate tekkimisega ja rahvusvahelise elu loomuliku arenemisega tekib riikidel arusaamine sõjakonterbandi mõistest. Et täpselt kindlaks määrata, mida tuleb lugeda konterbandiks ja mida mitte, selleks hakatakse mitmesuguseis lepinguis fikseerima absoluutset ja tingitud konterbanti ning vabu kaup.

7. novembril 1659. a. sõlmitakse Prantsusmaa ja Hispaania vahel rahuleping, milles käsitletakse ka sõjakonterbanti. Selles loetakse konterbandiks eeskätt neid kaubaartikleid, mida „eriti ja ainult“ sõjapidamiseks tarvitatakse, s. t. relvi ning sõjavarustist, ja teiseks mõningaid artikleid, mida nii igapäevases elus kui ka sõjapidamisel tarvitatakse, nagu salpeeter, hobused ja sadulad. Kõik teised kaubad ja toorained, kaasa arvatud ka elutarbed, „üldse kõik, mida toitmiseks ja elu ülalpidamiseks tarvita- takse“, loetakse selles lepingus vabadeks kaupadeks.

Selles lepingus konterbandi mõiste alla käivaiks kaupadeks loetud artiklid jäävad aluseks reale teistele lepinguile, nagu aastal 1662 Louis XIV ja Hollandi vahel sõlmitud lepingus, Utrecht'i rahulepingus aastal 1713.

Need on aga üksikud lepingud üksikute riikide vahel, mida pole kohustatud täitma kõik riigid ja mida lepinguosalisedki hiljem, teistest oludest mõjutatult, ei loe endile enam kohustavaks. Ajalugu näitab, et sõdade ajal riigid talitavad oma tahtmist mööda, kinni pidamata üksikuist lepinguist ja üldiselt tunnustatud põhimõtteist. Nii näiteks näeb ette kuulus prantsuse „Ordonance de la marines“ (1681. a.), et konfiskeerida tuleb neutraalne laev, kui temal asub vaenlase kaup, samuti ka vaenlase laeval asuv neutraalne kaup. See toob juurde uue elemendi sõjakonterbandi määramisel, s. o. laeva.

Edaspidi hakkavad rahvusvahelises elus suurt osa etendama deklaratsioonid.

Aastal 1780, kui Inglismaa peab sõda oma Põhja-Ameerika kolooniatega, ilmub Vene keisrinna Katariina II poolt algatatud relvastatud neutraliteedi deklaratsioon, mis peab kaitsma erapooletuid riike Inglismaa ülevõimu vastu merel. See deklaratsioon näeb muu hulgas ette järgmist:

1. Neutraalsed laevad võivad takistamatult sõita sadamast sadamasse ja ka piki sõdivate riikide randu.
2. Sõdivate riikide alamaile kuuluvad varandused, välja arvatud sõjakonterbant, on vabad neutraalseil laevadel (frei Schiff, frei Gut).
3. Sõjakonterbandiks loetakse neid kaupu, mis sellena loetletud Inglise-Vene kaubalepingus 20. juunist 1766. aastast. Viimase järgi loetakse konterbandiks sõjariistad, laskemoon (juurde arvatud salpeeter ja väävel kui püssirohu valmistamiseks vajalikud toorained) ja igasugune sõjavarustus.

Üldiselt torkab silma 17. ja 18. sajandi sõdades kindla konfiskeerimisõiguse puudumine. On valitsemas kaks vaadet, kaks õigust, mis on teineteisele täiesti vastandid. Inglise õiguse järgi kuulub laev ja laadung konfiskeerimisele, kui laevast või laadungist ka ainult üks kuulub vaenlasele. Sellevastu konfiskeeritakse prantsuse õiguse järgi neutraalne kaup, kui ta transportitakse vaenlase lipu all, kuid loetakse vabaks vaenlase kaup neutraalse lipu all. Täheandab — mõõduandev on lipp.

Lõpuks leiavad lahendamise need lahkarvamused Pariisi Meredeklaratsioonis aastal 1856. See deklaratsioon tähendab õieti kokkulepet Inglismaa ja Prantsusmaa vahel, millega ühineb ka Venemaa. Kuna aga hiljem veel terve rida teisi riike selle deklaratsiooniga ühineb, saab viimane üheks tähtsamaks rahvusvahelise mereõiguse põhialuseks.

Selle deklaratsiooni järgi ei kuulu konfiskeerimise alla mitte ainult neutraalne kaup neutraalse lipu all, vaid ka vaenlase kaup neutraalse lipu all ja neutraalne kaup vaenlase lipu all, välja arvatud sõjakonterbant. Kuid sõjakonterbandi täpsem kindlaks määramine ei leia aset selles deklaratsioonis.

19. sajandi tehnika, tööstuse ja üldise maailmakaubanduse arenemisega vananeb aga põhjalikult sõjakonterbandi mõiste. Ei jätku enam sellest, kui sõjakonterbandiks lugeda ainult neid aineid ja esemeid, mida kasutatakse otseselt või ainult sõjapidamiseks. On tekkinud palju esemeid, mida rahuajal kasutatakse igapäevases elus, kuid tarvitatakse ka sõjapidamisel.

Ka sõjapidamine ise on vahepeal põhjalikult muutunud. Kui vanasti peeti sõda ainult kahe

valitseja sõjaväe vahel, on nüüd sõda muutunud rahvaste kui tervikute asjaks. Sõjast võtab nüüd osa kogu rahvas, osa otseselt, osa kaudselt. Kõigile on selge, et näiteks sõdiva riigi rahva korralik toitmine hoiab tugevana riigi elava jõu. Toidu puudusel võivad aga rahva hulgas tekkida rahutused, mis nõrgendavad kogu riigi vastupanuvõimet ja teevad vastaspoolele kergemaks oma vaenlase võitmise.

Me näeme, et vanadest, lepinguis fikseeritud sõjakonterbandi nimestikest ei pea riigid enam kinni. Sõja alates deklareerivad riigid täielikult oma soovi kohaselt, mida nad loevad sõjakonterbandiks. Sealjuures torkab silma suur ebaõiglus ja ebajärjekindlus sõjakonterbandi hulka kuuluvate esemete kindlaks määramisel. Tugevama õigus annab ennast tunda. Nii, näiteks, ei määra Inglismaa kindlaks pikema aja peale, mida ta loeb sõjakonterbandiks ja mida mitte, vaid teeb nii, nagu see talle antud ajal on kõige kasulik, olenedes sellest, kas ta on sõdiv pool või erapooletu (neutraalne). Sõdiva poolena ta loeb konterbandiks võimalikult rohkem kaubaartikleid, ja nimelt selliseid, mida vaenlane peab sõjaajal väljastpoolt sisse vedama. Nii, näiteks, loeb ta sõdiva poolena konterbandiks vilja ja elutarbeid. Neutraalse riigina kuulutab ta aga võimalikult palju kaubaartikleid vabadeks, eeskätt oma tööstussaadusi, kui nende peale on loota ühelt sõdivalt poolelt suuremaid tellimisi. Enne Vestfaali rahu, kui Inglismaa Hollandiga sõdib, loeb ta laevaehituseks ja -varustamiseks vajalikke materjale ja elutarbeid konterbandiks, 18. sajandi lõpul loeb ta aga samu kaupu vabadeks. Analoogiliselt talitab ka terve rida teisi riike.

19. sajandi lõpul on kõigile selge, et konterbandi- ja konfiskeerimisõigus on vananenud ja ebaühtlane ning vajab seetõttu uut, täpset kindlaks määramist vastavalt uema aja nõudeile.

4. Sõjakonterbant 1909. a. Londoni Meredeklaratsiooni alusel.

Üldise arusaamise tulemusena sõjakonterbandi alla kuuluvate kaupade ja konfiskeerimisõiguse kindlaks määramise vajadusest, samuti paljude teiste rahvusvahelise mereõiguse küsimuste lahendamise tarvilikkusest astub kokku merekonverents 4. detsembril 1908. aastal Londonis ja lõpetab oma töö 26. veebruaril 1909. aastal.

Selle konverentsi töö tulemusena valmib meredeklaratsioon, milles püütakse lahendada meresõjasse ja mereõigusesse puutuvaid senini lahtisi küsimusi, nende hulgas ka sõjakonterbandi küsimust.

Kahjuks ei jõustunud see deklaratsioon sel korral laiemas ulatuses, kuna Inglismaa ülem-

koda keeldus andmast talle ratifikatsioon. Selle peale vaatamata on sel deklaratsioonil suur tähtsus. Terve rida riike võttis Londoni Meredeklaratsiooni oma priisiseaduse aluseks ja Maailmasõja alates kuulutasid kõik liitlaste perre kuuluvad riigid ta maksvaks. Ehkki Maailmasõjas hiljem teatud asjaoludel temast enam kinni ei peetud, on ta ikkagi viimane rahvusvaheline akt, mis käsitleb sõjakonterbanti.

Selle deklaratsiooni järgi ei loeta keelatuks sõjavarustise vedu ühte sõdivasse riiki, niipalju kui see pole keelatud teatud riigi sisemiste seadustega. See sünnib aga vedaja riisikol, kuna selline kaup, teatud asjaoludel ka laev, kuulub vastaspoole poolt konfiskeerimisele. Sellise kauba vedaja on selle teoga kaotanud oma riigi kaitse. Sellist laeva võib kogu reisi kestusel konfiskeerida, isegi siis, kui tal on kavatsus ühte vahepealsesse sadamasse sisse sõita (art. 37). On aga laev konterbanti vedanud ja selle õnnelikult maha laadinud, s. t. konterbandiveo lõpetanud, siis ei tohi teda hiljem, kui ta konterbanti ei vea, enam konfiskeerida (art. 38).

Londoni Meredeklaratsioonis jaotatakse kõik kaubad kahte liiki, konterbandikaupadeks ja vabadeks kaupadeks. Artiklis 28 on avaldatud „vaba register“ (liste libre), s. t. esemed ja ained, mis mingil juhtumil ei või olla sõjakonterbant. Selles on loetud vabadeks kaupadeks: puuvill, pähkliid, kummi, toornahad, põlluväetis, savi ja kivid, portselan, paber, paberimass, seebid, seebikivi, põllutöömasinad, kalliskivid, kellad (peale kronomeetrite), moe- ja uhkusasjad, suled ja mitmesugune mööbel. Artikkel 29 lisab sellele nimekirjale veel juurde:

- esemed ja ained, mida eranditult kasutatakse haigete ja haavatute ravimiseks, kuid selle eeldusega, et neid teatud tingimustel ei saa kasutada tervislike vigade tekitamiseks;
- esemed ja ained, mis on määratud laeva enda, laeva meeskonna või reisijate tarbeiks laeva reisi kestes.

(Järgneb)

Tänapäeva dessandi transport-vahendeist.

Dessantosade maabutamine toimub tänapäeval nii sõjalaevadelt kui ka transportidelt. Sõjalaevadelt teostub harilikult taktikaliste dessantosade maabutamine, kuid tihti ka operatiivdessantide selle osa maabutamine, mis moodustab operatiivdessandi pea. Suurte dessantväekoondiste kohale toimetamine kui ka maabutamine toimub aga eranditult transportidega. Neid seisukohti kinnitavad nii Maailmasõda, Vabadussõda kui ka dessantkoondiste maabutamine 1932. a. ja 1937. a. Hiinas.

Sõjalaevade dessandi mahutavus ei või olla suur, kuna nad on ehitatud vastava lahingulise tegevuse jaoks ja selleks ka teatud sõjalise tehnikaga küllastatud, seepärast suurte dessantväeosade veoks tuleb kasutada sõjaväe-transporte, millel on küllaldaselt ruume väeosade kui ka nende lahinguliste ja tehniliste vahendite paigutamiseks.

Sõjaväe-transportide küsimus dessantoperatsioonides omab seega suurt tähtsust.

Dessantoperatsiooni peafaktoriks on ootamatus, mis esitab sõjaväe-transportidele suuri nõudmisi. Kuna tänapäeva luurevahendid on tunduvalt paremad varemajaegseist, siis võib päris kindlasti öelda, et aeglased sõjaväe-transportid dessantoperatsioonis avastatakse vastase poolt kindlasti õigeaegselt ning neile suunatakse selle järele rida lööke.

Kui uurida või lehitseda välisriikide lahingumäärustikke dessantide kohta, siis leidub neis dessantoperatsiooni edukaks läbiviimiseks järgnevaid nõudeid:

- 1) Dessandi organisatsioon peab olema detailideni läbi mõeldud ja välja töötatud.
- 2) Peab arvestama ettevalmistuste salajasust.
- 3) Dessandi maabutamiskohale toimetamine peab toimuma kiiresti, samuti nagu ka selle maabutamine.

Neist seisukohtadest välja minnes tuleb kõige kasulikumaks lugeda dessandi teostamist pimedas, arvestades selle hargnemist kaldal koidikul.

Sõjaväe-transportide kiirus Maailmasõjas oli umbes 6—10 s., kuid juba jaapanlaste sõjaväe-transportide kiirus väeosade maabutamiseks Hiinas oli 14—16 s.

Tänapäeva suurriigid püüavad kogu riigi laevaehitust korraldada selliselt, et laevu oleks võimalik kasutada kõige otstarbekohasemalt ka sõja korral, seepärast suurriigid juba seadusandlikul teel kirjutavad ette laevaehituse firmadele kiiruse miinimumi jne. Eriti paistab sel alal silma Jaapan, kus laevaehituse firmad ei tohi ehitada aurikuid kiirusega alla 18 s.

Kui uurida ameerika transporte kiiruse mõttes, milledega toimetati ameerika armee koon-

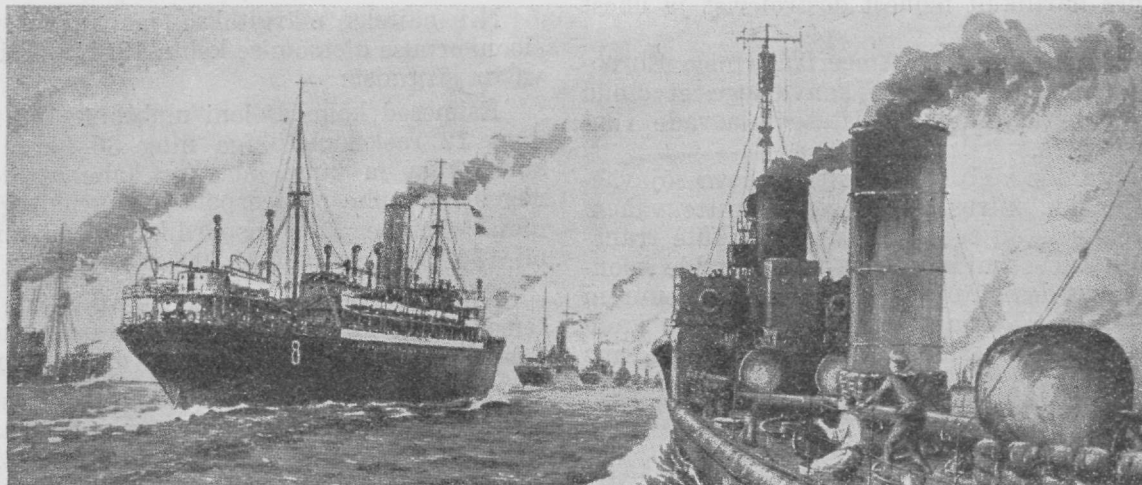
disi Euroopasse Maailmasõjas, siis selgub, et
ameerika konve

Sellest viimasest seisukohast väljudes peaks
kindlaks mõõnema teatud viisid lihtsustada

Sakslaste Saaremaa dessandi puhul 1917. a. selgus, et saksa eelnimetatud ja toodud normid merevedude alal olid suurendatud. Dessandi peasa, mis koosnes 515 ohv. ja 14 813 sõdurist, 3668 hobusest, ühes 40 suurtükiga, 904 veokiga toimetati kohale 19 sõjaväe-transportil, millest 16 olid suured ja keskmised, kuna 3 olid väikesed.

Väljudes neist arvudest selgub, et sel veol oli normiks 7,5 bruto t või 4,5 neto t ühele mehele, kusjuures 1 hobune tuli 3 mehe kohta ja 1 veok 9 mehele.

Ka Ameerika armee toimetamisel Euroopasse oli tonnaaži normiks ühele sõdurile umbes 6,5 bruto tonni, ent sel veol olid oma erinevused ses mõttes, et sõjaväeosad toimetati



Saksa dessanttransportid siirdumas kaitse saatel Tagalahte

Keskmiseks normiks sel korral oli 7,5 br. t ehk 4,5 neto t ühele mehele ühes temale kuuluva varustisega ja kaaluga. Sel veol tuli 1 hobusele 4 sõdurit, 1 suurtükile 370 sõdurit, 1 veokile 16 sõdurit.

Dessantoperatsioonil arvestati lühiajalist vedu, s. o. transportidel viibimist mitte üle kahe öö.

Mis puutub saksa ekspeditsioonkorpuse veosse Soome 1918. a. aprillis, siis peab mainima, et normid, mis leidsid kasutamist sel korral, kinnitasid neid norme, mis olid tarvitamisel Saaremaa dessantoperatsioonis.

Ekspeditsioonkorpus, koosseisus 392 ohv., 9740 sõdurit, 3840 hobust, 1119 veokit, toimetati kohale 10 suurel sõjaväe-transportil üldtonnaažiga 76 701 bruto tonni.

Aurikud olid järgmised:

„Bahma Kastilio“	— 9949	bruto t.
„Buenos-Aires“	— 9768	„
„Badenia“	— 6930	„
„Kassel“	— 7642	„
„Schleswig“	— 6955	„
„Hemnitz“	— 7542	„
„Hannover“	— 7305	„
„Frankfurt“	— 7431	„
„Habsburg“	— 6437	„
„Altenburg“	— 6742	„

Euroopasse materjalosata ja miinimumi veovarustisega. Transportide koondise üldtonnaaž, mis tegeles sõjavägede transporteerimisega, oli umbes 800 000 bruto tonni, 115—150 tuhande inimese mahutavusega.

Pärastsõjaaegsed sõjavägede transporteerimised näitavad, et jaapanlased sõjavägede transporteerimisel emamaalt Aasia kaldale peavad kinni keskmisest normist 4—5 neto tonni ehk 7—8 bruto tonni inimese kohta.

Veidi väiksem norm leidis kasutamist hispaanlaste dessantoperatsioonis 1925. a.

Meresõjakirjanduslikel andmeil Melilla brigaad — 9200 meest toimetati maandumiskohale 10 transportil — välja arvatud üks reservtransport ja hospidallaev — üldtonnaažiga 17 000 bruto tonni, mis on keskmiselt 2 bruto tonni inimesele ühes vastava varustisega.

Selline väike tonnaaž on seletatav vaid seega, et ülesõit merd mööda oli kõigest 60 miili ning arvestati lühikest transportidel viibimise aega. Peale selle väeosad olid äärmuseni kergendatud vooridega ja loomadega nende jaoks. Patareid võtsid vaid niipalju loomi kaasa, kui palju oli just hädasti vaja suurtükkide ja laskemoona veoks.

Siinkohal on huvitav märkida, et Hispaania regulaarvägedele oli ette nähtud suurem norm

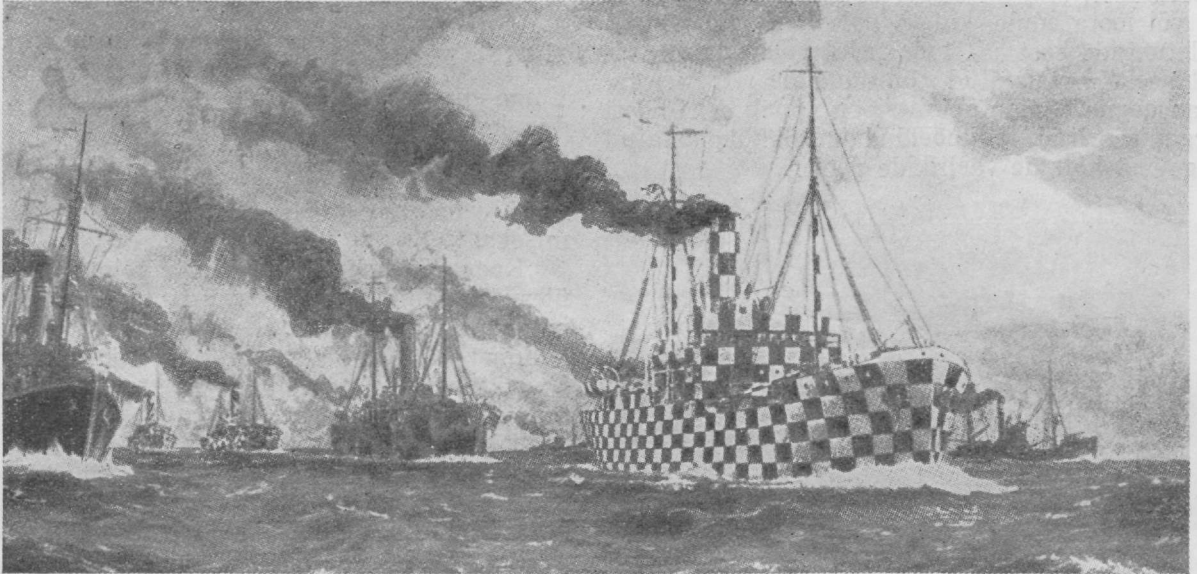
kui teistele. 800 regulaarväelast (pataljon) mahutati transportidele 1600—2000 tonni bruto, kuna teised paigutati peaaegu kaks korda tihedamalt. Jalaväe paigutusnormid transportidesse muutuvad mitmesugustel põhjustel, seepärast ei saa kasutada igakord üht ja sama normi.

Nende põhjuste seas mängib suurt osa ka sõjaväetransportide erisugune vahetõrge bruto ja neto registertonni vahel.

tada pataljon jalaväge, ent see oleneb tunduvalt loomulikult dessandi eesmärgist ja ülesandest.

Mis puutub transportide tonnaži, siis pärast sõjaaegseil vedudel kui ka sõjaaegseil vedudel kõikus üksikute transportide tonnaž 1000—8000 br. tonni piirides.

Jaapanlased paigutavad oma dessantosad harilikult transportidele 3000—3500 br. tonni, andes kaasa selliste transportide ešelonile mõ-



Dessanttransportkoondis kaitsevärvides ja valve saatel.

Üldiselt peab seepärast ütlema, et normid — mis võimaldavad määrata sõjavägede transporteerimiseks vajalikku tonnaži — on õiged vaid laialdasteks operatiivseiks kaalutlusiks. Et mahutada ühele või teisele transportile kindlaks määratud väekoondist või selle osa, seks tuleb teha detailne kaalutlus jooniste järele või mõõtmiste näol nii transporti siseruumes kui ka tekil.

Mehhaniseeritud väeosade transporteerimisel tuleb kasutada eri norme ning siin on vahet kasulik määrata tonnaži norm mitte ühele inimesele vastavalt, vaid juba ühele masinale. Mehhaniseeritud väeosades erineb ju isikliku koosseisu hulk tunduvalt harilikest väeosadest.

Üheks järgneva nõudmiseks sõjavägede transportidele dessantoperatsioonis oleks võimalus paigutada igale neist üks taktikaline üksus, milleks harilikult oli üks kompanii vastava vooriga. Maailmasõja kogemused aga näitavad, et suuremalt jaolt püüti ühel transportil maabumiskohale toime-

ned 5000—7000-tonnilised transportid. Transportide valikut ei tohi aga teostada šablooni järele, sest dessantoperatsiooni konkreetset ülesandet ning olukord võivad esitada eri nõudeid.

Kogemused näitavad, et dessandi eelvägede paigutamiseks, kui neid ei toimetata kohale sõjalaevadega, on kasulik kasutada vähema tonnažiga transporte. Selliselt näiteks toimusid ka sakslased Saaremaa dessantoperatsioonis 1917. aastal. Dessandi eelväed (131. ja 138. jalaväerügement) olid paigutatud aurikuile *Ekiti* (931 br. t), *Korsika* (2364 br. t) ja saate-laevale *Blitz*.

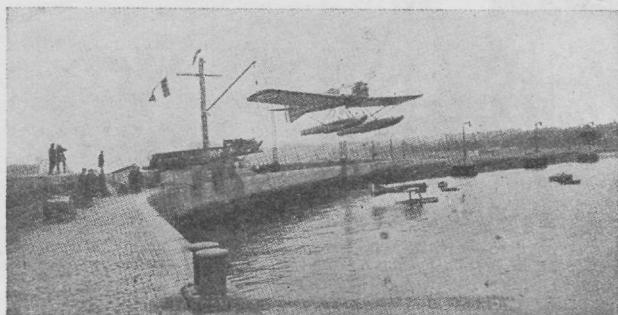
Peale selle esitab tänapäeva jalaväe lahingu tehnika ja eriti dessandist osavõtavad suurearvulised mehhaniseeritud osad transportide peale- ja mahalaadimise vahendeile suuri nõudmisi. Need vahendid peavad olema esiteks küllalt võimsad peale ja maha laadida ka kõige raskemaid vahendeid, mis dessantosale kaasas on, ja teiseks peavad nad võimaldama ka küllaldast peale- ja mahalaadimise kiirust!

Õhujõudude ülesanded dessantoperatsioonis.

Leitnant R. Hiisaar.

Kaasaegne dessantoperatsioon on niivõrd komplitseeritud sõjaline tegevus, millest peavad osa võtma nii maa-, mere- kui ka õhujõud. Viimasel ajal on hakatud kõikjal õhujõududele dessantoperatsioonis andma ikka suuremaid ja vastutusrikkamaid ülesandeid.

Kui rääkida laiaulatuslikust starateegilisest dessandist, siis on selge, et kaasaegne dessant ei või loota edule, kui ta pole kaitstud õhukalalaidungide eest ja samal ajal pole ka ise küllaldaselt varustatud õhujõudude toetusega. Kaasaegne dessantoperatsioon nõuab eriti hästi organiseeritud, läbimõeldud ja kokkukõlastatud tegevust kõikide väeliikide poolt.



Hüdroplaani start katapultilt.

Dessantoperatsiooni, väljudes õhujõudude koostöö vaatekohalt, võime jagada järgmistesse perioodidesse:

I. Operatsiooni ettevalmistav tegevus.

II. Vägede ja transportabinõude pealelaadimispunkti koondamine.

III. Pealelaadimine ja sõit merele.

IV. Dessandi maabumine ja esialgne tegevus kaldal.

Dessantoperatsioon loetakse lõppenuks siis, kui mahalaaditud vägedel on juba nn. operatiivne iseseisvus, s. o. kui dessantväed ei vaja

Laadimisvahendite võimsuse mõttes tuleks meelde tuletada juhtumit, mis esines 1925. a. prantsuse väeosade Süüriasse toimetamisel. Transport *Batania*, millele olid paigutatud tankid, tuli tagasi saata Marseille'sse ühes tankidega, kuna koha peal selgus, et laadimisvahendid osutusid tankide mahalaadimiseks nõrgaks.

Üldiselt on jõutud selgusele, et dessandi eel- osade jaoks kasutatavad transpordid peaksid olema varustatud kraanadega ja tõstepoomidega 3—5 t, mis osutuksid küllaldasiks dessandi eel-

enam vahetut laevastiku toetust ning võivad iseseisvalt asuda neile antud lahinguliste ülesannete täitmisele; siitpeale areneb tegevus juba hariliku jalaväe-lahingu raamistiku piires.

I. Operatsiooni ettevalmistav tegevus

algab sellest momendist peale, kui on kindlaks määratud dessandi maabumise rajoon ning dessantüksuste koosseis.

Selles perioodis õhujõudude tähtsamaks ülesandeks on maabumisrajooni luure toimetamine. Kõige enne peab toimetama maabumiskoha kaldarajooni ning mereala maastiku luuret, sest ükski maa- ega merekaart ei selgita maastiku ega mereala peensusi ning üksikasju niivõrd, kui see on tarvilik dessantoperatsiooni läbiviimiseks.

Kaasaegne aerofoto-tehnika võimaldab õhu-ülesvõtte abil heade vaatlustingimuste juures merepõhja reljeefi väikeste sügavuste juures kaunis täpselt kindlaks määrata, mis omab väga suurt tähtsust just esimeste dessantosade maabumisel.

Tihti tuleb ette, et täiesti tasases ja korrapäraselt tõusvas merepõhjas kalda lähedal teki- vad aja jooksul lainetuse mõjul kaldale paral- leelsed liivaseljäandikud ja sügavused. Maabuvad paadid, jõudes säärase seljandikuni, saavad mehed välja teadmisel, et siit peale kalda poole mere põhi juba reeglipäraselt tõuseb, kuid lei- des eest uuesti sügavuse, võib ajada mehed paa- nikasse ning selle tagajärjel nurjuda terve ope- ratsioon.

Aerofoto avastab ka veel palju teisigi üksik- asju merepõhja iseloomustamisel, nagu kive, miine, traattõkkeid, kunstlikke takistusi jne., mis aga kaldalt või mere poolt vaadates võivad jääda avastamatuks. Aerofoto peab avastama ka vastase kaitsehitised ja positsioonid kalda- rajoonis kuni 5 km sügavuseni, milline ala on vajalik sillapäise moodustamiseks ning dessant- osade esialgse positsiooni sissevõtmiseks. Täpne

osade kõige raskemate vahendite mahalaadimi- seks, nagu kerged tankid ja tanketid. Sõja- vägede transpordid, millelele on paigutatud dessandi peajõud, peaksid olema varustatud tõstepoomidega 5—20 t. Tänapäeva transpor- titele ei ole need nõudmised ka väga suured. Peale selle on vastava mahalaadimise kiiruse saavutamiseks vajalik, et iga lastiluuk oleks varustatud vähemalt kahe tõstepoomiga.

Iv.

aerofoto, täiendatud silmavaatlusega, võib avastada patareide, kuulipildujate pesade, kaevikute kui ka traattõkete asukohad.

Erilist tähelepanu maastiku luurel peab pöörama maabumiskoha lähedal olevaile kõrgustikele, kust avanevad maabumiskoha head tulistamise võimalused.

Harilikult maabumiskoht sagedasti kujutab endast väikest lahesoppi, mis esialgsel vaatlemisel näib olevat väga soodne dessandi maale saatmiseks, kuid lähemal vaatlusel võib osutuda selleks täiesti ebasobivaks, olles sügavuses ja tiibadel varustatud heade vaatlus- ning tulistamiskohtadega, mis dessandi hargnemise ja tihtigi dessandi tagasitõmbumise võib teha võimatuks. Sääraseid juhtumeid tuli palju ette Maailmasõjas Gallipoli operatsioonis.

Suurt tähelepanu õhuluurel peab pöörama ka ühendusteedele, mis viivad maabumiskohast vastase tagalasse.

Õhuluure ülesandeks jääb ka vastase laevastiku baaside tegevuse jälgimine, mis asuvad maabumiskoha läheduses, samuti sõjateatri ja laevade liikumise jälgimine selles rajoonis. Õhujõud peale luure, mida nõuavad maa- ja mereväe huvid, peavad toimetama veel maastiku luuret ka eneste tegevuse soodustamiseks, uuri-des hüdroplaanide teotsemise võimalusi ning maastiku omadusi, mis soodustavad lennukite tegevust maabumiskoha kaldarajoonis.

Eriti ettevaatlik peab maabumiskoha luure salajases hoidmises olema, et vastases kavatsetava operatsioonikoha suhtes mitte tähelepanu äratada. Ajaloolise näitena võiks mainida Seebrügge operatsiooni, mida ette valmistati suurima saladusekatte all, kuid selle peale vaatamata ei tulnud see Saksa väejuhatusele ootamatusena.

Luure maskeerimiseks peab samal ajal luuret toimetama ka paljudes teistes kohtades, sidudes neid ühtlasi mõnesuguste lahinguliste ülesannetega, et vastast viia eksiteele luure õige koha ja eesmärgi avastamisel.

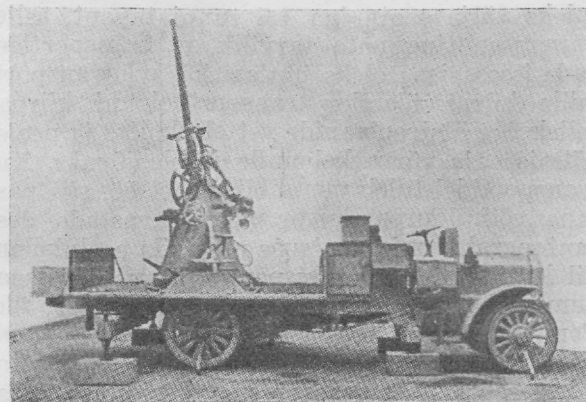
II. Vägede ja transportabinõude pealelaadimispunkti koondamine.

See dessantoperatsiooni tegevusperiood nõuab tugevat hävituslennukite toetust ja organiseeritud õhukaitseposte.

Pealelaadimispunkt peab asuma maabumiskohast võimalikult mitte kaugemal kui 1 öö teekond ja vägede ning transportide koondamine pealelaadimispunkti peab sündima mitte varem kui 2—3 päeva enne väljaastumist. Lühema aja, s. o. 2—3 päeva kestusel iga hävituslennuk võib päeva jooksul teha 3 luurelendu, üldkestusega kuni 4,5 tundi. Suvel on valget aega

18 tundi. Luurelennud sünnivad 3-lennukilise grupiga, seega päeva jooksul on vaja välja saata $18 : 4,5 = 4$ vahetust, s. o. 12 lennukit, ning reservis veel väljalangenud lennukite asendamiseks 6, seega kokku 18 lennukit. Peab tähen-dama aga, et säärane hävituslennukite kaitse-tegevus võib kergesti demaskeerida kavatseta-vat operatsiooni.

Kui sakslased 1918. astal seadsid sisse lennukite valveteenistuse St. Hoben'i metsa üle, siis



Autole monteeritud 37-mm õk-kahur.

see otsekohe tõmbas prantsuse lendurite tähelepanu endale ning viimased peagi avastasid, et sakslased varjavad selles metsas kaugelaskerikahuri positsiooni, kust Pariisi pommitati.

Et pealelaadimispunkt oleks tagatud vastase ootamatute õhukallaletungide eest, selleks peab koondamise ning laadimise ajaks välja panema õhukaitsepostid, milliseid ülesandeid kõige otsustavalt võivad täita veoautole monteeritud õk-kahurid.

III. Pealelaadimine ja sõit merele.

Pealelaadimise kestusel teostab õhukaitse sadama kaitset, kuna merel liikumise ajal õhukaitse teostab:

- a) taktikalist luuret kolonni liikumisel,
- b) kolonni kaitset vastase a-laevade vastu,
- d) kaugeluuret, mis eriti peab selgitama vastase peajõudude asukoha ning liikumissuuna.

Katsed näitavad, et laevastiku kaitse teostamine lennukite poolt, kui viimased peavad välja lendama aerodroomilt, on väga raskendatud, kui laevad asuvad aerodroomist kaugemal kui 100 miili ja nimelt just surnud aja kaotuse tõttu, mis kulub lennukitel selleks, et jõuda aerodroomilt laevadeni. Lennukij töö- ehk nn.

kasulikku aega arvestatakse järgmise valemi järgi: $t^1 = t - \frac{2S}{V}$, kus $t^1 =$ töö- ehk kasulik aeg tundides, $t =$ küttematerjal lennutundides, $s =$ laevastiku kaugus aerodroomist miilides ning $v =$ lennu kiirus miilides.

Kui võtta ligiluure-lennuki ligikaudsed andmed, kus $t = 4,5$ tundi, $s = 100$ miili ning kiirus 75 miili tunnis, siis $t^1 = 4,5 - \frac{200}{75} = 4,5 - 2,66$, s. o. ligi 2 tundi ja jättes lennukile veel $0,5$ tundi lennu tagavaraks, siis luurelennukeid tuleks välja saata iga $1,5$ tunni tagant, sellepärast on tingimata tarvilik, et transportlaevade koosseisus oleks ühtlasi ka aviotransport, mille kiirus ületaks transportkolonni kiiruse selleks, et hüdroplaanide vettelaskmise ja pealevõtmise aja võrra kolonnile järele jõuaks. Kui transportidel tuleb merel olla üle 1 öö, siis vastane võib luureandmete põhjal avastada desantoperatsiooni kavatsuse ning siis peab kolonnil kaasas olema tugev pommitussalk, et maabumiskohas saavutada ülekaalu vastase üle. Pommituslennukite ülesandeks jääb vastase õhujõudude sidumine ja aerodroomide hävitamine selleks, et dessant merel viibides ootamatult ei satuks õhurünnaku ohvriks. Pommituslennukite edu tagamiseks toimetatakse perioodilist luuret vastase aerodroomide üle, hoides täielikus saladuses dessandi väljumise aja, vastasel korral lennukid võivad juba varakult lahkuda aerodroomilt ja seega löök antakse tühjusse.

Aerodroomide pommitamisega saavutatakse üheaegselt 2 eesmärki: 1) pommiakudega muudetakse aerodroom lennukitele maandumiseks ja õhkutõusmiseks ajutiselt tarvitamiseks ja 2) angaaride lõhkumisega hävitatakse ja viiakse rivist välja lennukid ise.

Aerodroomide pommitamist, tänu suurele märgile, võib ette võtta ka öösel, millal vastase õhukaitsevahendite kasutamine on piiratud. Aerodroomi lõhkumiseks on kasulik tarvitada kergemaid pomme, arvestades, et 15 -kg pommi lõhkemisel tekkinud auk on tõsiseks takistuseks lennukitele õhkutõusmisel ja maandumisel. Loomulikult suuremakaliibrilised pommid teevad maasse augud, millede täisajamine võtab kaugelt rohkem aega. Näitena võiks tuua, et 5 -puudaline pomm, mille lõhkeainesse on ühtlasi segatud keemilisi aineid, varustatud viit-süütajaga, teeb suvel kõvasse mullasesse pinda augu, millest välja paisatud mulla maht on 61 m^3 .

10 sellise augu täisajamiseks ja kinnitrampimiseks kulub ära 61 inimesel \dot{a} 8 töötundi, sest normaalselt 1 inimene suudab 8 tunni jooksul täis ajada keskmiselt 10 m^3 . Intensiiv-

sema töö ja suurendatud töönormide juures tõstes töötõhukust ka 2 -kordseks, kulub siiski 30 inimesel \dot{a} 8 töötundi, peale selle veel dega-seerimistööd.

Purustatud aerodroomide kordaseadmise aega võib lühendada sel teel, kui mürsuaugud katta selleks otstarbeks varem valmistatud laudadest platvormidega.

Angaaride hävitamine otseste tabamiste teel on raskem ja keerulisem ülesanne ja nõuab päevasel ajalgi suurt vilumust ja head sihtimist, kasutades selleks tugevajõulisi süütepomme. Seda tegevust võib edukalt läbi viia vaid koidikul, s. o. samal ajal, kui algab dessandi maalesaatmine.

IV. Dessandi maabumine ja esialgne tegevus kaldal.

Kõige tähtsam ja vastutusrikkam ülesanne on dessandi esimese osa nn. löögiosa maalesaatmine ja positsiooni sissevõtmine oma peajõudude hargnemise tagamiseks vastase territooriumil. Esimeste osade tegevus määrab peamiselt alati terve operatsiooni edaspidise saaduse ja käigu.

Dessandi maabumisel on õhujõududel täita järgmised ülesanded:

1) Laevaartilleria-tule korrigeerimine.

Peaaegu alati vajavad dessantosad laevaartilleria-tule toetust, kui kaldal on tegemist vastase dessandikaitse osadega. Selleks lennukid korrigeerivad laevade artilleria-tuld, mis on määratud tulistama lähedal olevaid rannapatareisid ja kaldaosi. Lennukid korrigeerivad ka ühtlasi laevaartilleria tõkketuld, mis takistab vastase uute osade kohaletoomist, mis ei asu veel dessantvägede tule all, takistades seega mitterünnatavatel osadel abistada rünnatavaid osi. Lennuk peab siin pidama sidet nii tulistaja laevaga kui ka edasilikuvate dessantosadega, et tõhusalt juhtida ülekantavat tõkketuld.

2) Vastase tagalas luure toimetamine.

Siin peab eriti silmas pidama maabumiskohta suunduvaid ühendusteid, millede kaudu võivad juurde tulla vastase reservid, et sellest varakult informeerida nii maaväeosade kui ka laevastiku juhti.

3) Dessantrajooni õhuülekaalu saavutamine.

Et maabumiskohas õhuülekaalu saavutada, selleks on vaja tugevat hävituslennukite üksust, mis on aviotranspordil dessandiga kaasa võetud, kui maabumiskoht asub oma õhujõudude baasist väljaspool hävituslennukite tegevusraadiust. Esimesed dessantosad, olles esialgu abitud enne maabumist, sattudes lennukite tule alla, võivad saada hävitatud juba enne tegevuse algamist.

4) Mereala luure toimetamine.

Luurelennukid peavad alaliselt informeerima laevastiku juhti liikvel olevaist vastase merejõududest.

5) Dessantlaevade kaitse vastase a-laevade rünnaku eest.

Tihti dessantlaevad kui ka nende saate-laevad jäävad ankrule dessandi maalesaatmise ajaks, olles ise samal ajal a-laevade rünnaku ohus; sel ajal peavad pommilennukid valvet dessantlaevade peatusrajoonis.

6) Lahingutegevus vastase kaldaosade vastu.

Head abi võivad lennukid pakkuda dessant-
osadele nende maabumismomendil, surudes maha vastase tule kõige kriitilisemal hetkel.

Esimeste ešelonide maalesaatmise ja esialgse tegevuse ajal kaldal võib kasutada ainult hüdroplaane järgmistel kaalutlustel:

a) dessantosade maalesaatmine võtab liiga palju aega selleks, et lennukite õhusviibimise kestusel jõutaks leida ja korda seada neile sobivaid maandumispaiku,

b) igal juhul pole võimalik esimeste osade poolt allaheidetud maa-alal korraldada maandumispaiku,

d) lennukite, isikliku koosseisu, lahinguvarustise ning küttematerjali kohaletoometamine aerodroomile võtab palju aega.

Arvestades eespooltoodud kaalutlusi, esimesi ülesandeid operatsioonis, nagu luure toi-

metamine, artilleeria-tule korrigeerimine, õhu-ülekaalu saavutamine jne., võivad täita ikkagi aviotranspordil kaasavõetud hüdroplaanid ja alles hiljem, kui on maal jõutud korda seada vastavad aerodroomid, võivad tegevusse astuda ka maalennukid.

Dessantoperatsioonist osavõtivate õhujõudude operatiivne alluvus ja juhtimise organisatsioon.

Dessantoperatsioonist osavõtavad õhujõud peavad alluma selleks eraldi määratud juhile, kes on ühtlasi laevastiku juhi ligemaks abilisiks õhujõudude alal. Tema asukoht peab olema seal, kus tal kergem ja otstarbekohasem oleks juhtida õhujõudude tegevust kogu operatsiooni kestusel.

Soodsam koht selleks on laevastiku juhi kui maabuseni dessantoperatsiooni üldjuhi vahetu lähedus, kus tal avaneb võimalus olla kursis kogu operatsiooni käiguga.

Lõpuks peab tähendama, et dessantoperatsioonist osavõtavad õhujõud peavad selleks eraldi ette valmistatud olema ning varakult kuuluma juba dessantoperatsioonist osavõtivate üksuste koosseisu, sest neil lasuvad ülesanded erinevad nii maa- kui ka mereleennukite tavalistest ülesannetest. Kõige otstarbekohasem on neid aga erialaliselt ette valmistada juba rahuajal.

Sõdijate õigused meresõjas.

J. J.

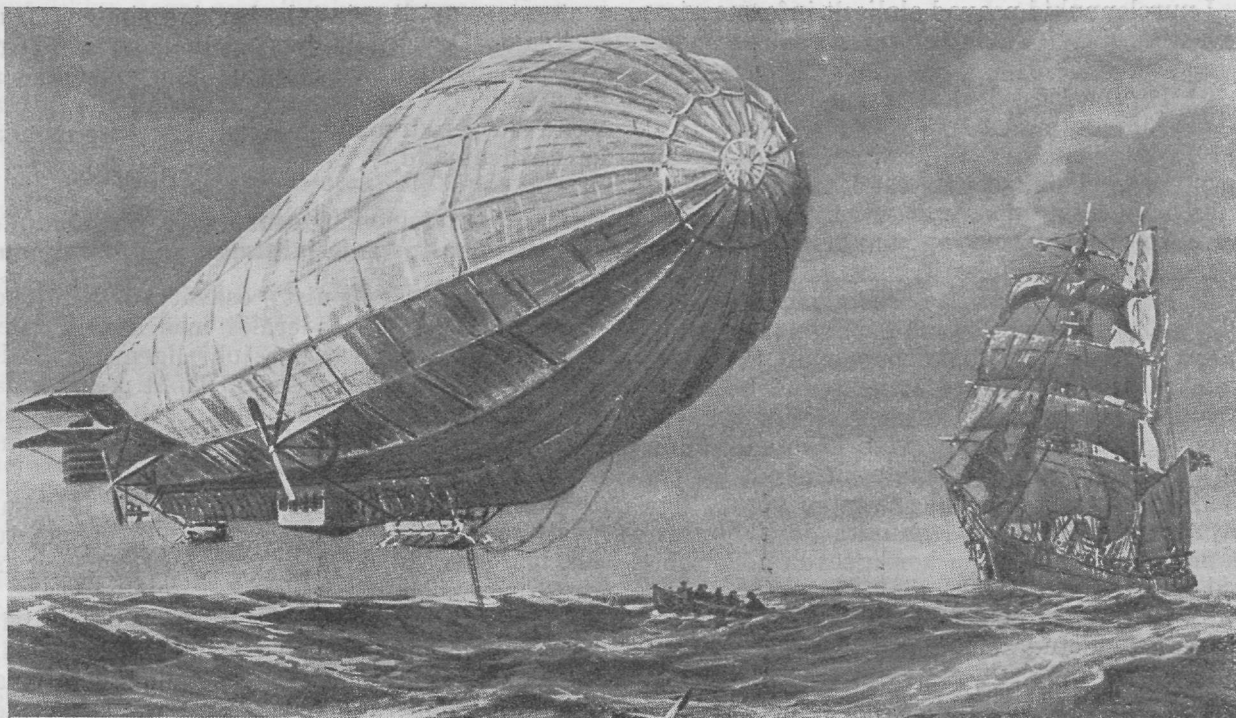
Laevade vaatlus ja läbiotsimine.

Sõdijate sõjalaevadel on erapooletute kaubalaevade peatamise, vaatluse ja läbiotsimise õigus nende rahvuse, lähte- ja sihtsada, laadungi või kaupade laadi, sõidu põhjuste või mõnede muude asjaolude selgitamiseks, mis tingitud sõjalaolukorrast. Loomulikult omab säärane õigus erilist tähtsust blokaadi, sõjakonterbandi ja erapooletusevastaste teenete suhtes, kuna neil juhtudel seadusevastast tegevust saab kindlaks määrata ikkagi peamiselt vaatluse ja läbiotsimise teel.

See on sõjalaevade õigus sõjaajal, kuna rahuajal järelevalve õigus ulatub ainult meriröövi, orjade müügi ja veo ning üldse mereõiguse rikkumise vastu võitlemise kohta. Varem aegadel õitses meriröövlus kõikidel meredel, eriti aga Aafrika rannal, kuna praegu esineb see veel Hiina vetes. Rahvusvahelises õiguses mõistetakse meriröövi all eralaevade või isikute poolt korda saadetud varanduste röövimist või vägivalda tarvitamist kas omal või

võõral laeval. Merirööv, samuti ka orjakauplus loetakse kuriteoks kogu tsiviliseeritud maailma vastu ja selle vastu on peetud ägedat võitlust juba muistsest ajast. Meriröövlid ja merirööviks kasutatud laevad loetakse väljaspool riikkondsust ja nad alluvad neid kinnivõtja riigi võimudele ja seadustele, vaatamata sellele, kas nad kannavad mõne riigi lippu seaduslikult või seadusevastaselt. Seda meriröövluse vastu võitlemise õigust loetakse ka iga riigi kohustuseks. Selle õiguse teostamisel peab siiski olema ettevaatlik, kuna põhjusega kinnipeetud laeval on õigus nõuda kahjutasu.

Ainult vaatluse ja läbiotsimisega võib sõdija sõjalaev kindlaks määrata ulgumerel kohatud laeva ja sellel oleva kauba laadi, mille tõttu see on leidnud üldist tunnustamist riikide poolt ja rahvusvahelise õiguse järgi loetakse sõdija vastuvaidlemata õiguseks. Vaieldavaks küsimuseks võiks olla ainult vaatluse ja läbiotsimise korraldamise viis ja teostamise ulatus, kui sellega asjata takistatakse ja kah-



Moodne kaubalaevade peataja ja läbiotsija Maailmasõjas.

justatakse erapooletute seaduslikku kaubandust.

Enne Maailmasõda sõdija sõjalaev, kohates ulgumerel erapooletut kaubalaeva, pidi tema peatama, saatma ohvitseri laeva läbi otsima ja kohapeal otsustama, kas teda kinni võtta või lasta vabaks. Varsti pärast sõja algust loobusid liitlased säärasest korrast ja käsutasid kõik ettejuhtuvad erapooletud kaubalaevad teatud sadamaisse, kus teostati põhjalik läbiotsimine ning laevu päevade viisi kinni peeti.

Neutraalriigid, eriti Am. Ühendriigid, avaldasid ägedaid proteste liitlaste säärase tegevise vastu. Oma vastuses neile protestidele inglased väitsid, et kaasaegsete sõjapidamise tingimuste juures laeva sadamasse saatmine läbiotsimiseks osutub tingimata vajalikuks, või vastasel korral peab laevade vaatluse ja läbiotsimise õiguse tarvitamisest loobuma, kuna moodsate laevade ehitusviisi ja suurus teevad läbiotsimise merel äärmiselt raskeks ning sõjakerbandid leidmise, mis tihti peidetud teiste kaupade nimetustega pakkides, reisijate kohvrites jne., tegelikult võimatuks. Samuti kaubalaevade ilma hoiatuseta põhjalaskmine Saksa a-laevade poolt tegevat kaubalaevade peatuse merel ohtlikuks neile endile ning sellepärast Briti valitsus olevat sunnitud tarvitusele võtma äärmisi ja mõjuvaid abinõusid oma õiguste

rakendamiseks laevade vaatlusel ja läbiotsimisel.

Prantsusmaa vastus oli umbes samataoline ning selles märgiti, et vaatluseks ja läbiotsimiseks laevad peab saadetama sadamasse, kui seda põhjustab mere seisukord, laadungi laad või kaupade paigutus, samuti kahtlus laadungi ja laeva dokumentide suhtes, mis teeb selle toiminguga aegaviitvaks ja merel ohtlikuks nii peatajale kui ka läbiotsitavale laevale.

Am. Ühendriikide valitsus, üks ägedamaid protesteerijaid, mainis, et mõjukamate mereriikide, seal hulgas Suur-Britannia, Prantsusmaa, Saksamaa ja Ühendriikide meresõjapidamise reeglites on juba 1888. a. peale kehtimas määrus, mis keelab laevade vaatluseks ja läbiotsimiseks juhtida neid teelt kõrvale ning viia sadamasse. Ühtlasi märgiti, et kaasaja laevade suurenenud mõõdud ei ole mingiks seadusepäraseks vabanduseks ega põhjuseks, kuna säärane viivitus toob määratud kahjusid laevaomanikele ja on vastuolus üldtunnustatud rahvusvaheliste meresõja kohta käivate normidega. Palju samasisulisi märgukirju vahetati liitlaste ja erapooletute riikide vahel, mis enamikus jäeti liitlaste poolt tähele panemata, kuni lõpuks ka Am. Ühendriigid astusid sõtta liitlaste poolel. Küsimus on praegugi lahtine ja ootab lahendamist tulevikus.

Ootamatult võib variseda terveim ja tugevaim mees!

Haigus ja õnnetus võib tabada sindki keset kõige paremat iga.

„EKS-MAJA“

elukindlustuse poliis kannab hoolt sinu enda vanaduspäevade ja sinu pere **õnneliku tuleviku** eest.

TAIMEVÕI
ASTA
KES KORD ON OSTNUD-OSTAB JÄLLE!

TAIMEVÕI TEHAS
„OLIVIA“

TALLINN, VOLTA T. 3. TELEF. 431-97

ELEKTRI-ARMATUURIDE TÖÖSTUS

«**RIEX**»
J. LANDMANN

VALGUSTUSKEHAD

Kristall-lühtrid

Armatuurid

Laua-, seinalambid

Lambivarjud

Reklaamvalgustus

Galvaanilised tööd

MAITSERIKAS. TÄPNE TÖÖ. RIKKALIK VALIK
MÕODUKAD HINNAD.

TÖÖSTUS: Tallinn, Dunkri tän. 4, telef. 463-70

Müügikoht: Vene tänav nr. 8,
II kord. Tel. 483-94

A-S. VENNAD KIMBERG

TRAADI- JA NAELATEHASED.

Kontor: Nunne 16
Telefon 448-17

TALLINN

Tehased: Katusepapi 35
Telefon 304-34

MEIE VALMISTAME:

NAELU —

lati-, katuse-, papi-, pleki-, vormi-, side-, sadulsepa-,
saapa-, paadi-, kaare- jne. ● KABJANAELU ● OKAS-
TRAADI OBADUSI ● TRAATI — haljast, põletatud,
tsingitud, vasetatud, lakeeritud, vedru-, telegraafi-,
klaasimise- jne. ● OKASTRAATI ● HOBUSERAUDU
NEETE — rauast, vasest, alumiiniumist ● RAUA-
VITRIOOLI

Metalli tööstus aktsiaselts

„ILMARINE“

TALLINN, PÕHJA PST. 21

TELEFONI-KESKJAAM 416-40

Varemalt vägevad mereriigid lugesid oma õiguseks teostada teise riigi laevade vaatlust ja läbiotsimist nii sõja- kui ka rahuajal. Mõni aasta pärast Am. Ühendriikide iseseisvuse saavutamist Inglise sõjalaevad tihti peatasid ulgumerel Ameerika laevu ja võtsid maha meeskonna liikmeid, keda kahtlustasid deserteerimises Briti laevadelt. Oli isegi juhus, kus Inglise sõjalaev tuli New Yorgi sadamasse ja võttis maha inimesi Ameerika kaubalaevalt otse sadamavõimude silma all. Kui hiljem Inglise sõjalaevad hakkasid peatama koguni Ameerika sõjalaevu põgenike otsimiseks, oli selle tagajärjeks 1812. a. sõda. Kuigi rahulepingus midagi ei räägitud sõda põhjustanud laevade peatamisest ja läbiotsimisest, loobusid inglased siiski säärasest tegevusest ega ole seda ka hiljemalt kasutanud rahuajal.

Siinkohal tuleks märkida, et kahel korral Ühendriikide osavõtmine sõjast oli suurel määral tingitud just ebaseaduslikust laevade peatamisest ja läbiotsimisest. Esimene, nagu ülemal tähendatud, inglastega 1812.—1814. a. ja teine Saksamaaga 1917.—1918. a., nende seadusevastasest käitumisest kaubalaevadega.

Erapooletute ja mittesõdijate õiguste austamine on tavaks saanud juba muistsest ajast. Inimkonna ajaloo algusest kuni 1915. a. oli merel reisijate ja laevameeskonna julgeoleku kindlustamine peagu rikkumatuks mereseaduseks. Sõdijad lugesid oma kohuseks isegi vaenlase kaubalaevade põhjalaskmisel maha võtta ja hoolitseda reisijate ja meeskonna julgeoleku eest, kuni sakslased oma sõjapidamise viisiga hülgasid selle humanse meresõja reegli.

Maailmasõja kogemused.

Maailmasõja algul Saksamaa pidas kinni rahvusvahelistest meresõja normidest. Saksa ristleja „Emden“ ristles kuude viisi Kaug-Ida vetes, kus ta hävitas rea liitlaste kaubalaevu, sealjuures ei kaotanud elu ükski reisija ega meeskonna liige. Sama oli maksev ka kõigi teiste Saksa sõjalaevade suhtes kuni 4. veebruarini 1915. a., millal Saksamaa kuulutas, et iga vaenlase kaubalaev, mida kohatakse pärast 15. veebruari 1915. a. sõjapiirkonnaks kuulutatud Briti saari ümbritsevates vetes, lastakse põhja, kusjuures võivad hädaohtu sattuda laevade meeskonnad ja reisijad. See teadaanne sisaldas samuti hoiatuse erapooletuile, hoiduda kõrvale neist veealadest, vastasel korral võivad nad hädaohtu sattuda, kuna neid võidakse pidada vaenlase laevadeks, kes kurjasti tarvitaavad erapooletut lippu. Teadaandes mainiti ka, et säärane korraldus on kehtima pandud kättemaksu abinõuna rahvusvahelise õiguse rikkumise

parast liitlaste poolt, kes seadusevastase merekaubanduse takistamisega püüdsid näjutada Saksamaa tsiviilelanikkonda, et sellega sundida teda alistumisele.

1. mail 1915. a. avaldasid Ameerika ajalehed teate, arvatavasti Saksa suursaatkonna algatusel, milles hoiatati reisijaid ette võtta reisi Saksamaa vaenlastele kuuluvail laevadel ja eriti „Lusitania“l, mis samal kuupäeval New Yorgist välja sõitis. 7. mail torpedeeriti „Lusitania“ ilma hoiatuseta ja 1959 laeval olevast inimesest hukkus 1198, nende hulgas palju erapooletute riikide kodanikke. Laev oli relvastamata, ei vedanud sõjavägesid ja väljus sadamast kokkukõlas Ühendriikide seadustega. Vähe hiljem said sama saatuse osaliseks inglise reisijatelaev „Arabic“ ja prantsuse „Sussex“, mõlemad relvastamata, kus ohvrite hulgas oli jällegi palju erapooletuid isikuid.

Sel puhul vahetati palju märgukirju erapooletute ja Saksamaa vahel. Eriti ägedalt protesteerisid Ühendriigid rahvusvahelise õiguse rikkumise vastu Saksamaa poolt, kuna viimane püüdis oma teguviisi õigustada kättemaksu alusel, sest liitlased olevat juba varemalt ja pidevalt rikkunud rahvusvahelist õigust.

18. aprillil 1916. a. Ühendriigid teatasid Saksamaale, et katkestab diplomaatilised suhted, kui Saksamaa kohe ei loobu oma senistest sõjapidamise viisidest, eriti a-laevade terrorist. Sellele järgnes sama aasta 4. mail vastus, et Saksamaa edaspidi piirdub ainult vastase lahingujõudude hävitamisega ja et tema on teinud selle kohta oma merejõududele järgmise korralduse: „Kokkukõlas üldtunnustatud rahvusvahelise õiguse üldtunnustatud põhimõtetega kaubalaevade vaatluse ja läbiotsimise suhtes, olgu need laevad sõjapiirkonnaks kuulutatud vee-alal või väljaspool seda, ei pea saama põhja lastud ilma hoiatamata ja inimelusid päästmata, kui mitte need laevad ei katsunud põgeneda või ei avaldanud vastupanu.“

See oli Saksamaa poolt osaliseks tunnustamiseks, et tema senine a-laevade tegevus oli rahvusvahelise õiguse rikkumine ja et samahästi a-laevade kui pealveelaevade peamiseks kohuseks kaubalaevade hävitamisel on inimelude julgeoleku eest hoolitsemine.

Järgnevail kuudel Saksa merejõud laevade peatamisel üldiselt pidasid kinni neist määrustest, kuigi laevade meeskondadega ja reisijatega käitumine oli hoolimatu. Neid sunniti tihti laevadelt lahkuma väikestes paatides lahtisel merel, kaugel randadest, sellega saates neid hädaohtudesse ja raskustesse.

31. jaanuaril 1917. a. otsustas Saksamaa tagasi pöörduda oma endisele piiramata veealusele

sõjapidamisele ning kuulutas Inglismaa, Prantsusmaa ja Itaalia randu uhtuvad veed sõjatsocniks ühes ähvardusega, et peale 1. veebruari kõik laevad, olgu vaenlase või erapooletud, mis tulevad sellesse piirkonda, lastakse ilma hoiatuse ja vaatluse ja läbiotsimise formaalsusteta põhja. Selle otseseks tagajärjeks oli, et Am.-Ühendriigid 3. veebruaril katkestasid diplomaatilised suhted ja 6. aprillil 1917. a. kuulutasid sõja Saksamaale.

Teostamise kord.

Laevade vaatluse ja läbiotsimise teostamise korra kohta puuduvad seni rahvusvahelise ulatusega materiaalõiguslikud normid ja sellel alal kehtivad iga riigi siseseadusandlusega korraldatud määrused, millele riikide poolt aluseks võetud 1856. a. Pariisi konventsioonis ja 1909. a. Londoni deklaratsioonis väljendatud põhimõtted.

Meil kehtivad täiel määral end. vene normid, meremäärustiku § 253 lisa „Määrus merepriiside kohta“ ja selle määruse § 26 lisa „Juhendid laevade peatamise, vaatluse, läbiotsimise, arreteerimise ning laevade saatmise ja üleandmise korra kohta“. Meil ilmunud täiendus selle kohta (RT 1920, 211/212) sisaldab ainult mõnesuguseid redaktsioonilisi muudatusi ning priisikohtute asutamist ja nende koosseise.

Määruses öeldakse, et see on kohaldatav igal juhul, välja arvatud juhul, kui selle kohta on teiste riikidega sõlmitud erilepingud. Riigivõimule on aga jäetud võimalus neid reegleid mitte kohaldada nende riikide suhtes, kes ise neid ei tunnusta.

Jättes kõrvale määruse üksikasjalise analüüsi, kuna selles küllalt selgesti on väljendatud laevade peatamise ja vaatluse kord, tuleb siinkohal märkida, et uue Laevateenistuse määrustiku jõustumisega kaotab suuremas osas kehtivuse end. vene meremäärustik ning oleks vist juba aeg ka ülejäänud osa ümbertöötamiseks või uute koostamiseks muutunud olude ja vaadete kohaselt.

Üldiselt peab laevade peatamisel ja läbiotsimisel talitama tarviliku ettevaatuse ja lugupidamisega, pidades silmas kehtivaid määrusi ja sellekohaseid lepinguid. Vägivaldale võib tarvitada ainult laeva põgenemise või vastuhakkamise korral. Erilist tähtsust evivad laeva paberid, kuna neil on sagedasti otsustav tähendus laeva sihi ja kaupade laadi kohta. Muidugi ei paku laeva dokumendid, mis võivad ka võltsitud olla, alati selget tõendust laeva suuna ja laadungi kohta. Näiteks, kui laev on tema õigest kursist põhjusega kaugele kõrvale kaldunud ning ei ole saanud rahuldavat tõendust

sellele, ei või muidugi rahulduda ainult laeva paberite kontrollimisega, vaid peab läbiotsimisega või mõnel muul viisil püüdma selgitada tõelist olukorda.

Laeva dokumendid.

Kuivõrd tähtsaks loetakse laeva dokumentide tundmist, näitab asjaolu, et paljud riigid paigutavad oma meremäärustikesse lisadena kõikide tähtsamate mereriikide laeva dokumentide loetelu ja mõned isegi täielikud vormid, et igal mereväehvitseril oleks võimalus nendega lähemalt tutvuneda ning juhul, kui on määratud laevade vaatlust ja läbiotsimist teostama, nad oleksid võimelised neid ülesandeid tagajärjekalt täitma. Samuti on neis lisandis toodud vaatlusel ja läbiotsimisel laeva dokumentidesse tehtavate mitmesuguste sissekannete ja märkuste vormid, kuna hoopis tigemata jäetud või puudulikkude sissekannete tõttu võivad hiljem tekkida väga tõsised ja mittesoovitavad sekeldused.

Kui juba mõjukad mereriigid osutavad säärast tähelepanu kaubalaevade dokumentide tundmisele, seda enam on see tarvilik väikeriikide seisukohalt ning seda ei tuleks ka unustada meie uute vastavate määruste koostamisel.

Kuna laeva pabereil, nagu eespool nägime, on määrav tähtsus laeva vaatlusel ja läbiotsimisel, siis vaatleme, missugused dokumendid peavad olema igal kaubalaeval. Harilikult leiduvad igal merelaeval järgmised dokumendid: laeva omanditunnistus, liputunnistus, laeva registreerimistunnistus, mõõdutunnistus, merekõlblikkuse tunnistus, laevapäevaramat, meeskonna nimestik, reisijate nimestik, sanitaartunnistus. Peale nende alaliste dokumentide peab laevas olema veel kaubadokumendid, nagu veolepingud, charter-party ja konossement ning tarvilised mereeadused.

Laeva omanditunnistus (Beilbrief, builder's certificate), milles laevaehitajad tõendavad laevaomaniku õigusi ning kus leiduvad ka kõik laeva omandiõiguse edasiandepalkkirjad. Need palkkirjad evivad erilist tähtsust siis, kui tuleb otsustamisele, kas omandiõiguse edasiandmine on toimunud enne või pärast sõjategevuse algust.

Liputunnistus (Flaggen Attest, attestation of flag). Laev meresõidus moodustab teatud terviku rahvusvahelises liiklemises. Tema seotud isikud, varad ja juriidilised suhted peavad alluma teatud riigi seadustele ja sellest ongi tingitud laevade riiklikkondsus ehk rahvus. Laeva riiklikkondsuse aluseks on harilikult tema omanikkude kodakondsus, kuid selles on mitu süsteemi. Ühtede seaduste järgi

loetakse laev teatud riigi laevaks ainult siis, kui kõik tema omanikud on selle riigi kodanikud, kuna teistel maadel küünib vaid laeva registreerimisest, et omada sealset kodakondsust.

Meie laevade kinnistamise ja registreerimise seaduse (RT 9, 1937) järgi laev loetakse eesti laevaks ja omab lipuõigust, kui ta kuulub: 1) Eesti kodanikule; 2) laevaühingule, kus vähemalt 50% laeva väärtusest kuulub Eesti kodanikele; 3) täisühingule, kus vähemalt pool täisosanike arvust ning prokurist on Eesti kodanikud ja vähemalt 50% täisühingu varast kuulub Eesti kodanikele; 4) usaldusühingule, kelle kõik täisosanikud ning prokurist on Eesti kodanikud ja vähemalt 50% usaldusühingu varast kuulub Eesti kodanikele; 5) aktsiaseltsile või kooperatiivühingule, kelle juhatus asub Eestis ning juhatuse liikmete enamik koosneb Eesti kodanikest, ja 6) erandina teedeministri igakordsel loal ka välismaa kodanikele või juuriidilisile isikuile kuuluv laev, vähemalt 500 br.-reg.-tonni mahuga, kui laeva esindajaks on Eesti kodanik, kellel volitus käsutada laeva ühevõrdselt omanikuga ja kui laeva omanik

maksab Veeteede Talituse deposiiti teatud summa võimalike laeva vastu tekkivate nõuete katteks, mis ei või ületada laevapere kuue kuu palgasummat.

Laeva registreerimistunnistus (Schiffs Certifikat, certificate of registry). Registreerimistunnistus sisaldab laeva nime, rahvuse, ametliku numbri, kutsesignaali, laevaomaniku nime, ehitamise aja, möödud ja tonnaži ning üldise kirjelduse ja registreerimisadama. Meie seaduse järgi laevad, mahuga vähemalt 20 br.-reg.-tonni, välja arvatud purjelaevad, puupraamid ja lodjad, peavad olema kantud Veeteede Talituses peetavasse laevakinnistusregistrisse. Nende kinnistamisel antakse Eesti lipu kandmise õiguse tõendiks eespoolmainitud liputunnistus ning kinnistusregistri ja muudes seadustes nõutud andmete tõendiks — laevatunnistus. Kinnistamata laeva või muu ujuvabinõu registreerimisel antakse liputunnistuse ja laevatunnistuse asemel Eesti lipu kandmise ja omandiõiguse ning muude ettenähtud andmete tõendiks üldine laeva registreerimistunnistus.

Ahvenamaa saarte relvastamine.

Vanem-leitnant A. Vares.

Ahvenamaa, Soome Ahvenanmaa ja Rootsi Åland, on saarestik, mis koosneb 6 500 suuremast ja väiksemast kaljusaarest, millede pindala kokku on 1 426 km² ja kus elab umbes 27 000 elanikku.

Ahvenamaa saarestik asub Põhjalahe (Botnia) suudmes Rootsi ja Soome ranna vahel.

Soome rannast, Turu ranniku saarestikust jätkub katkestamatu saarte ja rahude ahelik, kuni lõpeb suurema saarega, mida nimetatakse Ahvena mandriks. Selle suurema saare ümber on grupeerunud rida vähemaid saari, mis eralduvad Ahvena mandrist vaid kitsaste väinade läbi nagu Eckerö, Lemland ja Lumparland. Ahvenamaa saarestikku eraldab Rootsi idarannast umbes 50 km laiune ja kuni 300 m sügav Ahvenameri.

Saarte kaljune pind tõuseb kohati kuni 70 m kõrgele üle merepinna, moodustades Ahvena mandri põhjaosas 132 meetri kõrguse Orrdalsklint kõrgustiku. Kõrgustikkude vahelistesse lohkudesse on koondunud põllud ja niidud, kuna muu osa saarestikust on kaetud enamikus okaspuumetsaga. Pehme merekliima soodustab põlularimist ja karjakasvatamist. Nagu see on omane saarerahvale, kellest 96% on rootslased, on siin hästi arenenud ka kalapüük ja Ahvena-

maa mehed on tublid meremehed, keda võib kohata kõikidel meredel, eriti aga Soome ja Rootsi kaugesõidulaevadel.

Administratsiooni keskuseks ja suuremaks sadamaks on maakonnalinn Maarianhamina, kus 1919. aasta loenduse andmeil oli 1300 elanikku.

Ahvenamaa saarte elanikkonda peetakse viikingite järeltulijaks, kes umbes aastal 800 p. Kr. asunud saartele.

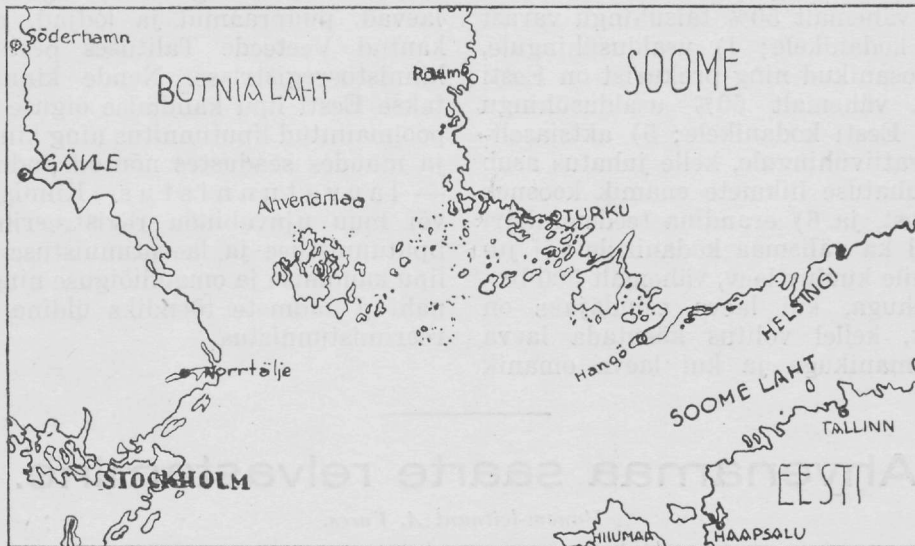
Kuni Rootsi valitsuse lõpuni allusid saared Rootsi riigile, olles administratiivselt Soome ühik. Soomemaa allutamisel Venele läksid ka saared Vene riigi valdusse, mis kestis kuni Soome iseseisvaks saamiseni, millal need saared kui Soome ajalooline osa jäid ka iseseisva Soome alluvusse, hoolimata sellest, et saare elanikkond koosnes suures enamikus rootslasist. Viimane ajaolu tekitaski kuulsa „Ahvenamaa küsimuse“ 1920. aastal Rahvasteliidus.

Krimmi sõja ajal, millal Inglise Läänemere ekspeditsioon võttis ette rünnakuid Vene Balti mere sadamate vastu, oli Ahvenamaa Bomarsundi kindlus ainuke, mis langes aastal 1854 inglaste kätte.

Kuna Venemaa tol ajal oli peagu kõigi Lääne-Euroopa riikidega vaenujalal, siis oli

loomulik, et Krimmi sõjale järgnenud Pariisi rahukonverentsil 1856. aastal pidi Venemaa teiste temale väga alandavate rahulepingu tingimuste hulgas leppima Inglismaa ettepanekuga Ahvenamaad mitte kindlustada ja seal olevad kindlustused hävitada.

Inglismaa ja Rootsimaa seisukohalt oli see nõudmine ka täiesti arusaadav, sest juba tol ajal oli kindlustatud Ahvenamaa võimeline kontrollima ja tarviduse korral takistama laevade läbisõitu Põhjalahte.



Venemaa pidas kinni Pariisi rahukonverentsi lepingust kuni 1914. aastani, millal Maailmasõja puhkemisel oli sunnitud Ahvenamaa kui strateegiliselt väga olulise saarestiku siiski kindlustama. Ahvenamaa saarestik moodustas Maailmasõja ajal soodsa baasi Vene laevastikule, mis tegutses Balti meres. Eriti kasutati neid saari baasidena Vene allveelaevadele, mis patrullisid Balti meres ja võtsid ette retki Saksa Balti mere sadamate vastu.

Peale Soome Vabadussõda, millal Ahvenamaa jäi lahutamatu osana Soome vabariigi alla, leidis Rootsi paraja aja olevat Ahvenamaad kui strateegiliselt tähtsat saarestikku ühendada Rootsi riigiga. Üheks suuremaks põhjuseks oli loomulikult asjaolu, et tol ajal oli Soomes eriti sõbralik vahekord Saksamaaga, sest Saksa Läänemere diviis abistas Soomet tema Vabadussõjas.

Peale võidurikka vabadussõja jäid Saksa sõjaväed veel Soome ja tänulikud soomlased valisid Hesseni prints Friedrich Karli Soome kuningaks.

Samal ajal oli Saksamaal kindel kavatsus ka lõuna pool Soome lahte kindlustada oma võimu. Seega oli tõenäoline, et Saksamaa jääb

Balti mere ümbruse, seega ka Balti mere valitsejaks.

Rootsi, kes Maailmasõja kestel pidas Saksamaaga küll väga elavat kaubanduslikku läbikäimist ja oli kõigiti sõbralik Saksamaa vastu, pidi siiski arvestama ententet kui võitjaid ja välja astuma Saksa mõju kasvamise vastu.

Samal ajal olid Rootsi parempoolsed ringkonnad eriti pahased, et sakslased olid tunginud Rootsi mõjupiirkondadesse ja Soomemaa oli saavutanud iseseisvuse Rootsi abita. Tol ajal

lasksid Rootsi riigitüüriil olevad pahempoolsed erakonnad mööda soodsa ajaloolise momendi, mis oleks neile kindlustanud jäädavalt soome sugu rahvaste sõpruse. Nagu see oli tol ajal igas riigis, sümpatiseerisid pahempoolse orientatsiooniga riigimehed kommunistlikule Venemaale, nii ka Rootsi pahempoolsed erakonnad ja pahempoolne ajakirjandus tungis kallale oma iseseisvuse eest võitlevale Soomele.

Sellises poliitiliselt kibestunud olukorras tõstis Rootsi üles Ahvenamaa küsimuse.

Väljudes tol ajal nii moodsast rahvaste enesemääramise põhimõttest pretendeeris Rootsi Ahvenamaa saartele puhtrahvuslikel põhjustel, jättes kõrvale ajaloolised alused.

Hoolimata sellest, et Soome oli algusest peale Ahvenamaa elanikele andnud laialdase omavalitsuse, otsustasid saarte elanikud opteerida Rootsi kasuks.

Kõigil neil asjaoludel läks Rootsi ja Soome vahekord niivõrd teravaks, et 1920. aastal oli karta sõjariistust kokkupõrget.

Briti valitsus jälgides käesolevat küsimust algusest peale, nagu nägime, otsustas Briti Ahvenamaa küsimuse ka 1856. aastal, juhtis Rahvasteliidu pakti artikkel XI alusel Rahvaste-

liidu tähelepanu sõjahädaohule, mida oli karta Rootsi ja Soome vahel.

Professor Piip kirjutab Ahvenamaa saarte kohta: *)

„Juulis 1920. a. oli konflikt Rahvasteliidus harutusel. Soome polnud siis veel Rahvasteliidu liige, kuid ta kutsuti pakti artikkel XII alusel nõupidamisele; samuti kuulati Ahvenamaa saarte elanikkude saadikud üle. Eeskätt otsustati lahendada küsimus: kas on Rahvasteliit ses asjas üldse kompetentne? Säärane prejuditsiaalne küsimus on tähtis, nagu seda üles seati ka hiljemini Karjala asjus. Juristide komisjon leidis, et Rahvasteliidul on õigus vahele segada, ning Ahvenamaa saarte küsimus otsustati erikomisjoni kätte anda. Komisjon saadeti Ahvenamaa saartele koha peal asja järele vaatama (komisjonis olid belglane, šveitslane ja ameeriklane). Komisjon leidis: puhtgeograafiliselt kuuluvad Ahvenamaa saared Soomele, vaatamata et elanikkudest oli 97% rootslasi, kes aga ajalooliselt kuulusid Soome rahva hulka. Soomet tunnustas peale Venest lahtilöömist ka Rootsi. Rootsi väitis plebistsiidi vajadust. Komisjon leidis, et kuigi saartel 97% elanikkudest on rootslased, soovib saareelanikkude üldarvust (25.000) ainult väike protsent emamaast (Soomest) lahtilöömist. Nende soovi rahuldamisega loodaks aga pretsedent, mis lõpmatuid sekeldusi loob rahvusvahelises elus. Komisjon otsustas: Ahvenamaa vahel Soome omaks tunnistada, ja et rahvaste enesemääramise põhimõtet ei tule siin mitte tarvitada. Teiselt poolt oli selge, et tuleb vähemusrahvaste kultuurilisi huvisid kaitsta ning tuleb ka arvesse võtta Rootsi sõjalisi kaitsehuvisid. Selleks on vaja rootslastele saarel nende keelt ja omavalitsust kindlustada, ning sõjaliselt saared neutraliseerida.

Juunis 1921. a. tuli komisjoni aruanne nõukogu ette. Mõlemad pooled andsid lubaduse, et nad Rahvasteliidu nõukogu otsuse alla painduvad. Otsus oli: 1) suveräniteet Ahvenamaa saarte üle jääb Soomele; 2) tuleb anda saarte elanikkudele kultuurkindlustusi kava kohaselt, mis komisjon ette pani; 3) Ahvenamaa saarte neutraliseerimise mõttes tuleb huvitatud pooltel erakokkulepe sooritada.

Soome ja Rootsi saadikud algasid läbirääkimisi Belgia välisministri Hymans'i eesistumisel, kus üles seati järgmised garantiid: 1) saarte elanikud ja omavalitsus ei pea muid koole ülal kui rootsikeelseid; 2) õpetatakse ka soome keelt, kui kommunaalvalitsus sellega nõus; 3) kinnisvara müümisel on ostmise eesõigus saare elanikul; 4) isikud, kes sisse rändavad, eriti Soo-

mest, ei oma mitte hääleõigust kohalikkude kogukondade valimisel: 5) saarte kuberner nimeatakse Soome ja saarte elanikkude vastastikuse kokkuleppel; 6) Rahvasteliidul on õigus järele valvata, et garantiid täidetakse; 7) Soome annab Rahvasteliidule edasi kaebused, mis Ahvenamaa saarte valitsuselt saadetud, juurde lisades oma märkusi.

Saarte neutraliseerimise küsimus on lahendatud erilisel rahvusvahelisel kokkuleppel, oktoobris 1921. a. Genfi konverentsil, kust osa võtsid: Leedu, Soome, Daani, Eesti, Prantsuse, Saksa, Läti, Briti ja Rootsi. Vene osa ei võtnud — sellega on Ahvenamaa neutraliteedi tunnustamise küsimus Vene poolt lahtine. Leping näeb ette Ahvenamaa saarte neutraliteedi ja viisid, kuidas seda läbi viia: 1) sõja ajal võib Soome saarte neutraliteedi kaitseks miine panna, et teiste riikide sõjalaevad saarte piirkonda ei pääseks; 2) kõik lepingust osavõtjad riigid võivad Rahvasteliidu nõukogu tähelepanu juhtida sellele, mis saarte neutraliteeti ähvardab; 3) nõukogu võtab abinõusid tarvitusele neutraliteedi alalhoidmiseks. Neutraliteedi kaitse küsimusi lahendavad konventsiooni liikmed nõukoguga üheskoos. Ei saa siin kokkulepet, püüavad riigid ise kokkulepet taotleda. Soome võib aga ka iseseisvalt kaitset korraldada, teatud riigid võivad temale selles abiks olla, kuid teiste konventsioonist osavõtnud riikide nõusolekul. Ahvenamaa saarte neutraliteedi tunnustamine Vene poolt seati üles, ühenduses mittekallaletungi lepingu sõlmimise küsimusega, kuid seni on see veel lahendamata.“

Tänapäeval, millal välispoliitiline olukord Euroopas on äärmiselt pinev, on loomulik, et Soome ja Rootsi uuesti üles tõstsid Ahvenamaa saarte relvastamise küsimuse. Soome ja Rootsi vahel valitseb tänapäeval hoopis teine poliitiline vahekord, kui see oli 1920. aastal. Mõlemad riigid teevad pingutusi enesekaitse korraldamiseks ja seepärast on mõlema riigi huvides, et Ahvenamaa saarestik kui strateegiliselt väga tähtis saarestik oleks kindlustatud.

Nagu algul öeldud, asub Ahvenamaa saarestik Põhjalahe suudmes. Põhjalaht uhub suuremat osa Rootsi idapiirist ja Soome läänepiirist. Põhjalahe rannikul asuvad mitmed Rootsi ja Soome suured sadamad, mis omavad mõlemale riigile väga suurt majanduslikku ja strateegilist tähtsust.

Pea laevatee Balti merest Põhjalahte möödub lääne poolt Ahvenamaad ja on ainult umbes 25 miili lai. Seega võib Ahvenamaa teostada täielikku kontrolli Põhjalahe laevanduse üle ja olles kindlustatud, võib Ahvenamaa sulgeda laevade läbipääsu Põhjalahte. Seega, ehitades

*) Prof. Piip Rahvusvahelise õiguse süsteem.

Ahvenamaale tugevad merekindlused, garanteerib Rootsi oma idaranniku ja Soome oma läänerranniku puutumatus.

Kapten-major Santpank, keda võib meil pidada parimaks asjatundjaks käesolevas küsimuses, ütleb oma kirjutises Ahvenamaa saarte kohta järgmist: „Ahvenamaa saarte kaotamisega katkevad pea kõik Soome ühendused välisilmaga ja riigi vastupidavus sõjas kannatab selle all võib olla saatustlikult.“ Teisal mainib kapten-major Santpank, et kui Eesti Läänemere saarestik satub Soomele vaenulise riigi kätte, satub ka Soome iseiseisvuse tähtsaim tugi, Ahvenamaa saarestik, suurde ohtu... Ahvenamaa saarestikku nimetatakse harilikult Läänemere lukuks...“

Nendes lühikestes tsitaatides peegeldub see suur tähtsus, mida omab Ahvenamaa Soome rannakaitses ja seda ainult siis, kui need saared on muudetud tugevateks merekindlusteks.

Oma asendi tõttu on Ahvenamaa saarestik täiesti heaks baasiks laevastikule, mis baseerudes kindlustatud saarestikul, võib kontrollida täielikult Soome rannikut ja tarviduse korral teostada blokaadi.

Kindlustatud Ahvenamaa saarestikust on aga soodus juhtida ka mereoperatsioone Soome lahes ja eriti Venemaa vastu. Moodustades hea baasi allveelaevadele võib Ahvenamaa saarestikust juhtida Soome lahe idaosa täielikku blokaadi.

Samuti võib olla saarestik väga soodsaks lennuväe baasiks, kust moodsa lennuväe tegevusraadius ulatab haarama tervet Balti merd ja Balti mere sadamaid. Ükskõik missugune Balti mere riikide laevastik Ahvenamaad ka ei okupeeriks, kui sel laevastikul on küllalt jõudu ja tahet, on tõenäone, et ka meie Läänemere saarestik võib sattuda samasugusesse hädaohtu.

Eriti viimasel põhjusel tunneme soojalt kaasa, et meie põhjanaabrid on uuesti üles tõstnud saarestiku relvastamise küsimuse ja selle ka jaatavalt otsustanud.

Seega on Rootsi ja Soome suutnud likvideerida olukorra, mis mõlemale riigile on korduvalt muret tekitanud ja ühes sellega oma rannakaitses arendamises jõudnud suure sammu edasi.

7. jaanuaril käesoleval aastal lõppesid Soome-Rootsi läbirääkimised Ahvenamaa saarte relvastamise küsimuse üle. Ametlikus teadaandes, mis avaldati peale läbirääkimiste lõppu, öeldakse, et nüüd on jõutud lõpule kava koostamisega Ahvenamaa erapooletuse julgeoleku suurendamiseks.

Koostatud kava esitatakse mõlema poole valitsusele ja selles kavas antakse Soomele õigus teostada erapooletu tsooni lõunapoolses osas

kõiki sõjalisi kaitseabinõusid. Soomele antakse veel kümneks aastaks ajutine volitus teostada üldse erapooletus tsoonis teatavaid kindlaks määratud sõjalise iseloomuga abinõusid, millede suhtes lepitakse Soome ja Rootsi vahel eriti kokku. Erapooletu tsooni lõunapoolse osa suhtes vabastatakse Soome täielikult kõigist kitsendustest tegevusvabaduse ja otsustamisviisi suhtes.

Selle kava alusel on Soomel kavatsus Ahvenamaal sisse seada ka üldine väeteenistus ja kuna Ahvenamaa elanikkonnast enamik on rootslased, siis kulturomavalitsuse põhimõtteid arvestades kavatseb Soome Ahvenamaa garnisonides jätta käskluskeeleks rootsi keele.

See Soome-Rootsi vaheline kokkulepe ei ole kooskõlas Ahvenamaa neutraliseerimise kokkuleppega, mis teostus 1921. aasta Genfi konverentsil ja millest võttis osa ka Eesti. Selle lepingu punkt 2 alusel kõik lepingust osavõtjad riigid võivad Rahvasteliidu nõukogu tähelepanu juhtida sellele, mis saarte neutraliteeti ähvardab. Järelikult peaksid lepingust osavõtjad riigid käesoleval juhul toimima selle lepingu punkt 2 kohaselt.

Selle lepingu sõlmimisel oli eelduseks, et Rahvasteliit võib ja suudab ka tulevikus rahvusvahelistes küsimustes oma otsuseid maksma panna. Tänapäeval, millal Rahvasteliit küll veel püsib ja vormiliselt omavad lepingust osavõtjad riigid lepingu punkt 2 mainitud õigusi, ei hakka vist ükski riik oma õigust kasutama, sest Rahvasteliit on näidanud oma võimetust ja Euroopa poliitiline olukord on tänapäeval hoopis teine, kui ta seda oli 1921. aastal ja eriti Balti mere ümbruse riikides. Tõenäoselt ka Briti valitsus, kes korduvalt on aidanud lahendada Ahvenamaa küsimust, esimene kord peale Krimmi sõda ja teine kord 1920. aastal, ühineb ka käesoleval korral Soome ja Rootsi kokkuleppega.

Analüüsides neid olukordi ja Briti valitsuse väga mõjuvat kaasabi peab konstateerima, et senised lahendused olid väga õiged ja tollaegse välispoliitika seisukohalt täiesti vastuvõetavad. Kui Ahvenamaa neutraliseeriti 1856. aastal, siis tehti seda Suur-Venemaa ekspansiooni tõkestamiseks; 1920. aastal selleks, et vältida sõjalist kokkupõrget kahe ajalooliselt sõbraliku naabri vahel, tänapäeval on Ahvenamaa relvastamise küsimus oluline aga kahe riigi enesekaitse huvides. Ei ole mõeldav, et käesoleval korral Ahvenamaa relvastamist kasutatakse surveabinõuna mõne riigi vastu või oleks see mõeldud merekaubanduse kitsendamiseks, seepärast peaks ka Briti seisukoht olema erinev, kui ta seda oli eelmistel kordadel ja soodustama küsimuse lahendamist vastavalt tänapäeva rahvusvahelisele olukorrale.

Nahka,

talla, pastla, pinsoli, saapa pealis- ja vood-
rinahad.

Nahakaupu,

hobuseriistad, rihmad, tööpõlled, kindad jne.

Jalanõusid

nahast: a/s „Globus'e“ tehasest, kummist:
o/ü. „Põhjala“, „Quadrat“, „Nokia“ kalosse
ja botikuid.

Kingsepa

ja sadulsepa-tarbed, saapatikud, lõn-
gad jne.

Jalgratta

sise- ja väliskummid o/ü „Põhjala“, „Quad-
rat“, „Nokia“ jne. tehastest.

Müük suurel ja väikesel arvul.

Jällemüüjatele vabrikuhindadega.

N. BÖSTROV

Tallinnas, Vene turg 1
Telefon 313-13

A.-S. „Kaubamaja Estika“.

TALLINNAS, S. KARJA 20/12

Kõnetraat 447-67

Posti jooksev arve 124

*

L A O S:

Kalapüügitarbed:

võrgud, võrguniidid, tamsa, tõr-
vanõõrid, trossid, õnged, korgi-
puu jne.

Linatööstuse saadused:

Purjeriie, koorma presendid, vih-
makuued jne.

Nööri tööstuse saadused:

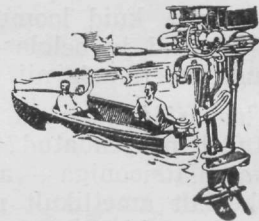
Laevatrossid, ohja-, köie- ja sidu-
misnööriidid jne.

O/ü. „Alko“ esindus ja ladu:

Veinid, liköörid ja napsid.

Mitmesugused kaubad:

Kookos-põrandalinikud ja jala-
matid. Mererohi, vedrud, mad-
ratsikarvad jne. jne.



Kus veedate oma suvepuhkuse?...

Kosutavamalt puhkust saavutate vesisõidukit omades –
varustades seda mootoriga tarvitseb teil vaid rooli pöö-
rata, et sõita vastu tundmatule ja ihaldatud rannale.

ARCHIMEDES

PARAMOOTOR ei tee teile ületamatuid omandamis-
ega kasutamiskulusid, on hõlsalt külge- ja mahamonteeri-
tav ning oma tugeva ehitusega kindlustab teie suve-
mõnude nautimise paljudeks aastaks.

AINUESINDAJA **J. PUHK & POJAD** TALLINN,
PÕHJA PST. 19.

Pärnu – Tartu – Narva veetee.

H. H. Vaher.

Võiksime olla veeteederiik, sest meri haarab suurema osa meie maa piirjoonest, kui meil oleks ka siseveeteid, nimelt laevasõidujögesid ning kanaleid. Nüüd aga puudub side maa ja mere vahel, mille tulemuseks on see, et — meremees ei mõista talumeest ega maa-meest taipa hästi rannameest.

Et edendada koostööd maa ja mere vahel, on vaja meil luua kunstlikult puuduvaid jõgesid ning kanaleid, sääraseid, mis kannavad laevu. Sest nagu muus, nii tuleb meil ka selles suhtes jälgida vanariikide eeskujut, kellel olnud ning on huvi laevanduse vastu. Nagu näit. Hollandi, kus veeteede üldpikkus 4 800 km, millest kanaleid 3 200 km, Belgia, kus veeteid 1 675 km, millest kanaleid 798 km, Inglismaal üldveeteid 11 700 km, millest kanaleid 8 400 km, Prantsusmaal 12 033 km, millest kanaleid 5 252 km, Vene 90 045 km, millest kanaleid 3 986 km¹⁾ jne.²⁾ Kui heita nüüd pilk meie siseveeteedele, leiame, et meil nende võrdlevate arvude ritta pole peagu midagi seada. Liiga väikesed ja piiratud on meie jõed looduslikus olukorras veeteede mõttes.

Võidakse ju öelda, et veeteid pole tarvis. Nende aset võivad täita maanteed jne. — Muidugi hädapärast küll, kuid loomulikult mitte. Vastasel korral oleksid ju belglased ka maanteedega leppinud. Ometi pole nii.

Kuidas on laevasõidukanaleid, nende vajadust üksikjuhtudel põhjendatud? Arvatavasti majandusliku kalkulatsiooniga — arvudega, mis oletatavad. Vähemalt ametlikult nii. Tõeliselt aga on enamail juhtudel küll kaaluvam veeteede põhjendaja — alateadvus. Märkamatu tekib kujutelu, et — vesi on loov jõud, on elusoon, mis elustab ning kaunistab maastikku. Ja et see kaunistusvahend oleks mõjuvam ning majanduslikult tasuvam, seks ongi vaja veepinna reguleerimiseks korraldada jõgesid, kaevata kanaleid, ehitada sadamaid, rajada jõujaamu jne.

Nagu teada, on meil üksikmaja- ning maapidamise suhtes üles seatud deviis: kaunistage kodu! Seadkem sellele kõrvale veel teise, kaugeemale ulatava ning kogu meie ühiskonda haarava põhimõtte: kaunistage põhjalikumalt ning ulatuslikumalt kogu kodumaad. Vaadeldagem neid

¹⁾ Praegu on Venemaal kanaleid üle 4000 km, kuna alles hiljuti ehitati üks veetee juurde.

²⁾ V. J. L. Jürgens „Majandusgeograafia“ — 1931. a.

põhimõtteid paralleelselt Noor-Eesti omadega, mis avaldasid soove: olgem eestlased, kuid saagem ka eurooplasteks.

Eeskätt tuleks võtta meil käsile üldveetee ehitus Pärnu — Viljandi — Tartu — Peipsi—Narvaliinil. Siin tuleks rajada laevasõidukanal, mis algaks Pärnu lahest, lähets mööda Pärnu jõge (läbi Tori) kuni Rätsepa taluni, kus pöörduks Pärnu jõest uue kanalina üle raba Halliste — Viljandi jõe ühinemise paigale (Riisa küla lähedal) ja sealt areneks edasi Viljandi jõge mööda kuni Viljandi linnani, kust kulgeks Tännasilma jõge ja Võrtsjärve pidi — Emajõkke, sealt Peipsi ja Peipsist merre Narva-Jõesuus. Nii saaksime sise-maalise veetee ühenduse Riia ja Soome lahe vahel. Ja Tartust kui ka Viljandist tekiks id sisemaalised sadamalinnad, mis oleksid veeteelisel ühendatud merega. Peale nende veel terve rida teisi sisesadamaid.

Täiendame, et mainitud võimalik veetee ei ole uuema aja leitud. Juba eelajalooliselt on olnud Võrtsjärve vete kaudu ühenduses Pärnu lahega. Siis aga — geoloogilistel põhjustel — on katkenud Võrtsjärve veevool Pärnu poole, pöördudes praeguse Emajõe näol ida poole Peipsi järve suunas.³⁾ Sellega muidugi katkes ka veesõidukite liiklemisvõimalus Võrtsjärvest Pärnu lahte.

1550.—60. a. on selle kaotsiläinud veetee uuesti jaluleseadmise mõte kerkinud üles Rootsi valitsuses, kuid sõjalaolude tõttu ei rakendatud seda ideed rootslaste poolt. Hiljem on venelased — Eestit vallutades — tunnud omakorda huvi selle laevatee vastu. Ja Vene võimude korraldusel on ses asjas toimunud uurimusi ja koostatud projekte. Isegi kaevamistöodele asuti 1820. a., kuid töid juhtiva inseneri (Braun'i) surm katkestas selle ettevõtte. Hiljem pole venelased uurimistöodest kaugeemale enam jõudnud.

Ka Eesti ajal on selle veeteega seoses olevaid jõgesid uuritud. Nimelt Sisevete uurimisebüroo poolt. On pööratud tähelepanu Pärnu jõe ja teiste jõgede veejõudude jõumajandusliku rakendamise küsimusele.⁴⁾ Mis puutub

³⁾ V. H. Moora „Die Vorzeit Estlands“ — 1932. a. ja R. Indreko „Eesti ürgaeg“. (Elav Tead. nr. 69) — 1937. a.

⁴⁾ V. A. Kink „Tartu—Pihkva ja Narva veetee“ — 1920. a. ja ins. Aug. Vellner „Eesti hüdrograafia ülevaade“ 1922. a., sama autori „Naroova jõeuurimise andmed ja veejõu kas. kava“ — 1923. a. ja sama autori „Pärnujõgi ja tema veejõud“ 1926. a.

asja tegelikku rakendamisse, siis on tehtud kohaliku tähendusega süvenduse jne. töid Emajõel ja mujal Eesti ajal, kuid veete loomisele kogu selle ulatusel pole siiani asutud.

Pärnu — Tartu — Narva veete projekterimisel tuleb pidada silmas, et sel kanalil peale laevanduse on teenida samaväärselt ka põllumajanduslikke ja muid huve, nagu näit. turistlikke. Üks tähtsamaid on kahtlemata põllumajanduslik moment, mis taotleb üldmaa- ning metsakuivendamise kui ka asundamise küsimuste lahendamist Emajõe, Viljandi jõe ja teiste selle veeteega seoses olevate veesängide ning -kogude kaldail, mis praegu kõrgete vete ja korraldamata maade tõttu asundamisvõimalustest täiesti välja lülitatud.

Niisiis võib see veete — vastava kava puhul — saada mõjuvaks teguriks meie maa asundamise ning ülesharimise alal. Sest igaüks ihkab ligemale veele ning asunik soovib elamu asukohaks jõe- või järvekallast. Ja kui nüüd see jõgi või järv on veel veete, siis muidugi on huvi ta vastu seda suurem.

Pärnu—Viljandi—Peipsi veete loomine — ühenduses jõumajanduslike ja põllumajanduslike probleemide käsitamisega — on oluline veel sellega, et selle kaasnähtena võiks leida — ilma erilise suurema lisatööta — lahenduse ka Riisa uputus küsimus.

(Riisa küsimus seisneb selles, et suurvete ning sadude ajal Navesti, Viljandi ja Halliste jõe veed, kiiresti kokku valgudes ja puuduliku äravoolu tõttu veetõusu esile manades, ründavad uputuslike lainetena Riisa küla, mis asub Halliste jõe kaldal Pärnumaal, tungides talutaredesse ning loomalautadesse jne.)

Nagu põllumajandusse ning asundamisse, nii mõjuks veete positiivselt ning huvi laiendavalt ka turismi. Meeldib ju kaugelt enam turistidele liiklemine maavetel, kui kihutamine autoga tolmuseil maanteil.

Mis puutub kaubaveohulkadesse mainitud veeteel, siis ei saa siin praegu muidugi mitte anda mingisuguseid kindlaid määri nende ulatuse kohta. Võiks vaid oletada, et alguses poleks veed sel teel mitte eriti suured, kuid hiljem kaubandus siin kasvaks — seda mööda, kuis areneks asustamine kanali kaldail ja selle ümbruse maadel. Reisijate hulga suhtes oleksid vist väljavaated algusest peale optimistlikumad.

Lõppeks olgu veel lisatud, et selle veete ehitus maksab ju muidugi võrdlemisi suuri summasid. Kuid kui asjasse enam süveneda, siis selgub, et need summad võivad kujuneda — vähemalt suuremas osas — vaid näilisteks. Ja seda järgmistel põhjustel:

Esiteks osa jõgede reguleerimise, kanalite kaevamise, lüüside ehituse jne. kuludest tuleks kanda jõujaamade arvele, millede püstitamine on soovitatav viia läbi ühes laevasõidutee rajamisega. Edasi aga tuleks kanda samadest kuludest väga suur osa asundamise arvele. Sest praegu, nagu teada, luuakse uudismaakohad riigimetsadesse ja -soodesse. Seal, kus asundus rajatakse mineraalmaale, on tihtigi tugev kännustik, mille juurimine väga kallis töö. (Mõnikord vahest ehk kallim kui maa väärtus ongi.) Kuid peale selle asuvad uudismaade asupaigad mõnikord jõgedest kaunis kaugel, mistõttu tuleb kaevata pikki ning suuri äravoolukanaleid, milline töö nõuab samuti suuri kulusid. Ja nii pea igal aastal, sest seda ei saa pidurdada, kuna asundamine peab kestma.

Kui aga nüüd veidi muuta asundamise sihtjooni nii, et mõneks aastaks jätta kõrvale sügavmetsa asundamine ja selle asemel pöörata tähelepanu asundamise otstarbel jõgede kallastele, eeskätt võimalikkude laevasõidukanalite ääremail, kus sagedasti maapind metsata või vähese metsaga üleujutuste tagajärjel, seega maa ülesharimiseks vähem kulukas kui suure metsa kännustikus, ja kus pole vaja ka pikki äravoolukraave, kuna nende aset täidaksid sellekohase veepinna kõrgusega projekteeritud laevasõidukanalid ning reguleeritud jõed, — oleks võimalik ka need summad — mis praegu kuluvad asunduste kändude juurimiseks ja pikade ning suurte äravoolukraavide kaevamiseks — kanda sisemaaliste laevateede loomistöödele abiks, eeskätt muidugi käesolevas mainitud Pärnu—Tartu—Narva veete rajamiseks.

Peale selle väheneks puht laevanduste ehitamishind sisemaal ka veel sellega, et riigimetsa huvides — ja paiguti muidugi ka talumetsade — kuivendamiseks vastavate võimaluste loomiseks tuleb niikuinii — varem või hiljem — kord jõgede veepinda alandada. Näitena võiks nimetada Kärevere riigimetsa, mille lähikonnas Emajõe veepind niivõrd kõrge, et see praeguses seisukorras metsakuivendust raskendab ja paiguti küsitavaks teeb. Samuti ka Riisa läheduses jne. Peale selle toovad korraldatud veeteed metsadele kasu ka sellega, et nad metsamaterjali transporti hõlbustavad.

Nagu äsjaöeldust võib järeldada, tuleb ühel või teisel teel ikkagi need summad välja anda, mis laevakanalid maksma lähevad, ainult selle vahega, et nad pisikestesse osadesse jaotatuina võivad kaduda ilma suurt tööd loomata. Seega siis on siin vaja ainult teatud eesmärkide ja nende saavutamiseks vajalike summade koondamine ja Pärnu—Tartu—Narva veete ongi kätte võidetud — nagu „maast leituna“ või „peale kauba“ saaduna.

Jääpurjekate tegevuse hooaeg on alanud.

Tänavune talvehooaeg purjesportlasile algas heas lootuses, sest järsk külm kattis veekogud hea jääga. Kuid see ei kestnud kaua, sest hiljem sadanud lumi kipub seda takistama. Tallinnas Ülemiste järvel alati sõiduga jääpurjekail jõulupühade ajal. Enne aga, kui saadi kõik sõidukid sõiduvalmis rakendada, tuli lumi ja tuulevaikus. Ka lõunapoolseis riiges, kus seda spordiala harrastatakse, on esimesed sõidud toimunud võitluses lumega. Siiski, heas usus olude paranemisele, on välja kuulutatud

märts. Korraldajaks on Tallinna Jahtklubi. Võistlused toimuvad 15-m² ühtlustüübi klassis, 12-m² klassis ja 10-m² klassis. 12-m² klassis tuleb kaitsmisele hr. Vabariigi Presidendi rändauhind, mille läinud aastal võitis Läti ja 15-m² klassis hr. Teedeministri rändauhind, mille läinud aastal võitis Eesti. Peale selle punktide ja klassiauhinnad. Eesti meister saab erilise märgi purjedel kandmiseks. Võistlused toimuvad Euroopa Jääpurje Uniooni määruste kohaselt.



Jääpurjekad seisuplatsil enne startimist.

juba mõned tähtsamad võistlused sellel alal. Nii kavatakse korraldada Saksamaa Saksa meistri võistlused Ida-Preisimaal Angerburgi juures 26. veebruarist kuni 2. märtsini ja XIII rahvusvahelised võistlused Euroopa meistri nimele 4. kuni 8. märtsini samas kohas. Teatavasti võisteldi Euroopa meistri nimele möödunud aastal Eestis.

Ka Eestis on sel talvel kavatsus korraldada jääpurjekate võistlused Eesti meistri nimele. Esialgseks tähtjaks on määratud 23.—26.

Siinjuures olgu mainitud, et see Unioon selle aasta algul võib tagasi vaadata oma 10-aastasele tegevusele. Tegelikult algas selle spordiala organiseerimine Euroopas varem. Nii võib mainida 1913. aastat, millal Riia ja Stokholmi klubidel oli kavas korraldada sellel alal võistlusi, kuid mis jäid ilmastikuolude tõttu pidamata. Sellele järgnesid sõjaaastad. 1926. aastal jõuti siiski nii kaugele, et esimesed rahvusvahelised võistlused toimusid Riias ja on hiljem kordunud igal aastal, kord ühes, kord teises riigis.

M. P.

Teadaanne.

Käesolevaga Veeteede Talitus palub juhtida laevaomanikkude ja laevajuhtide tähelepanu järgmisele.

Poolas avaldati 2. septembril 1938. a. dekreet, mis m. s. sisaldab määrusi laevade pealike kohustustest välismaiste meremeeste jäädades tagasi tulemata oma laevadele. Nimetatud dekreedis 3 jao § 14 järele on pealik kohustatud edasi lükkama laeva ärasõitu seni, kuni maale jäänud välismaised meremehed on tulnud tagasi

oma laevadele või sinna toodud. Seda määrust ei soveldata juhul, kui meremees arsti antud tunnistuse järele ei või tervislikel põhjustel sõitu jätkata või kui laevavarustaja soovil meremees siirdub teise laeva või kui laeva pealik tasub kohalike võimude poolt määratud kautsjoni meremehe kodumaale saatmise kulude katteks. Selle kautsjoni suuruseks on Gdynias määratud 400 zlotti.

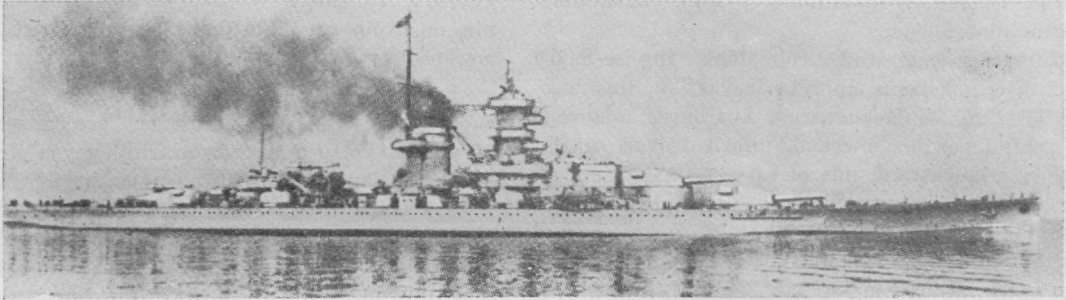
Lühiteateid sõjalaevastikest.

Saksamaa.

Saksa ajakiri *Die Wehrmacht* 17. aug. toob Saksa Merstabüli viitseedmiral Guse artikli Saksa laevastiku tulevikukavadest. Selles märgib admiral küllalt selgelt, et Saksamaa kavatseb välja ehitada oma laevastiku selliselt, et selle tonnaaž moodustaks 35% Inglise laevastiku tonnaažist, nagu see on ette nähtud Inglise-Saksa merekokkuleppes. Inglise rivis, ehitusel ja pro-

valmis või peaaegu komplekteeritud, millelele järgnevad 10 à 1811 t. Sakslased omavad praegu 24 a-laeva à 250 t ja 13 — 500 kuni 700 t. A-laevadest kuuluvad ehitamisele 31, et saavutada määratud suhet, s. o. 45% inglise a-laevade tonnaažist.

Rannakaitseks ja a-laevade vastase tegevuse jaoks on ette nähtud torpeedopaadid à 600 t, milledest 18 on ehitusel. 13 eriti kiiret mootortorpeedopaati on ehitusel.



Saksa lahingulaev „Gneisenau“, mis ehitatud vastukaaluks prantsuse 26 000-tonnilisile lahingulaevule.

jektis olev laevastik annab sakslastele nende kalkulasioonide järele õiguse omada 255 000 tonni lahingulaevu, 87 000 t lennukite emalaevu, 300 000 t ristlejaid ja destroiereid ning 33 700 t a-laevu. Viimane arv moodustab 45% inglise a-laevade tonnaažist.

Praegu omab Saksamaa kaks lahingulaeva à 26 000 t, milledest üks *Gneisenau* on valmis, kuna sõsarlaev *Scharnhorst* komplekteeritakse mõne kuu pärast. Need laevad omavad peakaliibrina 9—11". Kaks suuremat lahingulaeva à 35 000 t on ka ehitusel ning relvastatakse 15" suurtükkidega, kuna 2 lennukite kandjat à 19 250 t viibivad stapeleil.

Raskeristlejaist suurtükkidega üle 6" kolm à 10 000 t on ehitusel, kuna kaks *Blücher* ja *Admiral Hipper* on valmis ning komplekteeritud. Need laevad 8" artilleeriaga sarnanevad Washingtoni tüübiliste ristlejatega Inglise ja USA mereväes.

Kaks kergeristlejat ka à 10 000 t, kuid 6" artilleeriaga, on konstrueerimisel, kuna 3 — 7000 t projektis.

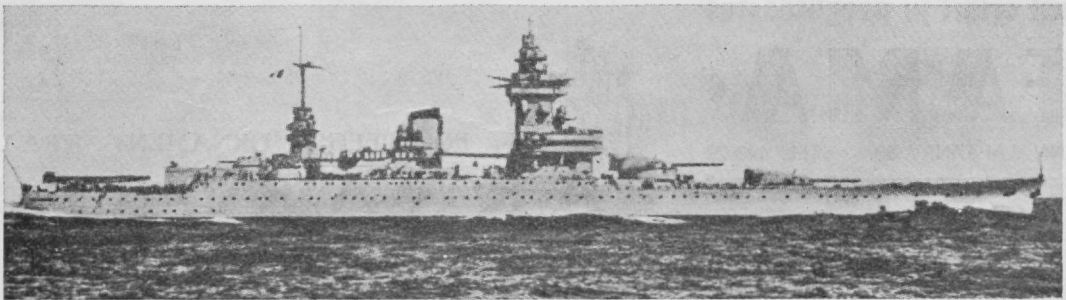
16 destroiirit à 1625 t relvastisega 5 — 4,8" on

Selle laevaehituse programmi läbiviimisega omab Saksamaa admiral Guse arvates modernlaevastikku, mis on küllalt võimas täitma riigikaitse ülesandeid kui ka Saksamaa esindamist välismaal.

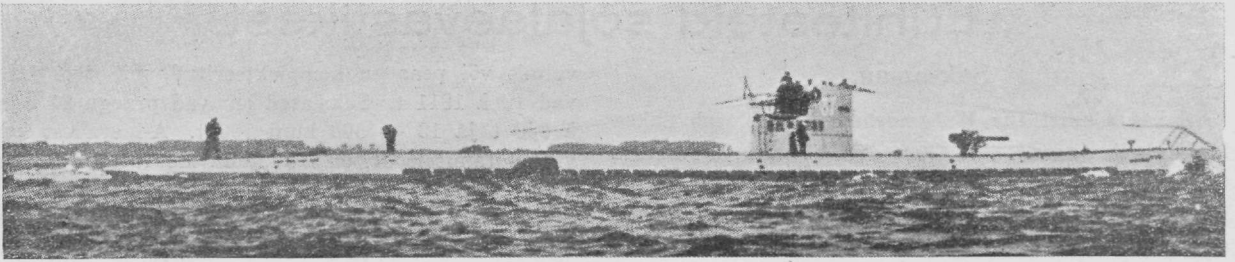
Võttes eraldi vaatluse alla saksa a-laevastiku, peab märkima, et mõningate järgnevate nädalate möödudes saksa efektiivne a-laevastik osutub arvult suuremaks kui inglise oma. Saksamaa omab praegu rivis 37 a-laeva, kuna ehitusel ja projektis 31. Viimaseist on vähemalt 6 alus pandud enam kui 2 aastat tagasi, mispärast neid oodatakse varsti rivvi.

Niisiis Saksamaa a-laevade üldarvu tuleb arvestada 68 üksusena. Inglismaa moodsate a-laevade arvu tuleb samal ajal arvestada 59.

Inglismaa omab rivis 38 modern-a-laeva, kuna 18 on ehitusel ning 3 projektis. Peale selle omab Inglise laevastik veel 14 vana a-laeva, kuid neid võib vaevalt lugeda moodsate allveesõrajõudude hulka. Õigem oleks lugeda neid Maailmasõja jäänuste hulka,



Prantsuse lahingulaev „Strasbourg“.



Viimane suuremaid saksa a-laevu „U-37” 740 t; pealveekiirusega 18,5 s.

kuna need leiavad peaauglikult praegu kasutamist vaid treeninglaevadena.

Nagu varem mainitud, võimaldab Inglise-Saksa merekokkulepe sakslasile ehitada laevastiku, mis moodustaks 35% inglise laevastikust, kusjuures a-laevade alal on tehtud sakslasile erand, nimelt võivad sakslased ehitada a-laevastiku, mis oleks 45% inglise omast.

Inglased lootsid loomulikult kokkuleppega piirata sakslaste laevahitust, ent tegelikult nad suurendasid a-laevastiku ehitamise võimalusi.

Nagu seda hiljuti märkis saksa admiraliteedi operatsioonistaabi ülem viitseadmiraal Guse, kavatseb Saksamaa ära kasutada ka iga tonni, mis neile kokkulepe võimaldab.

Inglise-Saksa mereväe kokkuleppe kurioosum a-laevade alal seisneb selles, et saksa a-laevad on palju väiksemad tonnaažilt kui inglise omad ning kuna kokkulepe lubab ehitada 45% inglise a-laevastiku tonnaažist, siis võib Saksamaa alati ehitada arvult rohkem a-laevu kui Inglismaa.

A-laevade alal üksiku tonnaaž ei mängi erilist tähtsust, nagu see esineb teiste sõjalaevade alal.

Ei oma tähtsust, kui suur on a-laev, ta võib tonnaažile vaatamata atakeerida vastast torpeedoga. Suuremad a-laevad võtavad kaasa küll rohkem torpeedosid, ent üksikki torpeedo tähendab suuremale osale laevadele rohkem kui mõni tugev sõjalaev.

Suurtel a-laevadel on loomulikult suurem tegevusraadius, ent sakslaste seisund Inglismaa suhtes ei tingi nende a-laevadele just eriti suurt tegevusraadiust. Pealegi möödunud aastate tagajärjed näitavad, et isegi saksa väiksemadki a-laevad on suutelised te-

gutsema Vahemere W osas ja Kanaaria saarte rajoonis, mis võib väga ohtlikuks osutada Briti impeeriumi mereteede.

Peab märkima ka, et suurte kui ka väikeste a-laevade allvee tegevusraadius on praktiliselt peaaegu võrdne, mistõttu a-laevade patrulltegevus oleneb vähem suurusest, kui just a-laevade arvust.

Sakslaste intensiivne treening a-laevadega Balti merel kui ka Helgolandil lahes märgib seda veel, et Saksamaa tegeleb intensiivselt ka ohvitseride kui ka a-laevade meeskondade reservi soetamise alal.

Hiljuti nõudis juba ka Saksamaa a-laevade alal pariteeti Inglismaaga.

Moskiito laevastikud.

Suur-Britannia jätkab suure kiirusega mootor-torpeedopaatide MTP ehitamist. See on märkimisväärne seepärast, et Admiraliteet pole seda tüüpi kaua pooldanud. Mainitakse, et see teostuvat nende taga-



Saksa destroyer „Diether von Roeder”, relvastis 5—5” suur-tükki — vastab inglise „Tribal” tüübile.

Klaasi eriäri ja peeglitööstus

IFAMA

TALLINN, LAI TÄNAV 38. TEL. 443-79

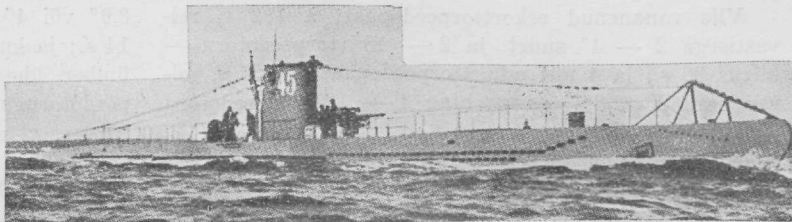
PEegli-, POOLPEegli-, ORNAMENT-, TRAA- JA

AKNAKLAASI

PEEGLEID JA MÖÖBLIKLAASE

AKENDE KLAASIMINE

Uuetüübiline 517-t saksa a-laev „U-45“, milli-seid Saksamaa kavatsevat ehitada 70 ümber.



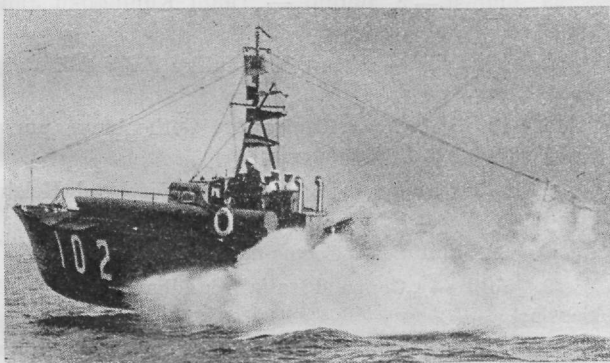
järgede alusel, mis andsid katsed MTP inglise laevastiku koosseisus Vahemeres viimasel ajal. Viimaste manöövrite jooksul nad on läbi sõitnud mitmedsajad miilid ilma vahejuhtumita ning selle juures üles näidanud häid mereomadusi. 12 neist oli ehitamisel erafirmade poolt, millega koos MTP arv inglise laevastikus tõuseb 32.

18 esimest MTP olid 60 jalga pikad, 15—18 tonni, kandes 2 — 18" torpeedot ja 8 lewis-kuulipildujat. 1500 hp juures võimaldasid mootorid neile 35 s. kiiruse, kusjuures nende tegevusraadius 20 s. oli 500 miili. Hilisemad *Vesper* klass olid 68 jalga pikad, 28 t, kandes 2 — 21" torpeedot ja kaht õk-automaati. Nende mootorid võimaldasid 3000 hp juures kiirust 48 s. 60-jalaline tüüp maksab 125 000 inglise naela, kuna suurem 180 000 \$.

Itaalia, omades MTP laevastikku juba 1917. a., omab praegu neid umbes 120 ümber, à 15—32 tonni.

Prantsusmaa ei näi teisi riike sel alal järele aimavat.

Üldiselt tuleb MTP lugeda väga võimsaiks üksiks aktiivtegevuses rannakaitse alal ranniku rajoonis. — *Journal de la Marine Marchande.* —



Inglise MTP 102 merel käigul. Pikkus 68 jalga; kiirus täisrelvastisega 43,7 s.

Itaalia.

Mõned suured laevad, — palju kergeid jõude.

Itaalia pole iialgi pooldanud lennukite emalaevu, olles veendunud, et tema õhujõud võivad kõikjal opereerida merejõududega kaldalt. Ta on nõrk suurte lahingulaevade alal, kuid tugev a-laevade ja torpeedojõudude alal.

Veel hiljuti Itaalia omas vaid 4 lahingulaeva. *Cavour* ja *Cesare* — alustatud 1910. a. ning komplekteeritud 1914 a., 21 604 t ja 21 818 t; relvastisega 13 — 12", 18 — 4,7" ja 14 — 3", kiirusega 22,5 s. Nad on moderniseeritud möödunud aastal ning kannavad nüüd 12 — 12,6", 12 — 4,7" ja 8 — 3,9" õk-suurtükki, Laevade kiirus praegu 27 s.

Doria ja *Duilio*, komplekteeritud 1915. a., on relvastatud 13 — 12", 16 — 6", 13 — 3" ja 6 — 3" õk-suurtükiga. Peale selle veel 2 — 18" allvee torpeedotoruga. Tonnaaz 21 555; kiirus 22 s.

1934. a. pandi alus kahele uuele lahingulaevale *Vittorio Veneto* ja *Littorio*'le, veeväljasurvega 35 000 t, 9 — 10" soomusvööga, mis kannavad 9 — 15", 12 — 6" ja 12 — 3,5" õk-suurt. Lahingulaevade kiirus on 30 s ning pidid astuma rivvi juba 1938. a., ent nüüd astuvad nad tegevusse alles 1939. a. Kahele järgnevale lahingulaevale *Impero* ja *Roma* pandi ka alus juba 1938. a.

Ristlejailt Itaalia ei ole tugev. Ta omab 7 moodsat 10 000 t ristlejat 8 — 8" ja 16 — 3,9" õk-s. relvastisega, kiirusega 32—36 s; kaks 7874 t, relvastisega 10 — 6" ja 8 — 3,9" õk-s. nelja lennukiga; kiirusega 35 s. Peale selle veel kümme 5008 ja 7283 t, relvastisega 8 — 6" ja 6 — 3,9" õk-s., millede kiirus on umbes 37 s. Itaallasil on veel 4 maailmasõjaaegset ristlejat rivis.

Itaalia on väga tugev destroyerite alal. Tal on 15 modernset flotilli liiderit, 1526 ja 1268 t, relvastisega 6 kuni 8 — 4,7" suurt., 4 — 21" torpeedotoru, kiirusega 33 kuni 38 s.; ning viis sõjaaegset liiderit 1383 ja 1526 t. Peale selle omab Itaalia 44 moderndestroyerit 935 ja 1498 t, relvastisega 4 — 4,7" suur- ja 4 kuni 6 — 21" torpeedotoru; kiirusega 35 kuni 39 s. 12 suurt destroyerit à 1600 t on praegu ehitusel. Veel on itaallasil 8 vananenud 862 ja 966 t destroyerit relvastisega 4 — 4" ja 2 — 3" õk-s. — 4 — 18" torpeedotoruga, kiirusega 32 s., ja 4 sõjaaegset 745 ja 845 t.

Itaalia laevastik on tugev ka torpeedopaatide alal. Seal on 22 modernlaeva umbes 635 ja 652 t, 3 — 3,9" või 4" suurt ja 4 — 18" torpeedotoruga, kiirusega 35 või 34 s. ja 16 — 679 t ehitusel. 27 ennesõja- ja sõjaaegset umbes 542 ja 669 tonni. 2—6 — 4" suurtükiga ja 4 — 18" torpeedotoruga, kiirusega 30—32 s., ja veel vanad OLT paadid — 172 t, relvastisega 2 — 3" suurt. ja 2 — 18" torpeedotoru, kiirusega 29 s., ja üks hiljutine spetsiaaltorpeedopaat 340 t, relvastisega 2 — 3,9" suurt. ja 2 — 18" torpeedotoru — kiirus 25 s.

Viis vananenud eskorttorpeedopaati à 182 t, relvastisega 2 — 4" suurt. ja 2 — 18" torpeedotoru — kiirus 33 s., ja 4 uut eskorttorpeedopaati à 855 t, relvastisega 2 — 3,9" suurt. ning 4 — 18" torpeedotoru — kiirusega 28 s.

Neil on vähemalt 100 MTP veeväljasurvega 12 — 36 tonni, kiirusega 26—45 s, mis kõik on relvastatud 2 — 18" torpeedoga, kuna osa lisaks veel ühe 3" suurtükiga. Rohkem kui 20 selletaolist on ehitamisel.

Itaalia on pealegi väga tugev a-laevade alal. Ta omab 8 suurt ookeani-paati, 1332 t — 1368 t, — ühe või kahe 4,7" suurtükiga, 6 — 21" torpeedotoruga, kiirusega 17—19 s.; 24 sisemere a-laeva (12 ehitusel) 770 ja 880 t vahel, ühe 4" või 2 — 3,9" suurt., 6 või 8 — 21" torpeedotoruga, kiirusega 16,5—17,5 s.; 41 rannavete a-laeva (17 ehitusel) 590 ja 676 t ümber, ühe

3,9" või 4" suurt. 6 — 21" torpeedotoruga, kiirusega 14 s.; ja kuus allveeväeskiat (1 ehitusel) 815 ja 1371 t ümber, ühe 3,9" või 2 — 4,7" suurt., 4—6 — 21" torpeedotoruga. Peale nende omavad itaallased veel 10 sõjaaegset a-laeva, 2 à 779 t, 2 à 389 t ja 6 à 336 t.

Lõpuks kuulub Itaalia laevastikku üks lennukite kandja 4880 t, 20 lennukiga, relvastisega 4 — 4" suurt., kiirusega 21 s; üks eskortlaev 2172 t; 10 modernmiiniveeskiat 531 kuni 615 t, 5 vananenud miinide otsijat 150—170 t; ja 10 suurtükilaeva 180—778 t.

Kokku võttes selgub, et Itaalia laevastik omab 4 vanematüübilist lahingulaeva (4 uut ehitusel), 7 rist-lejat, 12 kergeristlejat, 67 destroyerit ja liiderit (12 ehitusel), 23 torpeedopaati (16 ehitusel), 5 eskortlaeva, 79 a-laeva (20 ehitusel) 100 MTP (20 ehitusel), 10 miinipaniijat ja 5 miinide otsijat. *Iv.*

Lühiteateid purjespordist.

Rahvusvahelise Purje Liidu (International Yacht Racing Union) poolt määrati, et 1940. a. Helsingi olümpiaadil toimuvad võistlused purjespordis „8 m R“, „6 m R“ ja „Star“-klassis. Sõiduki tüüp, millel toimuvad ühemehe võistlused, jäeti Soome määrata. Sellel alal olid ettepanekud — need võistlused korraldada nn. „olümpiajollil“, millel toimusid võistlused 1936. a. olümpiaadil ja milline tüüp on I. Y. R. U. poolt tunnustatud rahvusvaheliseks klassiks.

Skandinaavia riigil olid kavas aga ka teised tüübid, mida aga mujal veel ei ole. Nüüd on Soome teatanud, et ühemehe võistlused toimuvad siiski „olümpiajollil“, ametliku nimetusega „Monotype 1936“.

Eesti kavatseb osa võtta 1940. a. olümpiaadil purjespordi alal 6 m R-klassis ja Monotype 1936 klassis, millised jahid meil olemas. Kui saadakse muretseda ka „Star“-klassi jaht, siis ka sellel. „Monotype“-klassis võttis Eesti osa ka 1936. a. olümpiaadil. „Star“-klassis võistlesid eesti mereväehvitserid 1938. a. Kiili rahvusvahelistel mereväe võistlustel.

1940. a. olümpiaadil toimuvad võistlused purjejahtidel 23.—26. juulini ja 28.—30. juulini.

Gotlandi võidusõit 1939. a.

Rootsi Kuninglik Jahtklubi kavatseb käesoleva aasta suvel jälle korraldada võidusõidu ümber Gotlandi — arvatavasti juulikuu algul. Sellest sõidust on huvitatud ka ameeriklased, rääkimata Euroopa riikidest, kes 1937. a. juba sellel võidusõidul võistlesid.

1937. a. võistlusest pidi osa võtma ka MOK jaht „Eha“, kuid vaikuse tõttu ei jõudnud stardiajaks kohale. *M. P.*

Tähsamad purjespordi võistluste tähtjad 1939. a.

Käesoleval aastal toimuvad mitmed tähtsamad võistlused purjejahtidel Balti merd ümbritsevais riiges. Skandinaavia Purje Liit on need tähtjad määranud järgmiselt:

Pärast „Kiili“-nädalat, mis toimub juuni keskel, oleksid:

27. juunist alates „Eintonner“ pokaali võistlused 6 m R jahtidele Hankõ's;

29. juunist — 2. juulini — Taani Kuningliku Jahtklubi võistlused Öeresundis;

6.—9. juulini — Norra Kuningliku Jahtklubi võistlused Hankõs;

13.—19. juulini — Kuningliku Gothenburgi purjeclubi võistlused Gothenburgis;

16. juulist alates — Kuldpoakaali võistlused Helsingis 6 m R klassis;

23.—30. juulini — Soome-nädal Helsingis;

29. juulil — „Coppa d'Italia“ Sandhamnis — 8 m R klassis;

3.—7. augustini — Sandhamni nädal — korraldab K. S. S. S.

Meile eriti huvitavad on Kuldpoakaali võistlused 6 m R klassis, sest seal võistlevad maailma paremad 6 m R jahid, mis konstrueeritud ja ehitatud võistlevas riigis. See pokaal on annetatud Soome poolt, kuid korduvalt on selle võitnud ameeriklased. — Saab näha, kas ka seekord ameeriklased suudavad kaitsta oma võitu? *M. P.*

AIVAZ'i



M A L M,
V A S K,
P R O N K S

VALATISED

ALATI KÕRGEVÄÄRTUSLIKUD

A/S. „AIVAZ“
TALLINN, SOO TÄN. 27

NÕORI-, TOPSU- JA NARMASTE TÖÖSTUS

V. KUUTTANEN



Rataskaevu 9-5

Telefon 471-48

Valmistan:

puuvillast,
villast,
siidist

ja metallist

ilustusnööre
ja narmaid

Töö korralik ja maitsekas

P. KUNERTH

Kõnetraat 319-14 Tallinn, Narva m. 10 Postkast 186

CONTINENTAL-CAOUTCHOUC-EXPORT-A. G., HANNOVER

igasugused tehnilised kummi-kaubad,
kummi-rihmad ja kummi-transport-lindid

DEUTSCHE KABELWERKE A. G., BERLIN O. 112

igasugu isoleeritud vasktraat ja kaablid,
tinakaablid ja abinõud, isoleerpaelad

HELLIOWATTWERKE, ELEKTRICITÄTS-A. G., CHARLOTTENBURG

igasugused elektrivoolulugejad ja
lülituskellad

NORA-RADIO-G. m. b. H., CHARLOTTENBURG

Raadioaparaadid

CELLULOID-VERKAUFSGESELLSCHAFT m. b. H. BERLIN W. 9

Tselluloid ja Tselloon (D. R. M.)
TAHVLITES, TORUDES, KANGIDES
igasuguseks otstarbeks

NEUMANN & Co

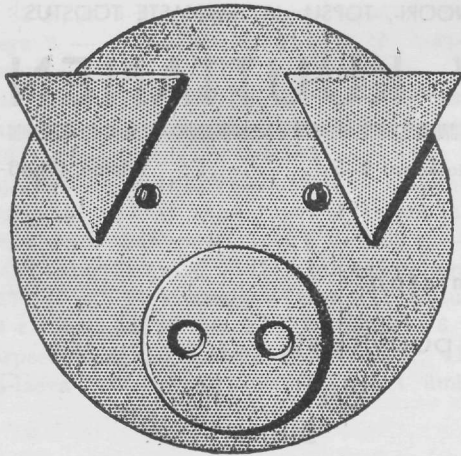
Tallinn, Pärnu 10. Telefon 412-48

Tomson-Madvärki

GAASIKURNAD T-M-X

Kõik gaasikaitsevahendid:

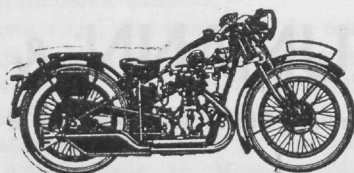
sisustusartiklid gaasivarjen-
deile, gaasikindlad ülikon-
nad aktiivtegevkondatele,
häiresireenid, g-luurepau-
nad, õppevahendid gaasi-
kaitsekursustele jne.



KVALITEET
SAADUSED
ON RÕÕMUKS
IGALE PERELE

Müügil „LIHATSENTRAALIDES“ ja kõigis paremates toidu-
ainete- ja delikatess-kauplustes

ÜHING „EESTI LIHAEKSPORT“



N. S. U.
mootorrattad

HUSQVARNA
jalgrattad

FOTO
tarbed

A.-S. TORMOLEN & Ko

Tallinn, Raekoja pl. 17. Telef. 428-06

Pärnu Laeva A.s. – Pärnu

TALVINE SÖIDUPLAAN

Korrapärane reisijate- ja kauba-
vedu Tallinna ja Stokholmi vahel
I-se järgu moodsa kiiraurikuga
„Estonia“

Väljasõit Tallinnast:
laupäeviti kell 16

Väljasõit Stokholmist:
pühapäeviti kell 13

ESINDAJA TALLINNAS:

Thomas Clayhills & Son

OLEVIMAGI 14

JOH. VANAK

Laevamasinate paranduse töökojad.

TALLINN, SUUR PATAREI 18

TELEFON 439-80.

Reumahaiguste

puhul tarvitage

»Urolith'i«



»Urolith« on saadav kõigist apteekidest.

Valmistaja

G. Gnadebergi ja E. Leydeni apteek,

TALLINN, SUUR KARJA 4.

Inglise katuseplekki „Bingley“

ja mitmeid teisi sorte

Musta raudplekki

1×2 meetr., 0,75, 1 m/m, 2 m/m,
3 m/m
1×2 ars. 10 ₺–20 ₺

Valget plekki F. C.

1×2×3×4×

Siberi tinutatud plekki

1×2 m, 0,75, 1 m/m, 1,25, 1½ m/m
1×2 ars., 10 ₺–20 ₺

Tsingitud plekki

1×2 m, 0,75, 1 m/m

Inglitina, seatina

Vitsrauda

1¼" nr. 19

Ämbrikõrvu

soovitab

W. WUNDER

SUUR PATAREI 6.

TELEFON 441-22.

Meeste- ja naiste

valmisriieteäri

B. RUBANOVICĀ

TALLINN, HARJU TĀNAV 22/24.

TELEFON 436-95.

Speditsioon ja trantsportühing

„ESRA“

Vene t. 6, telefon 448-12, 459-97

Speditsioon

Kindlustus

Kala-konservitööstus

FEODOR MALAHOV



Tallinn, Võrgu tän. 1.
Telef. 441-18. Asut. 1890. a.

Valmistab Tallinna kilu plekk-karpides, plekk-ämbrites (1–10 kg), puust tünnides (8–125 kg) Sprotid õlis ja tomatis. Marineeritud angerjad. Silmud želees, Skumbriad tomatis. Marineeritud heeringad. Marineeritud kurgid. Heeringad rollmops. Tomatid. Suitsetab kilu, silku, angerjaid.

Kilud „Extra“ 3-me ja 1 kg ämbrites on headuselt samad mis karpideski, kuid hinnalt on nad 40% odavamad.

Aktsiaselts

**TALLINNA
KÖIEYABRIK**

Tallinn, Kopli tän. 23. Tel. 439-79

Köisi, kanepist tõrvatud, mail-
last ja sisalist.

Nööre, loe, logi lipu ja kala-
võrgu hüüsingut, schiemansgarni
jne.

Trosse, parvetamis-, veo-, ankru-,
ja liiktrosse ning jahtidele trosse
kõrgemast manilla kiudainest,

CHR. JÜRGENSON

asutatud 1887. a.

Tallinn, Raekoja pl. 15.

Telefon 431-66

Pudukaupu, pesu- ja rätsepatarbeid

PLEKITÖÖSTUS JA LITOGRAAFIA

G. LINHOLM

Igasuguste plekk-karpide,
-tooside, -nõude, -plaka-
tite jne. valmistamine

VANA KALAMAJA 32. TELEFON 439-93

TUUBITÖÖSTUS

Artur A. LINHOLM

Valmistatakse tinatuube nr. 0—11

Töö headus kindlustatud

NÕUDKE

R. Klaussoni

Šokolaadi,
kompveki- ja

biskviiditehase saadusi,

mis rahuldavad ka kõige nõudlikumat
tarvitajat.

•

Tehase kontor ja ladu:

Tallinn, Jahu 5. Telef. 441-15

PETER BROTHERHOOD LTD.

Peterborough, England.

Kompressorid,
auruturbiinid ja
mootorpumbad

Esindaja: Agentuur- ja kaubanduskontor

„IVAG“

I. AGNTSEV, Tallinn, Roosikrantsi 8 b
Telefon 444-98

E. L E R E N M A N N

Tallinn, Suur Karja 10. Telefon 446-43

SUURLÄDU

kodu — välismaa, pudu-, moe-, manufaktuur-kaupadest.
Villased lõngad laos alati rikkalikus värvi valikus.
Müük suurel arvul.

Juhatus ja müügebüroo:

TALLINN, VALLI 4—3

Teleg. aadr.
PEAPÕLEVKIVI

TELEFONID :

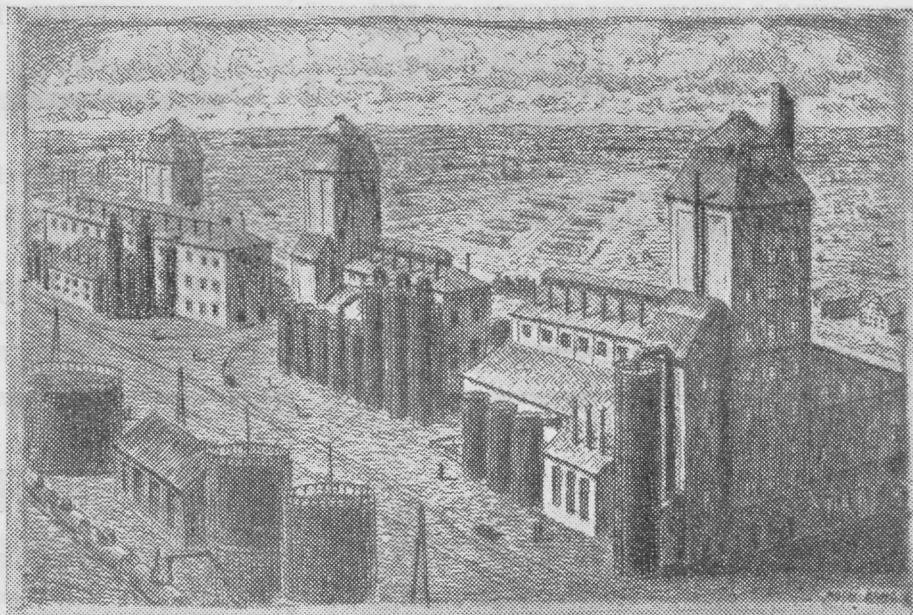
juhatus 450-62

üldine 450-85

arveosak. 474-76



**ÕLIVABRIKUD KOHTLA-
JÄRVEL 1938**



A/S. ESIMENE EESTI PÕLEVKIVITÖÖSTUS

END. RIIGI PÕLEVKIVITÖÖSTUS

Maapõuevarade kasutamise

A-S. „MAGNA“

TALLINN, HARIDUSE 13—10
Tel. 445-26. Teleg. Magna-Tallinn

JÕHVI, BOX 45
Tel. 112 ja 93. Teleg. Magna Jõhvi

Kummi- ja metall-

templeid

valmistab uute, moodsate
kirjade ja abinõudega
varustatud kummitempli-,
metalltempli- ja
mehaanikatööstus

*Nõudke
kirjaproove!*

A. TARGAMA

TALLINN, NUNNE 18,
Telefon 473-69.
Balti jaama lähedal.

KINNITUS-AKTSIA-SELTS



EESTI UNION

Tallinn, Suur Karja 18. Telefon 445-10,

T U L E

vee-, auto-, kasko-, klaasi-, murdvarguse-, sõja- ja kodanlike rahutuste, õnnetusjuhtumite

ELUKINDLUSTUSED

Seltsil pole kahjukannatajatega olnud ühtegi protsessi

HÄRRADE MOEÄRI „HILVU“

soovitab rikkalikus valikus KÜBARAID, TRIIKSÄRKE, KAELASIDEMEID, KINDAID j. m. riietusesemeid.

PÄRNU MNT. 8

PÄRNU MNT. 8

Muusikariistu:

klavereid, akordeone, puhk- ja keelpille, raadioaparaate kindla vastutusega ja soodsail maksutingimustel ostate vanemast muusikaärist

JOH. MITT

Tallinn, Pikk tänav 1. Telefon 433-74.

Soodsaim valmisriiete ja kalevikaupade ostukoht on

JULIUS ABERG'I

RIIDEÄRI

TALLINNAS, SUUR KARJA TÄN. 5.

P. KULLAM

(EICHELMANN)

KELLA- JA KULLASEPAÄRI

TALLINN, VAIKE KARJA 2. TEL. 442-23

Soovitab odavate hindadega: kuld-, kristall- ja hõbeasju, käe-, tasku- ja seinakelli.

PARANDUSTÖÖD.

OSTAN KULDA JA HÖBEDAT.



VÄÄRTMETALLASJADE
& MÄRKIDE TEHAS

TALLINN

ERVIN SAKSIEN'I

VESIVARUSTISE-, KESKKÜTTE-,
KANALISATSIOONI- JA LUKUSEPATÖÖKODA

TALLINNAS, PÄRNU MNT. 35. TEL. 457-88 ja 411-22

Teeb asjatundlikult igasuguseid

*sisseseadeid
ja parandusi*



*Igale perekonnaliikmele toob iga päev
parima valiku põnevaid uudiseid, asja-
likke ja huvitavaid kirjutusi ning tarvi-
likke kuulutusi - aastas 3600 suurt
lehekülge - kui tellite veel täna „UUE
EESTI“ terveks aastaks.*

12 kuud Kr. 18.50
6 " " 9.50

3 kuud Kr. 5.—
1 kuu " 1.80

Kellade,

kuld-, hõbe-, kristall-
ja bijouterie-

kaupade äri

*Müük suurel ja
väikesel arvul*

H. WASSERMANN

TALLINN, VIRU 23.

TELEFON 447-26.

Purjeriie ja võrgulõng

valmistatud heast puuvillast, asjatundlikult ja hoolikalt, on müügil kõigis

A/s. „TEKLA“

riidekauplustes:

Tallinn, S. Karja 15
Pärnu 6
Estonia pst. 11

HAAPSALU, Ehte tän. 2
MUSTVEE, Tartu nr. 15
PETSERI, Kaubarida 6/7
RAKVERE, Turuplats nr. 3
VILJANDI, Tartu nr. 6-a
KURESSAARE, Kauba nr. 2
NARVA, Peetri plats 2
PÄRNU, Laidoneri nr. 6
VALGA, Kesk 14
VÕRU, Tartu 11