

MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmub kuus korda aastas

Vastutav toimetaja K. Linneberg, vanem-leitnant Tel. ametis: Mereväe 76. kodune: Kaitseväe 13-43	Väljaandja: Mereväe Ohvitseride Liitkogu Toimetus ja talitus: Merejõudude Staap Soo 28. Tel. Arsenal 4-52 ===== <i>Tellimishind: aastas kr. 3.—; 1/2 aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s. Välismaale: aastas kr. 4.—; 1/2 aastas kr. 2.—; üksiknumber 70 s.</i>	Tegev toimetaja Joh. Ivalo, leitnant Tel. ametis: Mereväe 103 Majandustoimetaja A. Jürgenthal leitnant Tel. ametis: Mereväe 42-a
--	---	---

NR. 1

21. VEEBRUAR 1938

VI AASTAKÄIK

SISU: Leitnant R. Roosimannus, K. S. dipl. — Millistel põhimõtetel peaksime teostama oma merejõudude ülesehitamist. Van.-leitn. J. Santpank, VR II/3, K. S. dipl. — Vahemere probleem. Iv. — Laevastikkude arengust viimase 20 aasta jooksul. Iv. — Suurte kiiruste paremustest. Kapten-leitnant Eustaatius Miido VR II/3 lahkus tegevteenistusest. F. V. P. — Ranna kaitsmisest kallaletungide vastu merelt ja õhust suurtükiväe abil. Kapten-leitnant Herbert Schönefeldt 50-ne aastane. Iv. — Adm. Suõn'i ja kaaslaste tegevus türgi laevastiku ettevalmistamisel sõjategevuseks 1914. ning laevastiku esimene operatsioon. Vanem-leitnant Riho Jõhverd — 40 aastat diiselmasinat. Leitnant R. Israel — Inglise-Vene mereleping 1937. a. Vanem-leitnant A. Vares — Sõjaõigus rahvusvahelises elus. Ülevaade Mereväe Üleajateenijate Liitkogu 1937. a. tegevusest. I j. velsker noor.-allohv. Post 50-ne aastane. M. P. — Eesti purjesport 1937. a. L. — Öine kohtamine. Lühiteateid sõjalaevastikest. Lühiteateid purjespordist.

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

Eesti iseseisvuse kahekümnes aastapäev.

24. veebr. 1938. a. pühitseb vaba eesti rahvas õnnelikuna oma iseseisvuse kahekümnendat aastapäeva. See juubeli aastapäev jääb kahtlemata erilise pühana ja päevana kõikide mälestusse püsima, millal vaadatakse tagasi tehtud tööle ja saavutatud edule igal alal ning seatakse üles uued tuleviku eesmärgid ja suunad.

„Merendus“ loodab, et eesti rahvas kogu oma energiaga ja püsiva üksmeelega jätkab oma vaba kodumaa ülesehitamistööd raugemata tahtega kõigil aladel. Omalt poolt tahab meie ajakiri ka juubeliaastal jätkata jõukohaselt Eesti mereasjanduse valgustamist ja arendamist, lootes, et huvi meie riiklikus elus ülitähtsa merekaubanduse ja tema kaitse vastu järjest kasvab ja **Eesti merendus** kui mereriigi üks elulisemaid alasid leiab ikka laiemate ringkondade tuge ja heatahtlikku suhtumist.



KONSTANTIN PÄTS

Riigihoidja.

Millistel põhimõtetel peaksime teostama oma merejõudude ülesehitamist.

Leitnant R. Roosimannus, K. S. dipl.

Pärast destroierite „Lennuki“ ja „Vambola“ müümist kerkis eriti akuutselt päevakorrale meie merekaitse täiendamise küsimus. Oli tarvis kindlaks määrata need põhijooned, millistele toetudes ratsionaalselt areneks merejõudude tegelik korraldamine lähimas tulevikus. Kuna merekaitse küsimus alati „Merenduse“, viimasel ajal aga ka laiemates rahvahulkades suure ja täiesti õigustatud tähelepaneku osaliseks on saanud, tahab ka käesolev

kirjutis omalt poolt mõningaid põhimõttelisi küsimusi esile tuua.

Sõjapidamise vahendid on eriti viimasel ajal võrratult mitmekesistunud ja arenenud. Üksiku riigi sõjaliste jõudude lahingulise võimsuse ja väärtuse määrajaks on välja kujunenud hoopis uusi argumente. Ettenähtavalt aga lahingu pearaskuste kandjaks ka tulevikusõjas jääb ikkagi maavägi, kuna merejõud ja õhujõud endiselt abistavat osa peavad täitma. Et saa-



JOHAN LAIDONER

Kindral-leitnant

Sõjavägede Ülemjuhataja.

vutada edu, peab koostöö nende kolme põhiväeliigi vahel olema võimalikult tihe.

Tähendab, kui meie võimaliku sõja olustikku, mis muuseas ka tervest reast meile tuntud argumentidest oleneb (sõjageograafiline asend, võimalikud vastased, riigipiirid jne.), võimaluste piires ennustada püüame, peame ka määrata suutma, millises vahekorras need kolm põhiväeliiki meie sõjaliste jõudude üldkompleksis peaksid esinema. Kui vastavale põhiväeliigile, arvestades kõiki mõjutegureid, oma kindel ülesanne ja koht sõjaliste jõudude üldkompleksis on ette nähtud, järgneb loogiliselt siis alles vastavate ressursside määramine ja abi-

nõude ning viiside uurimine, mis vajalised nõutava ülesande täitmiseks.

Väljendudes konkreetselt, peame esmajoones jõudma selgusele selles, millist osa ettenähtavalt tuleb täita võimaliku sõja korral meie merejõududel. On selge, et selle küsimuse lahendamine oma otsustavas osas peab kuuluma sõjaliste jõudude kõrgeima juhatuse pädevusse. See küsimus otsustatud, on juba hoopis kergem teostada jõu- ning otstarbekohaste relvade valikut, nende tegevusse rakendamise võimalusi ja muid detailidesse ulatuvaid küsimusi.

Nende küsimuste uurimine peab kuuluma juba merejõudude juhatuse pädevusse.

Teatavasti on meil selline riigikaitse vajadusile vastav ning kõigis peensusis väljatöötatud merejõudude ülesehituse programm juba aastaid olemas (vt. „Merendus“ nr. 1 — 1933. a. „Merekaitse küsimusi“). Möödunud aastate jooksul on selles programmis kaheldamatult toimunud mõningaidki muudatusi ja ümberhinnanguid. Laiemates asjaomastes ringkondades sellest küll midagi kuulda ei ole olnud ja see on osalt ka päris loomulikult seletatav, sest küsimus ei kuulu kuidagi avalikkusele.

Lähenedes meie merejõudude ülesehitamise probleemile sisuliselt, tekib küsimus, kas üldse leidub küllaldaselt kaaluvaid põhjusi meie oludes merejõududele erilise tähtsuse omistamiseks. **On seletamata selge, et sõja puhul meie tähtsaimaks ühenduseks välisilmaga jääb meri** ja kui see meile suletakse, seisame peagi ülepääsetamatute raskuste ees. Tähendab, meie peame midagi tegema, et võimaldada üksikutel hetkedelgi mere vaba kasutamist. On tõenäone, et meil merel alati ülekaalus vastasega tegemist tuleb teha, kuid meresõdade ajalooost näeme, et selline olukord õieti loomulik olukord meresõjas ongi. Pole peaaegu kunagi meresõjas sellist juhtu ette tulnud, et üks pool merd absoluutselt oleks valitsenud. Tavaline olukord on olnud ikka selline, et merd pole valitsenud selle sõna täies mõttes kumbki pool. Mere vaba kasutamist aga eriti soodustab meie riigi sõja-geograafiline kui ka strateegiline asend, missugune küsimus ka käesolevas ajakirjas mitmelgi korral põhjalikku käsitlust on leidnud. Kõigest sellest järeldub, et meie merejõudude **peamiseks ülesandeks jääb mere vaba kasutamise võimaldamine**, millest tuletub ka selle ülesehitamise tähtsaim põhilause — **vajame merejõude, mis suudaksid seda meile tagada**. Et selgusele jõuda, kas, mil määral ja milliste vahenditega seda meie täiesti eriseloomulisel meresõjateatril on võimalik läbi viia, tuleb täpsuseni ette näha need vahendid ja viisid, mis soodustaksid luua selliseid olukordi, kus mere vaba kasutamine meile teataval määral siiski võimalikuks osutuks.

Loogilises mõttekäigus on järgmiseks küsimuseks, kas meie oma väikeste majanduslikkude väljavaadete juures suudame sellisel määral kaasajal väga kalleid mererelvi muretseda. Kuid kuna see teataval määral osutub meie elu-

küsimuseks, siis peame meie seda suutma ja suudamegi, kuid ainult selleks viimase võimaluseni kohandatud merejõududega. Eriti kohustab meid selleks aga laiemates rahvahulkades aset leidnud tähelepanu ja ainelise toetuse aktiivsus.

Läheneb küsimusele, milline peaks siis olema meie merejõudude koosseis vastavalt eespooltoodud argumentidele, s. o. osatähtsusele sõjaliste jõudude üldkompleksis ja reaalsele majanduslikule baasile. Vastata sellele küsimusele pole aga käesoleva kirjutise ülesandeks, küll aga tahab ta selle küsimuse uurimisel tähelepanu juhtida veel järgnevaile küsimusele.

Esmajärjekorras mainin, et kaasaja merejõudude koosseisu kõikjal **asendamatu komponendina on lisandunud õhujõud** ja seda **tingimata selle orgaanilise osana**. Erilist tähtsust aga omavad õhujõud just meie oludes, kus luure ja vaatluse korraldamiseks merel teisi nii tõhusaid vahendeid ei leidu. Mida nõrgemad on merejõud vastase suhtes, seda raskemad on tema ülesanded ja seda enam on nõutav tõhus, hästiorganiseeritud ja täpse ning kiire sidega tagatud luure. Üks tähtsamaid vahendeid, mis meile seda võimaldavad, on õhujõud. Olukorda, kus selliseid ülesandeid peab täitma alles sõja ajal merejõudude käsutusse antavad juhuslikud ja eriväljaõpet mittedaanud üksused, ei saa pidada loomilikuks, sest selle all kannatab kaheldamatult nii luure täpsus kui ka koostöö.

Teiseks: kuna nende a-laevade arv, mida meie tõenäosel vastased meid huvitavale meresõjateatril tegevusse võivad rakendada, viimastel aastatel tunduvalt on suurenenud, tuleb tõsisemale kaalumisele võtta küsimus, kuidas ja milliste vahenditega tagaks võitlus nende vastu suurimat edu. Selleks vajame vajalisel arvul sõjalaevu, mis eriti kohandatud saate-teenistuseks ja võitluseks a-laevade vastu.

Ja lõpuks, vajame ümberorienteerumist oma mentaliteedis. Oleme seni liiga palju tegelnud rannakaitse küsimustega. Rannakaitse meie oludes jääb ikkagi merejõudude üheks vähema tähtsusega ülesandeks.

Tulevikusõda on seotud suurte kuludega materjalosas. Sõjatööstust, mis seda meile soetaks, meil ei ole. Järelikult peame meie seda endile muretsema väljastpoolt. Seda eeskätt võimaldavad meile mereteed. Et mereteid kasutada, vajame merejõude, eriti aga selle aktiivset komponenti, — see on sõjalaevastikku ühes merelennuväega.

Vahemere probleem.

Van.-leitn. J. Santpik VR II/3, K. S. dipl.

I.

Lühike ajalooline ülevaade.

Vahemerd võib nimetada ajaloo hälliks. Siin näeme arenemas Egiptuse, fõniiklaste, Kreeka, Kartaago, Rooma impeeriumi ja teiste ajalugusid. Võib öelda, et kõik tolle aja vägevad riigid olid otseselt või kaudselt seotud Vahemerega nii oma õitsengus kui ka languses. Vahemerel lavastuvad ka esimesed suuremad merelahingud. Siin lüüakse Artemisioni, Salamise, Patrasi ja Eknomi neeme lahingud, kõik juba enne Kristuse sündi. Ehkki Vahemere tolle aja sündmuste jälgimine on mitmetigi huvitav, ei hõlbusta see, väga lahku minevate olude ja vahendite tõttu, meil käsiloleva ülesande lahendamist ja lepime eeltoodud faktide mainimisega.

Keskajal siirdus ajalooliste sündmuste ahela areng juba Vahemerest välja ja Vahemeri kaotas suure osa oma tähtsusest. Kõik ülemaailmse või üle-euroopalise tähtsusega küsimused lahendatakse tollal väljaspool Vahemerd. Alles XVIII sajandil algab Vahemere uus tõus. Nüüd näeme ka sündmusi, mis on juba eelmänguks Vahemere praegusele probleemile. 1704. aastal vallutavad inglased Gibraltari ja 1800. aastal Malta. Edasi näeme Prantsusmaa laienemist Põhja-Aafrikas, Inglise mõju suurenemist Egiptuses, Itaalia tungimist Põhja-Aafrikasse, mis juba kõik arendavad olukorra ikka lähemale praegusele. Üheks tähtsaimaks sündmuseks Vahemeres tuleb lugeda Suessi kanali avamist 1869. aastal, millega muudeti Vahemeri kitsa suuga kotist maailma suurimaks laevasõiduteeks.

Suessi kanali ehitamise idee iseenesest on väga vana. Esimene Vahemerd ja Punast merd ühendav kanal ehitatigi juba XIV sajandil e. Kr. Egiptuse vaarao Ramses II poolt. See kanal jooksis Niiluse suudmest Punasesse merre. Esimene kanal täitus aga hiljem. VII sajandil p. Kr. seadis kanali uuesti korda kaliif Omar, kuid kanal muutus juba umbes 100 aasta pärast jälle kõlbmatuks. Praeguse Suessi kanali projektid töötas välja austerlane Negrelli 1856. aastal. Kanali ehituse teostas aga prantslane Lesseps rahvusvahelise seltsi varadega. Kanalit omaval seltsil on kontsessioon kanalile 99 aastaks, mille järele, s. o. 1968. aastal, kanal siirdub tasuta Egiptuse riigi omanduseks.

Inglased, kes olid juba harjunud juhtima oma idapoolset kaubandust ümber Hea Loo-

tuse maanina, ei olnud kanali ehitusest näiliselt sugugi huvitatud. Põhjuseks tuleb siin lugeda asjaolu, et tollal liikus peaosalt Inglise kaubalaevastikust veel purjede all, Punase mere tuulevaikus teeb aga purjelaevadele edasijõudmise seal väga raskeks. Ka ei uskunud inglased kanali ehitamise õnnestumisse, kuna nende poolt varemalt tehtud ekslikud mõõtmised andsid asjast vale kujutluse. Kanali valmimise järel, mis satub ühte ka aurulaevastiku arenguga, tõuseb aga kohe Inglismaa huvi Suessi kanali vastu ja nad algavad seda ettenägelikult ründama, omandades juba 1875. aastaks kanali aktsiate enamiku. Praegu on Suessi kanal täielikult inglaste valduses ja kanali kindlustamisele teevad inglased viimasel ajal suuri kulutusi, ehkki kanal vormiliselt läbib Egiptuse riigi maa-ala. Suessi kanali isoleerimiseks võib mainida, et kanal on 168 km pikk, 45—100 m lai ja 11—12 m sügav; kuna Vahemere ja Punase mere pinnad on samal kõrgusel, siis ei ole kanalis lüüse ega vesivärvaid, mille tõttu kanali tahtlik kõlbmatuks muutmine pommitamise või muul teel ei ole kergesti teostatav. Viimasel ajal on Suessi kanali läbinud ca 6000 laeva aastas üle 30.000.000 registertonnilise kogumahuga.

Järgmiseks suursündmuseks Vahemerel on Maailmasõda. Järkjärguline Vahemere ranniku kaardi muutmine teeb nüüd suure hüppe, kuna Vahemerelt surutakse välja Austria-Ungari keisririik ja ka Vahemere idarannikul muutub peremees. Vahemere rannikul näeme nüüd selgesti ainult kolme riigi ülevõimu — Inglise, Prantsuse ja Itaalia, nagu see ilmneb ka kaardilt. Mismoodi need kolm riiki Vahemere jagamisel omavahel toime tulevad, seda küsimust püüamegi selgitada.

Peab juba alguses mainima, et Vahemere küsimus on praegu veel niiõelda arenemise ajajärgus. Eri riikide tõelised kavatsused Vahemere suhtes on veel peidus nende riikide välisministeeriumides ja kindralstaapides. Nende kavatsuste kohta võime endile pildi luua ainult Vahemerel viimasel ajal lavastunud üksikute sündmuste varal. Kuid nii mitmedki sündmused võivad olla tekitatud muudest põhjustest ja võivad ainult juhuslikult oma lahenduses satuda ühte Vahemere probleemiga. Kirjutises on seega siis ainult võimalus püüda teha kokkuvõtte riikide huvidest Vahemerel ja üksikutest sündmustest seal — arendades nende varal pildi Vahemere probleemist.

II.

Eri riikide huvid Vahemerel.

Et saada alust eri riikide püüete vaatlemisele Vahemerel, peame kõigepealt selgitama, missugune seisukoht on Vahemerel nende riikide elus; püüame siis selgitada, kuivõrd elulise tähtsusega on Vahemeri eri riikidele ja mida tähendaks neile riikidele Vahemere sulgemine. Selles osas peab paratamatult esile tooma terve rea igavaid arve, kuid ei ole muul teel võimalik põhjendada esitatavaid väiteid.

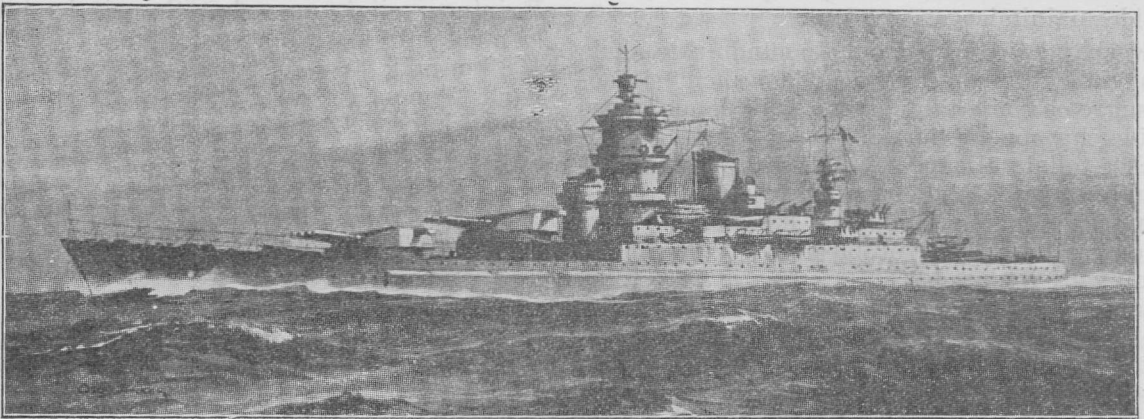
A. Prantsusmaa.

Prantsusmaa on tööstusriik. Tema 42 miljonist elanikust saab siiski ligi 40% ülalpidamist põllumajandusest. Prantsusmaa maa viljelemine ei suuda aga toita kogu maa rahvast, nii et Prantsusmaal tuleb sisse vedada toite-

suse kapitali teenistusega välismaal ja osalt aitab siin kaasa ka turism.

Näeme siis, et Prantsusmaale sisseveetav aine ja toodete hulk on aukartust äratav. Võrreldes sisseveetavat hulka üldise rahva tarvidusega võime öelda, et Prantsusmaa tuleb väga lühikest aega, toime ilma sisseveeta ja et juba lühiajalinegi sisseveo katkestamine võib esile kutsuda suuri raskusi Prantsuse majanduses ja riigi ning rahva elus.

Vahemere osatähtsus Prantsuse väliskaubanduses on umbes 45% ehk teiste sõnadega 45% Prantsuse väliskaubandusest tuleb Vahemere riikidest ehk Vahemere kaudu. Teatava osa sellest väliskaubandusest võib juhtida ringteed kaudu, kasutades Suessi kanali asemel Hea Lootuse maanina ümber viivat teed ehk nn. Kapi teed. Kuid siin tuleb arvestada, et näiteks Indo-Hiinast on tee Kapi kaudu Prantsusmaale 5000 meremiili võrra kaugem



Prantsuse lahingulaev „Dunkerque“, 26 000 t, 8 — 330-mm ja 16 — 155-mm suurtükki nelja- ja kahetorulistes tornides: katapultiga ja õhukaitse-relvadega ahtris. Soomuse kogukaal 10 000 t; kiirus 29,5 sõlme 100 000 HP-qa.

aineid umbes 6 miljonit tonni aastas, mis 1936. a. vastas 8 miljardi frangi väärtusele. Ka tooraineid tööstusele tuleb Prantsusmaal sisse vedada suurel hulgal. Nii veeti Prantsusmaale 1936. a. sisse ainuüksi kivisütt üle 18 miljoni tonni, väärtusega ligi 2 miljardit franki. Edasi järgnevad nafta ja selle tooted 5 miljoni tonniga ja väärtusega üle 1 miljardi frangi, siis vill 1,2 miljardi ja puuvill 1 miljardi frangi väärtuses. Kogusummas veeti 1936. a. Prantsusmaale sisse tööstuse tooraineid 38 miljonit tonni, 18,5 miljardi frangi väärtuses. Ühes valmistoodetega oli Prantsusmaa sissevedu 1936. a. 46 miljonit tonni 25 miljardi frangi väärtusega, väljavedu seejuures kõigest 15 miljardi frangi väärtuses. Selline suur passiivne väliskaubandus on Prantsusmaal harilik nähe, kusjuures tasakaal saavutatakse Prant-

kui Suessi kanali kaudu, missugune asjaolu mõjub väga halvavalt väliskaubanduse korraldamisele nii rahu kui ka sõja ajal. Umbes 30% Prantsusmaa väliskaubandusest on aga täiel määral olenev Vahemerest. Siis Vahemere sulgemisega Prantsusmaa on sunnitud lõpetama 30% oma sisseveost ja väljaveost. Selle osa hulka kuulub aga Prantsusmaale väga tähtis Iraki õli, Egiptuse ja Pr. Põhja-Aafrika puuvill ja Prantsuse Põhja-Aafrika vili.

Võime seega öelda, et majanduslikult on Vahemeri Prantsusmaale suure tähtsusega ja et Vahemere sulgemine võib tekitada suuri häireid Prantsusmaa majanduslikus elus.

Peale puhtmajandusliku on Vahemerel Prantsusmaale veel teinegi tähtsus. Vahemere kaudu teostub nimelt Prantsusmaa ühendus

tähtsamate asumaadega; siia hulka kuuluvad Alžeeria, Tuneesia, Pr. Somaalimaa, Pr. India, Pr. Indo-Hiina, Süüria ja teataval määral ka Madagaskar ja Pr. Maroko. Need asumaad moodustavad kokku üle 4 miljoni ruutkilomeetrilise maa-ala ühes 43 miljoni elanikuga. Prantsusmaa on viimasel ajal väga suurt rõhku pannud eriti oma Põhja-Aafrika asumaade igakülgele väljarendamisele. Näiteks on suudetud viimase 10 aasta jooksul kolmekordistada kaubavahetus Prantsusmaa ja ta asumaade vahel ja 1936. a. moodustas kaubavahetus asumaadega tervelt 30% kogu Prantsuse väliskaubandusest. Nende asumaade valitsemine, korraldamine ja kaitse nõuab arusaadavalt kõige otsemat ja kiiremat ühendust emamaaga. Nendes asumaades on ka suur inimmaterjali tagavara Prantsuse sõjaväele. Nii võib Prantsuse Senegaal juba üksi anda kuni 700.000 sõdurit, kes loetakse värvilistest parimaiks. Sel inimmaterjalil on ka sõjaline väljaõpe, kuna Prantsuse asumais on maksev sunduslik väeteenistus. Vahemere sulgemisel kaoks aga Prantsuse emamaa otseühendus nende asumaadega ja Prantsusmaa ei oleks võimeline abistama neid ega ka kasutama asumais olevat suurt inimmaterjali tagavara. Sellisel korral võivad alaliselt tasakesi käärivad asumaad kergesti emamaast lahti lüüa või koguni siirduda vastase poolele.

Näeme siis, et Vahemeri on ka Prantsuse emamaa ja asumaade liitja ja kooshoidja ja et Vahemere sulgemisega võib olukord raskeks muutuda suures osas Prantsuse asumais kui ka emamaal enesel. Vahemere sulgemine üksi ei tähenda siiski Prantsusmaale veel ületamata hädaohtu, kuna Prantsusmaa võib ka ilma Vahemereta ikkagi ühenduses olla suurema osaga maailmast oma läänerannikul olevate sadamate kaudu. Kui aga Vahemere sulgemisega kaasas käib Prantsuse mereühenduste katkestamine tema läänerannikul, siis on kerge ka aja survele rõhuda Prantsusmaa põlvedele.

B. Itaalia.

Järgmisena vaatleme, missugust osa etendab Vahemeri Itaaliale nii majanduslikult kui ka poliitiliselt seisukohalt. Itaalia kohta esitatud majanduslik kokkuvõte käib 1936. a. kohta. 1936. aasta on toodud põhjusel, et Itaalia vastu olid selle aasta esimesel poolel tarvitusel majanduslikud sanktsioonid, mille tagajärjel saame sõjaolukorrale lähema pildi.

Itaalia, samuti kui Prantsusmaa, ei suuda elada ilma suure sisseveota. Kui Prantsusmaal moodustasid toitained tervelt $\frac{1}{3}$ kogu sisseveost, siis moodustavad Itaalia 6 miljardi liiri-

lisest sisseveost toitained ainult $\frac{1}{6}$. Kuna Itaalia on puhtpõllumajanduslik maa ja ei oma üldse nimetamisväärseid maapõuevarasid, siis tuleb Itaaliale aga tööstuse toorained sisse vedada väga suurel hulgal. 1936. a. veeti Itaaliasse tööstuse toorained sisse 4 miljardi liiri väärtuses, mis moodustas $\frac{2}{3}$ kogu Itaalia sisseveost. Ja tuleb silmas pidada, et 1936. a. algul tarvitati suure osa riikide poolt Itaalia vastu majanduslikke sanktsioone, mille tõttu Itaalia 1936. a. sissevedu katsuti suruda võimalikult väikestesse raamidesse, mis kutsus esile juba palju ebaterveid nähteid nagu kütteainete puudus jne.

Tervenisti 75% Itaalia sisseveost tuleb väljastpoolt Vahemerd. Sellest langeb Saksamaa osale 25%. Sissevedu Saksamaalt on viimaste aastate jooksul kunstlikult üles kruvitud, nimelt kolmekordseks. On aga suur küsimus, kas suudetakse Saksamaalt ka sõja korral ülal pidada nii suurt sissevedu, sest tegelikult veavad mõlemad maad sisse peaaegu samu tooraineid. Võime siis vähemalt osaliselt ka Saksamaalt sisseveetava hulga lugeda väljastpoolt Vahemerd tulevaks, ehkki sissevedu sealt on teostatav maad mööda.

Kui aga Vahemere kasutamine Itaalia kaubandusele üldse sulgeda, siis jääb Itaaliale lahti ainult maapiir. Maapiiri üle tuleb aga Itaaliasse kõigest 18% kogu sisseveetavast kauba hulgast. Ja seda hulka on ka sõja korral raske tunduvalt suurendada, kuna Itaalia vastu tarvitatud sanktsioonide tõttu tõusis Itaalia sissevedu Austriast ja Ungarist niikuinii väga palju üle tavalise normi. Itaaliale ei ole ka olemas suuremaid materjali ega rahalisi reserve ja on juba anekdoodiks saanud Itaalia rahaministeeriumi nimetamine müsteeriumi ministeeriumiks, kuna olevat müsteerium, kust see ministeerium võtab raha. Kõige selle põhjal võime siis öelda, et Vahemere kestev sulgemine tähendab Itaaliale tema väliskaubanduse ja seega praktiliselt ka kogu Itaalia tööstuse täielist lõppemist. Tähendan siin kohe, et öeldu on maksev ainult juhul, kui Itaalia—Prantsuse maapiir on Itaaliale samaaegselt suletud; vastasel juhul on seisukord küll raskendatud, kuid mitte täiesti väljapääsuta.

Vahemerele on Itaaliale nagu Prantsusmaalegi peale väliskaubandusliku tähtsuse ka veel tähtsus asumaade mõttes. Itaalia asumaad, nimelt Liibüa, Eritrea, Itaalia Somaalimaa, Dodekaneesi saared ja uus asumaa Abessiinia, moodustavad 3.230.000 km² maa-ala ca 13 miljoni elanikuga. Ühendus nende asumaade ja emamaa vahel on võimalik ainult Vahemere kaudu. Itaalia sissevedu neist asumais moodustab küll kõigest $2\frac{1}{2}$ % Itaalia üldisest sisseveost ja seega ei oma mainimisväärset tähtsust, kuid neis asumais on Itaaliale

kohal suured väekontingendid, mis Vahemere sulgemisega läheksid Itaaliale kaduma. Peale selle ei ole üheski Itaalia asumaist mingisugust tööstust. Selle tõttu on need asumaad täieliselt olenevad emamaalt tulevaist tööstussaadustest nii sõjalisel kui ka muul alal. On arusaadav, et äralõigatuna emamaast ei suuda sellises seisukorras asumaad kaua vastu panna väljastpoolt tulevatele vallutuskatseile. Siin tuleb veel silmas pidada ka Itaalia asumaade sisemist poliitilist olukorda. Näiteks *Liibüa* s oli pärismaalaste ja sõjaväe vahel veel 1932. aastal üle 200 relvastatud kokkupõrke ja tõelist seisukorda *Abeessiinia* s varjavad küll itaallased, kuid paistab, et seal ei ole asjad veel sugugi korras. On väga tõenäone, et emamaa ja asumaade vaheliste sidemete kadumisega võib juba üksi sisemine käärimine Itaalia asumaade garnisonidele muutuda ülejõu käivaks, nagu see juhtus Maailmasõja ajal *Liibüa* s, kus Itaalia pääsis uuesti olukorra peremeheks alles 1923. a.

Näeme siis, et Vahemeri on Itaaliale veel suurema tähtsusega kui Prantsusmaale. Kui Itaaliale sulgeda Vahemeri, tähendab see Itaalia majanduslikku hävingut, asumaade kaotust ja seega ka täielist allajäämist konflikti relvastatud lahendamisel. Duce Mussolini sõnad Vahemere kohta on: „Vahemeri on Inglismaale ainult üks tee — Itaaliale aga kogu elu“.

C. Inglismaa.

Inglismaad nimetatakse maailmariigiks ja tema kaubandust maailmakaubanduseks. Ja vaadeldes arve näeme, et Inglismaa sissevedu 1936. a. oli umbes sama rahvaarvu juures 5 korda suurem Prantsusmaa sisseveost, tõustes väärtuselt 800 miljonile naelsterlingile ehk 15 miljardile kroonile. Näib, nagu võiks nii suurt sissevedu tarbe korral tunduvalt piirata. Maailmasõda tõendas meile aga, et võrdlemisi väikene sisseveo piiramine kutsub esile tõsiseid raskusi Inglise riigi- ja rahva elus. See on ka arusaadav, kui arvestada seda, et ainult toiteaineid tuleb Inglismaale igapäev sisse vedada 53.000 tonni, mis teeb välja 70% igapäevasest tarvidusest. Ja üldiselt langebki ligikaudu 50% kogu Inglismaa sisseveost toiteainete arvele. 1936. a. veeti Inglismaale sisse toiteaineid 380 miljoni naelsterlingi väärtuses, tööstuse tooraineid 210 ja valmistooteid 200 miljoni naelsterlingi väärtuses.

Vaadeldes Inglise sissevedu eri meriteede järele näeme, et umbes 20% viljast, 50% lihast, 30% villast ja pea 100% tinamaagist tuleb Atlandi ookeani lõunaosa kaudu. Umbes sama suur hulk aineid ja peaosas viljast tuleb üle Atlandi ookeani põhjaosa. Vahemere kaudu tuleb kõigest umbes 20% kogu Inglismaa sisse-

veost ja sellestki ainult pool langeb teiselt poolt Suessi kanalit tulevale osale, kuna teine pool tuleb Vahemere maist endist. Kui veel arvestada seda, et teiselt poolt Suessi kanalit tuleva sisseveo teatava osa võib tarbe korral ilma suuremate raskusteta juhtida Kapi teed kaudu, siis langeb Vahemere osatähtsus Inglismaa sisseveos veelgi, olles väärtuselt umbes 15%. Pea samad protsendimäärad saame ka Inglismaa väljaveo kohta, kuid väljaveo arvud isenesest on väiksemad, kuna Inglismaa väljavedu moodustab väärtuselt kõigest umbes 50% sisseveost, olles 1936. a. 440 miljonit naelsterlingit; kaalult ja hulgalt on aga väljavedu kõigest umbes 30% sisseveost.

Näeme siis, et *Gibraltar-Malta-Suess-Aden* mereteed nimetamine Briti Impeeriumi tuiksooneks pole Inglismaa väliskaubanduslikust seisukohast sugugi õigustatud. Tõsi küll, Vahemere kaudu tuleb Inglismaale tähtis *Iraki õli* ja Egiptuse ja Sudaani puuvill. *Iraki õli* allikad aga algasid tööd alles pärast Maailmasõda ja kui Inglismaa Maailmasõjas tuli toime ilma *Iraki õlita*, siis suudab ta seda teha ka tulevikus. Umbes sama on lugu ka Egiptuse ja Sudaani puuvillaga, kuna sellegi suuremaulatuseks kasutamine algas alles pärast Maailmasõda. Võime siia ka veel juurde lisada, et Vahemere tähtsus Briti Impeeriumi kaubateena väheneb järjekindlalt. Põhjuseks selleks on asjaolu, et Inglismaa püüab järjekindlalt suurendada oma asumaade iseseisvust tööstuslikul alal, vältides seega tohutute huljade toorainete vedamist Inglismaale ja valmisaaduste vedamist tagasi asumaisse ja mujale. Ja sel alal ongi tehtud suuri edusamme pärast Maailmasõda. Toiteainete mõttes jääb olukord siiski endiseks, kuid nende peaosas ei tule Inglismaale Vahemere kaudu.

Et saada selgema pildi Vahemere strateegilis-poliitilisest tähtsusest Inglismaale, selleks vaatleme lühidalt ühendusteid üldse Briti Impeeriumi eri osade vahel. Muidugi käsitleme siin ainult neid Briti Impeeriumi osi, mis on kuidagiviisi seotud käsiloleva küsimusega.

Juba kaardilt näeme, et Briti Impeeriumi osadest on Palestiina ühenduses Inglismaaga ainult Vahemere kaudu; sama on maksev ka pea täieliselt Inglise mõju all oleva Egiptuse ja kondomiiniumi ehk tegelikult asumaa Sudaani kohta. Egiptuse ja Sudaaniga võib küll ühenduse luua ka ümber Aafrika, s. o. Kapi teed kaudu, kuid kuna Aleksandriast Londoni on 3200 meremiili, on tee ümber Aafrika 10.000 miili pikem. Kui veel arvesse võtta, et Egiptuse ja Sudaani maaliiklemise võrk on korraldatud teljega mööda Niiluse orgu, siis on juba raskusi ühenduse korraldamisega maal kuni Aafrika idakaldani. Võime siis öelda, et p r a k-

tiliselt on Palestiina, Egiptuse ja Sudaani ühendus Inglismaaga täieliselt olenev Vahemerest.

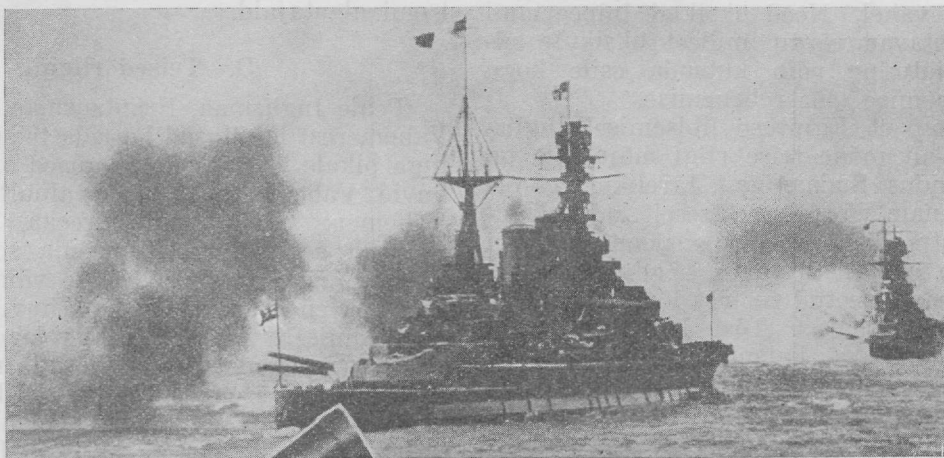
Vahemere sulgemisega pikeneb ka tee Inglismaalt Taga-Jordanimaale ja Iraaki ligemale 7000 meremiili võrra, nii et praktiliselt on ka nende Briti Impeeriumi osade ühendus emamaaga olenev Vahemerest. Siia rühma tuleb lugeda ka veel Inglise mõju all olevad Araabia riigid ja sultanaadid.

Tee Inglismaalt Indiasse, Tseiloni ja Malediivide saartele, Briti Ma-

siis Panama kanali kaudu lühem kui Suessi kanali kaudu.

Näeme siis, et väga paljude Briti Impeeriumi osade ühendus emamaaga on suuremal või vähemal määral seotud Vahemerega. Need Briti Impeeriumi osad moodustavad kokku 13.100.000 km² maa-ala ühes 375.500.000 elanikuga, mis pindalalt 276 korda ja rahvaarvult 336 korda suurem kui Eesti.

Inglismaa enda kaubavahetus nende Impeeriumi osadega on küll võrdlemisi väikene,



Inglise lahingulaevad harjutusil.

laisse, Briti Borneosse, Malai residentkonda ja Hiinas olevaisse Briti kontsessiooni aladesse on Vahemere kaudu keskmiselt 4000 meremiili võrra lühem kui tee ümber Aafrika. Seega ka nende Briti Impeeriumi osade ühendus emamaaga on seotud Vahemerega. Eraldi rühma moodustavad veel Briti Ida-Aafrika asumaad ja protektoraadid, nimelt Briti Somaalimaa, Keenia-maa, Betšuanamaa, Basutomaa, Svasimaa, Njassamaa, Rodeesia, Uganda, Zanzibar ja Pemba. Võttes selle rühma keskkoha, nimelt Zanzibari, näeme, et tee sealt Inglismaale on Vahemere kaudu 2500 meremiili võrra lühem kui ümber Aafrika; siis ka nende Briti Impeeriumi osade ühendus emamaaga on teatava määrani sõltuv Vahemerest. Austraaliat ei või enam lugeda Vahemerest sõltuvaks, kuna Austraaliast on tee Inglismaale Suessi kanali kaudu kõigest 800 meremiili lühem kui ümber Aafrika, mis arvestades kogu tee pikkust, nimelt ligemale 12.000 meremiili, ei ole olulise tähtsusega. Uus-Meremaal on aga juba tee Kap Horni kaudu ehk

nagu seda nägime eelpool, aga neil Briti Impeeriumi osadel on siiski Inglismaale suur majanduslik tähtsus. Otseses kaubavahetuses on Inglismaa väliskaubandus alati tugevalt passiivne. See ei tähenda aga veel Inglismaa üldise majandusliku välisläbikäimise passiviteeti. Inglise poolt on investeeritud tohutud kapitalid üle kogu maailma. Praegusel ajal arvestatakse välismaadesse investeeritud Inglise kapitali väärtuse olevat üle 5 miljardi naelsterlingi, s. o. piltlikult öeldes meie Vabariigi 1000-aastane eelarve. Teenistus sellest kapitalist ongi tegur, mis peab tasakaalus Inglise väliskaubanduse ehk tegelikult teeb Inglise majandusliku välisläbikäimise aktiivseks ja annab Inglismaale suure kaalu. Ka eelmainitud Briti Impeeriumi osades on investeeritud väga suurel määral Inglise kapitali, ligikaudu võib seda arvestada 2 miljardile naelsterlingile. Kuna kõigi nende investeerimiste juhtimise keskused asuvad Inglismaal, siis on arusaadavalt vajalik kõige kiirem ja otsesem võimalik ühendus kohtadele. Selles mõttes on Vahemere mere- ja õhuteedel neile Briti Impeeriumi osadele suur täht-

sus. See tähtsus kasvab järjekindlalt ühes Briti Impeeriumi osade majandusliku tõusuga.

Majanduslikust suurem tähtsus on aga Vahemerel Briti maailmariigi kooshoidjana. Kõik Briti dominioonid, asumaad, kondomiiniumid, protektoraadid, mandaadid ja Briti mõjualad pole Inglismaale muidu antud. Paljudegi maa-lapikeste eest on tulnud maksta mitmekordset hinda. Ja neid maa-alasid pole, eriti viimasel ajal, Inglismaa kogunud mitte riigi laiendamise eesmärgil, sest Briti Impeeriumi ulatuslikkus teeb niikuinii muret Inglise riigi juhtidele. Kõik need maa-alad on soetatud selleks, et saada kindlustatud ühendustee Briti Impeeriumi osade vahel. Need üksikud Impeeriumi osad moodustavad võrgu, millest üksikute silmade väljajätmine võib kutsuda esile kogu võrgu hargnemise ehk rebenemise.

Nii näeme, et Egiptuse libisemisel Inglismaa mõju alt mõne teise riigi mõju alla on suletud ühendus Sudaaniga. Järelikult ei ole Inglismaal enam võimalusi otseselt kaitsta Sudaani väljastpoolt tuleva ekspansiooni eest kui ka sisemiste rahutuste vastu. Sudaani saatusega on tihedalt seotud temast lõuna pool olevate asumaade saatus. Tõsi küll, Inglismaa ettenägelik poliitika katsub varuda tagavara väljapääse iga võimaliku olukorra jaoks. Nii näeme suuri pingutusi, mida Inglismaa teeb Kap-Kairo raudtee ja selle Lääne-Aafrika kaldale viivate harude ehitamisel. Kuid siin tuleb juba võita määratuid looduslikke raskusi, kus inimene peab tihti alla jääma. Tuleb veel silmas pidada, et Egiptuse saatusega on tihedalt seotud ka Suessi kanali saatus.

Sama olukorda näeme ka Araabia poolsaarel. Iraki ehk Palestiina kaotamisega kaotab Inglise laevastik oma kütteinete baasi Vahemere idaosas ja järelikult ei saa Inglise laevastik selles osas enam tõhusalt tegutseda. Kuid peale selle võib vähemagi kaotuse juures selles piirkonnas kogu Araabia poolsaar Inglise mõju alt ära libiseda. Sel korral ei ole ka jõulisel vastasel enam tee pikk Indiasse ja teistesse tähtsamasse Briti Impeeriumi huvide keskkohadesse.

Õeldu ei tähenda muidugi veel, et vähemagi kaotuse puhul laguneb kogu Briti maailmariik. Inglismaal on väga suuri jõudude tagavarasid, et üksiku konflikti mõju lokaliseerida. Kuid siiski on Vahemere idaosa ümber olevad Briti Impeeriumi osad ühed kõige tundlikumaist ja nende saatus on Inglismaale seetõttu väga südamelähedane. Järelikult on ka tee Gib-

raltarist Vahemere idaossa Inglismaale südamelähedane, kuna seda teed kaudu on Inglismaal kõige kergem saata kohale jõude igasuguste võimalikkude konfliktide lahendamisel. Samuti moodustavad Vahemere idaosas olevad Briti Impeeriumi alad sõlmpunkti, kust läbi läheb mereteede Indiasse, õhutee Indiasse ja Lõuna-Aafrikasse ja samuti maantee Indiasse ja Aafrika lõunapoolseisse osisse. See teede ja ühenduste sõlmpunkt ongi Briti Impeeriumi õrnemaid kohti ja see Vahemeres olev sõlmpunkt on Vahemere praeguse probleemi algatajaid.

D. Teised riigid.

Peale Inglismaa, Prantsusmaa ja Itaalia on Vahemerest huvitatud ka rida teisi riike. Viiks liiga pikale loetleda, missugused on mingi riigi huvid Vahemeres. Mainin ainult lühidalt, et Vahemere riigid, nagu Kreeka, Türgi, Jugoslaavia, samuti ka Rumeenia sooviksid oma huvides näha vaba liiklemise võimalust Vahemerel. Nende kõikide riikide huvid Vahemeres on peamiselt majanduslikku laadi, kuna neil puuduvad eemalolevad riigiosad, millede kaitse nõuab Vahemere kasutamist sõjalise tagamõttega. Vahemeri on ka Venemaale peakaubateeks, sest Vahemerega seotud Mustamere lähedal on rikkaimad Euroopa-Venemaa alad.

Vahemerest on aga huvitatud ka väljaspool Euroopat olevad riigid. Nii näiteks näeks Jaapan heameelega Vahemere sulgemist Inglise laevastikule, kuna sellisel juhul oleks Inglise laevastiku peajõudude üleviimine Kauge-Ida piirkonda raskemini teostatav, mille tagajärjel Jaapan võiks veel vähem arvestada Inglise vahelesegamist oma laienemise kavade täitmisel. Sama teed mööda saame Vahemerre ja ühendriigid, kuna kõiges, mis läheb hüvanguks Jaapanile, näevad ühendriigid ohtu endile.

*

Tehtud lühikeses ülevaates nägime, et Vahemeri on tähtsaks mereteede sõlmpunktiks nii kaubanduslikus kui ka sõjalises mõttes. Samuti võime Vahemerd nimetada ka maailma õhuteede sõlmpunktiks, kuna siin ristuvad Euroopa-Aasia ja Euroopa-Austraalia õhuliinid. Ja kui valmivad ehitusel olevad raudteed, muutub Vahemere idaosa ka tähtsaks maateede sõlmpunktiks, sest siit läheb tee Euroopast itta kui ka lõunasse.

(Jürgne.)

Laevastikkude arengust viimase 20 aasta jooksul.

Tänapäeva suurriikide huvid keerlevad peaauglikult kahe probleemi ümber, s. o. Vaikse ookeani probleem moodustub võistlusest esikoha eest Kauges Idas, millest on huvitatud peaauglikult Ameerika — Jaapan — Inglismaa, kuna Vahemere probleem kujutab endast võistlust Vahemere ranniku eest või õigem võistlust lühema tee eest idasse. Võistlejaina viimases probleemis esinevad Inglismaa — Prantsusmaa — Itaalia — Saksamaa.

Mõlemad probleemid kujutavad ka tulevikusõja hädaohtu — esimene Kauges Idas, teine Saksamaa tsoonis.

Tulevikusõja platsdarmide hankimise eesmärgil sõditakse juba Hispaanias ja Hiinas, kusjuures paralleelselt teostub ka agressiivriikide palavlik relvastumine maal, õhus ja merel.

Tänapäevasõjad kui ka möödunud Maailmasõda on näidanud, et laevastik omab praegusel ajajärgul suuremat tähtsust kui kunagi varem, teostub ju ründajate vägede maalesaatmine nii Hispaanias kui Hiinas laevastiku abil. Mereblokaadiga püütakse paralüeerida ka mainitud riikide ühendusi välisilmaga. Näib, et tulevikusõjas kõikide riikide seisukoht oleneb tunduvalt tema merejõudude vahekorrast vastasega ning selle valmisolekust sõjaks teatud teatril. Ses mõttes väärub ka riikide, eriti suurriikide laevastikkude areng meie poolt erilist tähelepanu.

Tänapäeva laevastikud erinevad tunduvalt Maailmasõja-aegseist (1914.—1918. a.) laevastikest. Viimase 20-ne aasta jooksul on muutunud mitte ainult laevastikkude koosseis, vaid ka mitmesugusesse klassi kuuluvate laevade taktikaliste tehnilised andmed.

Jälgides laevastikkude arengut selgub, et pärast Maailmasõja lõppu suured mereriigid asusid puhastama oma laevastikke vananenud laevadest (Washingtoni konverents 1922. a.). Sõjakogemused näitasid, et tolleaegsed lahingulaevad olid ehituselt väga nõrgad, kuna samal ajal uude klassi kuuluvad laevad nagu — a-laevad, MTP ja õhujõud märkisid end väga heast küljest. Samuti olid viimased võrdlemisi odavad lahinguüksused, mis võimaldas palju nõrgemale mereriikidele võrdlemisi lühikese ajaga luua oma vastaste suhtes kindlat hädaohtu. Sellega on seletatav ka asjaolu, et pärast-sõjaaegsed laevaehituse programmid ei sisalda lahingulaevu (välja arvatud *Rodney* ja *Nelson*) ja et pearõhku pandi vaid k.-ristlejaile, dest-

roieritele, a-laevadele ja lennukite emalaevadele. Osalt on lahingulaevade väljajätmine seletatav ka sellega, et niipea ei oodanud keegi ka sõda. Vaid Jaapan üksi ehitas kõiki klassi laevu, valmistudes agressiivseks tegevuseks Kauges Idas. 1931. a. ta saavutas oma laevastikuga ka kolmanda koha teiste suurte mereriikide keskel.

Perioodil 1918—1931. Prantsusmaa ja Itaalia tegelesid oma laevastikkude kergejõudude, a-laevade ja õhujõudude ülesehitamisega, mis võimaldas Itaaliale ähvardada koguni Inglise laevastikku Vahemeres Abessiinia sõja ajal.

Möödunud aasta viimasel veerandil süüdistati teda ka mererkommunikatsioonide ähvardamises Vahemeres (ootamatud kaubalaevade põhjalaskmised Vahemeres).

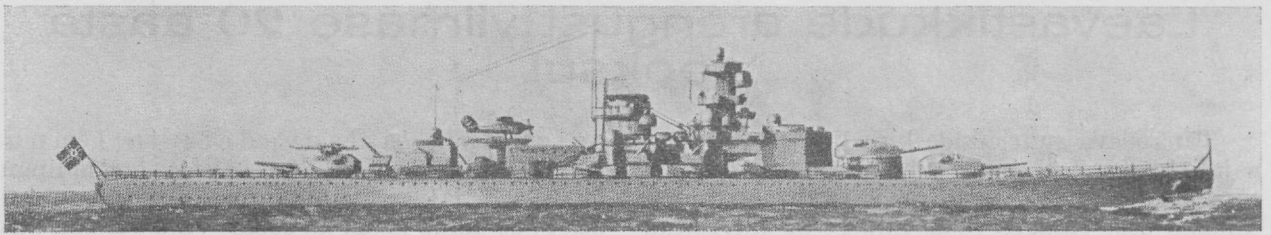
Kuna Abessiinia sõjaga suurriikide vahekorrad muutusid ikka teravamaks ja teravamaks, näis uus maailmasõda jälle lähenevat. Suurriikide taasrelvastumine teostus järjest kiireneva tempoga. Mererelvastise piiramise konverents ei andnud oodatud tagajärgi, vaid ümberpöörduvalt, õhutas nagu laevastikkude kiiremat kohandamist tulevikusõjaks, kus võitlus mererkommunikatsioonide pärast näib omavat eriti suurt tähtsust.

Tehnika areng võimaldas seks ajaks ka suuaresti tugevdada lahingulaevade ehitust ning nad esinevad jälle laevaehituseprogrammides. Peab siiski märkima, et kui varem lahingulaevad oma sid kõigiti domineerivat osa teiste klassi laevade seas, siis nüüd, kus nende kasutamine on mõeldud tihedas koostöös teiste kergemate merejõudude elementidega, on laevaehituse programmid koostatud palju ühtlasemalt laevade klasside mõttes.

Jaapani laevastiku suurendamine perioodil 1920—1931 põhjustas loomulikult ka USA ja Inglismaa laevastikkude suurendamist, kuna praegune relvastumise võidujooks algas umbes 1932. a. rahvussotsialistliku valitsuse sisseseadmisega ja tugevdamisega Saksamaal.

Teine Jaapani laevastiku suurendamise faas lõppes 1937. a. ning algas uus faas, mille andmed hoitakse veel suures saladuses. N. Vene meresõjakirjandus märgib vaid Jaapani laevaehituse uues programmis 5 lahingulaeva, mis on määratud ehitamisele.

Perioodil 1917.—1932. a. on mere-suurriikide poolt alus pandud 655 mitmesugusele sõjalaevale, kuid viieaastase perioodi kestel (1932—1937) see arv tõuseb 869-le.



Lahingulaev „Scharnhorst“ (S) 26 000 t; relvastis 9 — 28-sm, 12 — 15-sm.

Uusimate laevade suhtes selgub, et tunduv arvuline suurenemine esineb lahingulaevade, lennukite emalaevade, kergeristlejate, destroyrite ja eriülesannetega laevade alal. Nii selgub, et perioodil 1917.—1931. a. pandi alus 4 lahingulaevale, perioodil 1932.—1937. a. aga juba — 22 l.-laevale; samadel perioodidel illustreerivad lennukite emalaevu arvud 14 ja 23, kergeristlejaid 49 ja 52, destroyereid 226 ja 290 ning eriülesannetega laevu arvud 113 ja 298. Vähenemist märgivad aga arvud ristlejate alal 56 ja 6 ning a-laevade alal 193 ja 171.

Üldiselt, kui arvestada ka toodud tabeleid, võib suurriikide laevastikkude muutumise kohta teha järgmisi järeldusi.

1) Lahingulaevade ehituse alal on märgata jälle elavnemist; kuigi tabelis nr. 1 arvud Inglismaa ja USA kohta seda otse just ei märgi, siis on see tingitud sellest, et paralleelselt uute lahingulaevade ehitusega on alus-

tatud ka hiigla tempoga kergete üksuste ehitamist, mis vähendavad koguni kahe nimetatud suurriigi arve lahingulaevade suhtes.

2) Tunduvalt on suurenenud lennukite emalaevade arv laevastikkude koosseisus ja merelennuväe koosseis merejõududes. Lahingulaevade ja ristlejate värskest on samuti tugevdatud lennukitega.

Loomulikult oleneb lennukite emalaevade arv laevastiku koosseisudes tegevuse teatrist. Itaalia näiteks ei vajagi seda tüüpi laevu, kuna võib vabalt kasutada laevastikuga koos baaside lennukitega.

3) Raske- ja kergeristlejate, liiderite, destroyrite vahelise vahetuse koosseisus on vähe muutund. Tabelist nr. 1 selgub vaid, et raskeristlejate vahetuse koosseisus on muutunud veidi viimaste kasuks. Mereajakirjandus seletab seda seega, et on välja kujunenud uus suurematon-

Suurriikide eriklassi kuuluvate laevade tonnaži % laevastikkude üldtonnažist ja selle muutumine viimase 20 a. jooksul.

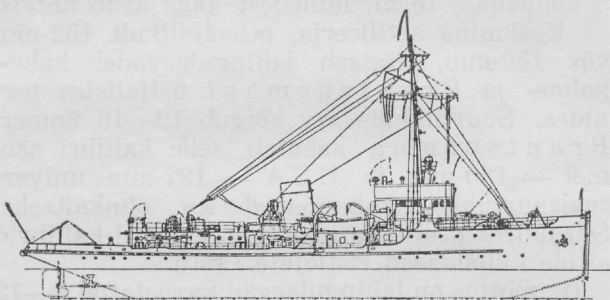
Riigid Aastad	Inglismaa			USA			Jaapan			Prantsusmaa			Itaalia			Saksamaa		Keskmised arvud		
	1917	1932	1937	1917	1932	1937	1917	1932	1937	1917	1932	1937	1917	1932	1937	1917	1937	1917	1932	1937
Lahingulaevad ja lahinguristlejad . . .	45,4	35,1	33,3	51,0	36,8	36,1	70,0	31,2	33,7	50,5	27,0	33,2	67,9	17,2	27,5	53,2	47,5	56,8	29,5	35,2
Lennukite emalaevad . . .	—	8,5	12,4	—	7,6	10,9	—	8,1	14,4	—	4,8	4,0	—	0,9	0,9	—	9,6	—	6,0	8,7
Ristlejad	—	16,0	7,4	—	13,5	11,1	—	13,9	10,5	—	9,5	8,7	—	15,5	12,1	—	7,5	—	13,6	9,5
K.-ristlejad	20,6	10,6	20,3	16,6	6,9	10,3	20,8	14,1	13,7	33,4	8,4	11,0	11,5	15,6	13,9	8,7	8,8	20,5	11,1	13,0
Destroyerid	19,3	16,8	14,5	25,0	21,0	19,8	6,6	17,5	15,1	7,7	22,3	18,4	15,4	27,9	26,3	11,1	16,1	15,2	21,1	18,4
A-laevad	3,8	3,9	3,8	2,8	6,4	7,1	1,8	9,4	8,3	3,2	13,5	10,9	4,8	9,5	14,3	18,0	4,0	3,2	8,5	8,1
Eriülesannetega laevad	10,9	9,1	8,3	4,6	7,8	4,7	0,8	5,8	4,3	5,2	14,5	13,8	0,4	13,8	5,0	9,0	6,5	4,3	10,2	7,1
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Märkus: Kuna Saksamaa laevastiku ülesehitamine oli piiratud Versailles'i rahulepinguga, siis andmed 1932. a. kohta on välja jäetud kui vaevalt huvitavad. Arvestatud on saksa 3 vana lahingulaeva Schlesien-tüüp; välja on jäetud ka Saksamaa 1937./38. a. laevaehituseprogr. ettenähtud laevad.

naažiline kergeristleja tüüp tegevuseks kommunikatsioonidel.

4) A-laevade ehitus toimub eriti intensiivselt Saksamaal ja Itaalias, kuid edaspidist suurenemist ei ennustata. Mõõdunud sõjaajaga võrreldes on küll kõikidel suurriikidel a-laevade % laevastikkude koosseisus suurenenud. Enam-vähem stabiilsena esineb sel alal Inglismaa.

5) Eriülesandega laevade ehitamine, nagu vahilaevad, veeskjad, traalerid, MTP, monitorid jne. läheb kiirendatud tempoga edasi. Nende laevade arv on siiski veel vähem Maailmasõja arvust.



Saksa 790-t artilleeria öppelaev „Drache“. Astus uuesti rivisse 1. 7. 1936. a. pärast õliküttele üleviimist ja üldist moderniseerumist. Relvastis: 4 — 10,5-sm suurtükki.

6) Väga palju ehitatakse suurriikide poolt veel abilaevu (transporte, ujuvaid töökodasid, a-laevade emalaevu, öppelaevu, märklaudu jne.), mis tabelis nr. 1 märkimata.

Vähemaist riikidest panid laevastikkude väljaarendamisele erilist rõhku Poola, Rootsi, viimasel ajal ka Venemaa, kelle kohta on andmed väga puudulikud. Venemaa oma laevastikuga sammub igatahes suurriikidega esirinnas. Poola laevastiku koosseisu astusid 1937. a. kaks võimsat liiderit ja üks veeskja. Ehitusel on 3 kaugegevuse a-laeva à 1000 t. Uus laevaehituseprogramm näeb ette koguni 3 lahingulaeva ehituse à 25 000 t, 1 ristleja-lennukite kandja à 6000 t, 12 destroierit à 600 t, 6 a-laeva à 1000 t, 3 allvee-veeskjat à 1100 t, 12 a-laeva à 500 t ja üks pealvee-veeskja 4500 t. Aluse panemisest ei ole veel andmeid.

Rootsi laevaehituseprogramm sisaldab 3 rasket ristlejat 210-mm artilleeriaga, 6 destr., 3 a-laeva, 12 vahilaeva ja 1 ujuv töökoda.

Tänapäeva laevastikkude üksuste taktikaliste tehnilisi andmeid.

Tänapäeva sõjalaevade lahingulist võimet on tunduvalt tõstetud meresõjatehnika, sõjalaevaehituse tehnika, masinaehituse jne. kiire arenemise tagajärjel. Seepärast vananenud sõjalaevad ei ole enam kuidagi võrreldavad oma võimeilt uutega. Nad võivad küll esineda õppe- või abilaevadena, kuid uute vastu ei saa nendega tegutseda, välja arvatud vaid mõningail eriti soodsail juhtumel.

Laialdane elektriline šveissimine laevaehituse alal, samuti mitmesuguste kergete metallide kasutamine, uute leiutiste kasutamine katla- ja masinaehituse alal on tunduvalt kergendanud laeva kaalu. E. švede võrdleb näiteks kaht võrdsetonaažilist 26 000 t lahingulaeva, ehitatud 1913. ja 1936. a. Tema arvestuste kohaselt 1936. a. ehitus on kere ehituse alal teinud ökonomiat kere alal 1500 t või umbes 6%, mehhanismide alal 4%. Seega laevaehituse tehnika arenemise tagajärjel saavutatakse tänapäeva laeva kaalu alal ökonomiat umbes kuni 10%. Seda ökonomiat on võimalik kasutada laevade šottidesüsteemi kindlustamiseks, relvastise suurendamiseks ning tegevusraadiuse kui ka kiiruse suurendamiseks. Kui uurida veel sõjalaevade lahinguabinõusid, siis järeldub ka nende võrdlusest varematega, et need on muutunud palju võimsamaiks. Vaata järgnevaid tabeleid.

Artilleeria areng 1917.—1937. a.

Kaliiber aasta	356 mm		280 mm		203 mm		155 mm	
	1917	1937	1917	1937	1917	1937	1917	1937
Mürsu kaal kg	635	880	300	304	113.4	120	45.3	50
Laskekaugus kaablites	110	200	110	200	100	200	70	145
Maks. tõstenurk	20°	40°	20°	60°	25°	65°	25°	70°

Torpedo areng 1917.—1937. a.

Kaliiber ja aasta	533 mm		450 mm	
	1917	1937	1917	1937
Üldkaal kg	1600	2000	830	870
Laengukaal kg	200	300	116	200
Pikkus m	6,9	7,2	5,4	6,0
Laskeulatus maks. kaabl.	50	60	30	40
Maks. kiirus s	40	55	40	45
(Lühikestel distantsidel)	(11 k)	(16 k)	(11 k)	(11 k)

Miini ja raadioside areng 1917.—1937. a.

	1917	1937
MIINI ARENG.		
Maks. laengu kaal . . . kg	100 ja 150	400
Miinivaieri pikkus . . . m	150	1000
RAADIOSIDE ARENG.		
Pealveelaevad	kuni 1000 m	kuni 5000 m
A-laevad	500	3000
Lennukid	50	1000

Lahingulaevad.

Tänapäeva lahingulaevad kujutavad endist võimsaid artilleerialaevu, mis suudavad vastu seista nii tänapäeva pealveerelvale (artilleeria), allveerelvale (torpedo ja miin) kui ka õhurelvale (pomm ja torpedo). Õk mõttes ületavad need laevad kõiki teisi sõjalaevu. Tänapäeva lahingulaevade ülesandeks on kindlustada kergeid jõude tegutsemisel merekommunikatsioonidel. Sel põhjusel omavad ka tänapäeva lahingulaevad suurt kiirust ja suurt tegevuse ulatavust. Kiiruselt jäävad nad ristljeajast maha vaid 2—3 sõlme võrra, kuna tegevuse ulatavus pole vähem kui ristljeajal.

Tonaažilt ehitatakse tänapäeval peajasjalikult 35 000 t lahingulaevu, mille peakaliiber on 356, 381 ja 406 mm.

Kaliibri valikul on J a a p a n ja U S A nähtavasti peatunud 406 mm. I n g l i s m a a kahel ehituseloleval lahingulaeval — 356 mm, kuna kolmel järgneval 406 mm. Sakslased pooldavad kaliibrit 356 mm. (A. Goerne „Der Schlachtschiffstyp nach der Baupase“ — „Marine Rundschau“, sept. 1937. a.). Vaata tabel.

12 — 356-mm ja 9 — 406-mm suurtükkide võrdlustabel.

	ülekaal	356 mm	kaliibril
Suurtükkide arv	„	356	„
Laskekiirus	„	356	„
Mürskude arv parda kogup.	„	356	„
Vööri ja ahtri tuli	„	356	„
Ühe mürsu kaal	„	406	„
Ühe mürsu efekt	„	406	„
Väiksem kanali kulu	} vaieldavad.		
Tüviku suurem alalhoiduvus	}		
Suurem tabavuse 0/0	ülekaal	356 mm	kaliibril
Tüviku väiksem kaal	„	356	„

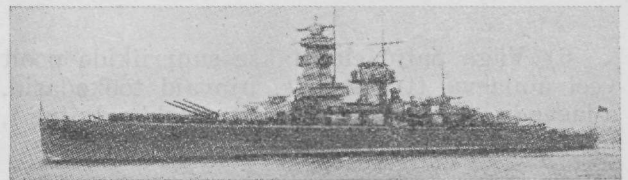
Inglise meresõja kirjanik Bywater toob mõningate kaliibrite kohta järgmisi andmeid:

Kaliiber mm	Tüviku kaal t	Mürsu kaal kg	Algkiirus m/s.
356	81,360	708 (Saksa andmetel 880)	752,40
381	98,900	871	744,80
406	105,260	1117	895,91

Lahingulaevade peaartilleeria asetseb viimasel ajal peaaegu kõikjal kolmelistes tornides, mis asuvad diametraaltasapinnas. P r a n t s u s e laevastikus kasutatakse koguni neljalisi torne asetusega vööris. Itaalia on oma uutel lahingulaevadel asetanud peaartilleeria 3 kolmelisse torni, milledest kaks asub ahtris.

Keskmine artilleeria, peajasjalikult 152-mm või 150-mm, asetseb lahingulaevadel kahe-, kolme- ja P r a n t s u s m a a l neljalistes tornides. Suurtükkide arv kõigub 12—16 ümber. P r a n t s u s m a a kasutab selle kaliibri asemel — 130-mm ja U S A — 127-mm universaalsuurtükke, kohandatud ka õhukaitseks. Siinjuures peab aga mainima, et need kaliibrid ei ole küllaldased ristljeajate vastu.

Õk mõttes on lahingulaevad varustatud 8—12 suurt. 100—127-mm ja 30—50 õk-automaadiga; esineb veel teatud arv 40-mm 8 rauaga automaate, mis annavad 1000 lasku minutis vertikaalkaugusega kuni 5000 m.



„Admiral Graf Spee“ 10 000 t. Relvastis: 6 — 28-sm, 8 — 15-sm, 6 — 8,8-sm õk, 8 — 3,7-sm õk-automaati; 8 — 53,3-sm t.-t., 2 lennukit, katapult; kiirus 26 s.

Lahingulaevad on harilikult varustatud veel kahe katapultdiga ja angaariga kuni 4 lennuki jaoks.

Kasutamisele on võetud uuemat tüüpi katlad ja turbiinid hammasratta ülekandega võllidele, mis võimaldavad tegevuse ulatavuse ökonoomilise käiguga 12 000—15 000 miili.

Lahingulaevade kiirus on tõstetud 30—32 s. Peasoomusvöö paksust on suurendatud ja võrdub U S A üksustel 406 mm. Samuti kõigub peateki soomus 152—203 mm.

Viimasel ajal asetseb parda peasoomusvöö mitte enam väljaspool parrast, vaid veidi seespool.

Mürsud sellise süsteemi juures kohtavad oma lennul tabe puhul esiteks õhukest välisparda soomust, mis sunnib mürsku kõrvale kalduma ebakasulikusi suunas peasoomusvöö läbistamise mõttes. Kerge välissoomuse tagajärjel teostub ka enneaegne mürsuplahvataja töötamine, nii et mürsk nagu kiilub kahe soomuse vahele, kaotab oma esialgset soomust läbistavat võimet ja plahvatab mitte laeva sees, vaid väljaspool peasoomusvööd.

Miinide ja torpeedode vastu on moodne lahingulaev varustatud viimistletud sõttide süsteemiga ja kolmekordse põhjaga.

Kokku võttes, nagu on näidanud katsed, moodsad lahingulaevad on hukkamise mõttes väga visad.

Torpeedorelvastis enamalt jaolt lahingulaevadel puudub.

Lennukite emalaevad.

Tänapäeva taktika, mis näeb ette kõigi relvade koostööd mereoperatsioonides, on põhjustanud suure arvu laevu õhujõudude jaoks. Käesoleval ajajärgul laevastikkude koosseisu kuuluvad õhujõud kasutavad järgmisi spetsiaal-laevu: 1) Rataslennukite emalaevad, 2) vesilennukite emalaevad, 3) aviotranspordid ja 4) lennukite kandjad. Viimased on ette nähtud raskete kaugeluure vesilennukite varustamiseks, abistamiseks ja tõstmiseks.

Rataslennukite emalaevad on tonnaazilt 10 000—23 000 t, relvastatud vaid õk-artilleeriaga 12—16 suurt. 127- ja 114-mm kaliibriga (114-mm on uus inglise kaliiber) ja kuni 50 õk-automaati ning kuulipildujat. Lennukite arv on neil üle 100, kuna laevade kiirus (34 s) ja tegevuse ulatavus on suur.

Vesilennukite emalaevad on tonnaazilt vähemad, 10 000 t ümber, võtavad peale 20—30 lennukit ja on varustatud katapultidega ning tõsteseadistega.

Lennukite kandjad esinevad seni USA, Saksamaa ja Prantsuse laevastikes; tonnaazilt umbes 1500 t on nad ette nähtud raskete vesilennukite varustamiseks ja päästmiseks.

Ristlejad.

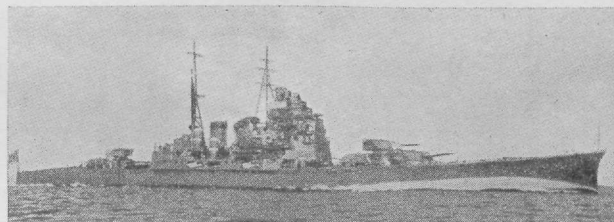
Ristlejad jagunevad kahte peagruppi:

1) Raskeristlejad veeväljasurvele umbes 10 000 t, artilleria kaliibriga üle 155 mm.

2) Kergeristlejad artilleria kaliibriga 155 mm ja vähem. Kergeristlejad omakorda jagunevad kolme ossa a) ookeani tüüp

8000—10 000 t, b) universaaltüüp (keskmine) 7000—7500 t, c) väike tüüp (koondise) 5000—6000 t.

Raskeristlejad esinevad kõigis suurtes laevastikes. Ehitusel on selletüübilisi Saksa, USA ja Rootsi laevastikes. Suuretüübilised kergeristlejad on ette nähtud iseseisvaiks operatsioonideks ookeani kommunikatsioonidel; väike tüüp — koondise teenistuseks, kuna universaaltüüp on ette nähtud mõlemaks otstarbeks.



Jaapani ristleja „Atago“ 9 850 t. Relvastis: 10 — 20,3-sm, 8 — 12-sm, 8 — 53,3-sm t.t., 4 lennukit, 2 katapult; kiirus 33 s.

Ristlejate arenemise alal on märgata, et kiirused kõiguvad peaaesjalikult 33—35 s ümber, kuna pearõhku pannakse just nende vastupanuvõime tõstmisele, õk-relvastise tugevdamisele, tegevuse ulatavuse suurendamisele ja lennukitega varustamisele. Raskeristlejail on näiteks kuni 4 lennukit, kergeristlejail — 2. Raskeristlejate soomusvöö on kuni 127 mm, kergeristlejail — 80 mm.

Raskeristlejate artilleriarelvastis on harilikult 8—10 203-mm ja kuni 8 õk-suurt. 100—127-mm, peale selle veel kuni 30 õk-automaati ja õk-kuulipildujat.

Kergeristlejate (suur tüüp) relvastiseks kuni 15 — 155-mm või 152-mm, kuna vähemal 6—9 152-mm. Õk-kaliibrina esineb sama mis raskeristlejail.

Kuna lahingulaevade kiirus on tunduvalt suurenenud, siis loodetavasti see kutsub esile ka kiiruse suurenemise ristlejail.

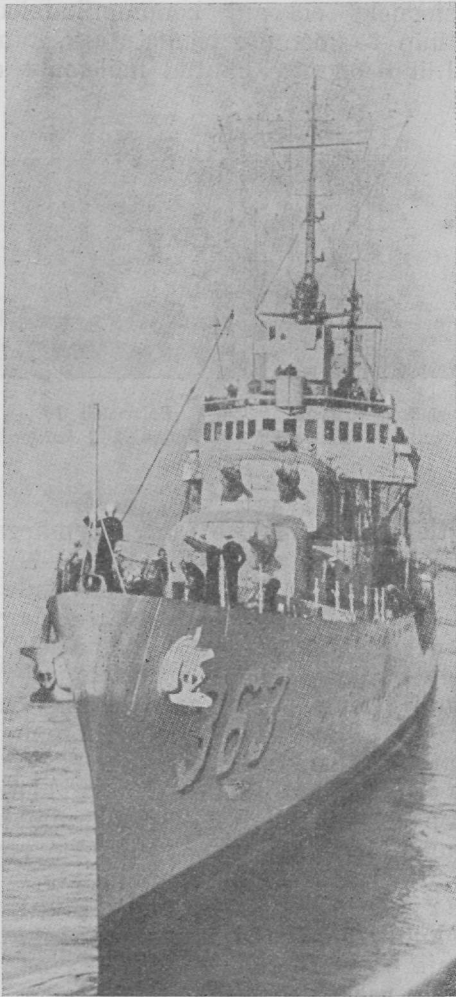
Torpeedorelvastisena kergeristlejail esineb 6—8 toru 533-mm kaliibriga. Raskeristlejail esineb torpeedorelvastis vaid vanemal.

Destroierid.

Destroierid jagunevad kolme liiki. a) Destroierid (suur tüüp) veeväljasurvega 1800—3000 t, juurde arvatud ka liiderid, b) destroierid (väike tüüp) veeväljasurvega 1000—1500 t ja c) torpeedopaadid — 600—800 t.

Suuretüübilisel destroiereil on artilleriarelvastis suurem torpeedorelvastisest ja tegevuse ulatavus kuni 6000 m. Mõningais laevas-

tikes on selletüübilisel suurtükid ja torpedo-aparaadid soomustornides (torp.-ap. soomustatud). Destroiereil — väike tüüp — ületab torpedorelvastis suurtükirelvastise, kuna tegevuse ulatavus ulatub 5000 miilile.



Flotillijuhtlaev „Balch“ USA.
Veeväljas. 1850 t; kiirus 37 s; tegevusulatavus
6000 m; relvastis 8 — 12,7-sm, 4 — 4-sm;
8 — 53,3-sm t.-t.; meeskond 175 meest.

Torpedopaadid leiavad kasutamist peaaugult kitsastes ja piiratud tegevusega rajoones ning samuti suurte sõjalaevade kaitseks a-laevade vastu. See tüüp peaaegu ühtib keskmisetüübiliste vahilaevadega.

Destroierite alal on märgata kiiruse tõstmist kuni 40 s ja rohkem, tegevuse ulatavuse tõstmist kuni 6000 m, ujuvuse säilivuse suurendamist kergesoomuse kasutamisega relvastise alal (esinevad projektid kerge pardasoomuse kasutamisega), ja artilleeria- ning tor-

pedorelvastise tugevdamist. Suurt rõhku pannakse artilleeria ja torpedo tulejuhtimise tõhukuse tõstmisele kui ka õk tulejuhtimisele. Kõikjal on kesktulejuhtimine sisse seatud ja kogupaugu võimalus vaid laeva otseasendis.

Peaartilleeria kaliibriks on 120 mm, kusjuures suuremail esineb 7—8 suurtükki, vähemail 4—5, kõige uuematel U S A, J a a p a n i ja S a k s a destroiereil — suur tüüp — on üles seatud 5—8 12-mm õk-s., kuna prantsuse liideritel on kasutamisele võetud 130-mm kaliiber.

Torpedorelvastis suuretüübilisel destroiereil koosneb peaaugult 2 neljatorulisest aparaadist diametraaltasapinnas (Inglismaa, U S A, S a k s a m a a); Itaalia on peatunud seni 2 kolmetorulisel ap. ja Prantsusmaa ning Venemaa — 3 kolmetorulisel. Prantsusmaa asetab 2 aparaati parrastele, kuna ühe ahtrisse. Viimast asjaolu selgitatakse sellega, et see asetusviis võimaldab suuremaid laskesektoreid vööri ja vastase kohtamisel halva nähtavusega on torpedod enam laskevalmis. Vastavasse pardasse tuleb pöörata vaid ahtriaparaat. Torpedo kaliibriks on peaaegu igal pool 533 mm, välja arvatud Prantsusmaa — 550-mm, ja võib olla Jaapani uued destroierid, millel Saksa andmetel võetavat tarvitusele kaliiber 609 mm. See ei olevat aga kindel. Uued inglise destroierid *Tribal*-tüüpi saavad 4 — 533-mm torpedovarustise, kuid seejuures artilleeria 8 — 120-mm õk-suurtükki ja 8—40 õk-automaati. See tüüp esineb peaaugult veel õk-laevadena.

Suur osa destroiereist omab veeskmise siseseadet ja sügavuspommide heitjaid.

A-laevad.

A-laevad jagunevad:

- 1) Ristlejad 2000 t;
- 2) Kaugetegevuse suur tüüp 1000—1800 t;
- 3) Kaugetegevuse keskmine tüüp 500—800 t;
- 4) Lähistegevuse a-laevad 250—500 t;
- 5) Allveeveskjad;
- 6) Veetavad 10—12 t Jaapani laevastikus.

A-laevade ehituse alal on märgata, et püütakse suurendada nende püsivust artilleeria kaliibri vähendamise ja selle asetamisega madalamasse. Silla alal on märgata diameetri vähendamist ja kõrguse suurendamist, et vähendada kere rammimise hädaohtu positsiooni olukorras. Ka esineb tendents pealvee kiiruse suurendamiseks. Teised elemendid on jäänud enamvähem endisteks.

MTP.

MTP alal püütakse parandada nende merekõlblikkust ja suurendada nende tegevuse ulatavust. Edaspidised MTP saavad relvastise 2 — 533-mm torpeedot ja õk-automaadi või õk-kuulipildujad. Veeväljasurve tõuseb edaspidi kuni 50 t ja kiirus samuti kuni 50 s. Et teha MTP ohutumaks, siis varustatakse nad juba diiselmootorite seadeldisega.

Õk-laevad.

Inglased on pannud aluse uuele laevade klassile nimelt oma kergeristlejate C-tüüp ümberhitamisega. Viimased said uue relvastise 10 — 102-mm õk-suurtükki ja rida õk-automaate. Õk-laevadeks ehitatakse ümber ka vana- ja inglise destroyerid S- ja R-tüüp. *Tribal*-tüüp, nagu mainisime, esineb samuti õk-laevadena ning lõpuks õk-laevadena esinevad veel paljud saksa vahilaevad, inglise traalerid ja jaapani veeskjad.

Käesolevast lühikesest kokkuvõttest viimase 20 a. laevastikkude arenemisest selgub, kuid võrd intensiivselt teostub relvastumine merel. Eriti

paistab see silma neis laevastikes, mida mõeldakse kasutada agressiivselt.

Agressiivsete riikide merejõud on ette nähtud kasutamiseks esimeses järjekorras just Vahemeres, Vaiksel ookeanil ja Balti merel.

Iv.



Saksa a-laevade flotilli saatelaev „Saar“ a-laevadega Kiel-Wiek'is. Saatelaeva veeväljasurve 2750 t; relvastis: 3 — 10,5-sm suurtükki.

Suurte kiiruste paremusest.

Viimase 20 aasta tehnika areng masinaehituse alal on võimaldanud tunduvalt suurendada üht tähtsamat sõjalaeva taktikalist elementi — kiirust. Üksikutel k.-ristlejal see tõuseb 40 s (Itaalia k.-ristl.), kuna üksikuil liideritel see ületab koguni nimetatud arvu. Prantsuse liider *Le Terrible* (2569 t) arendas proovisõidul 45 s.

On päris selge seega, mispärast välismerekirjandus viimasel ajal väga laialdaselt käsitleb suurte kiiruste häid külgi ja pahesid.

Tavaline arvamine on, et kiired laevad alalises teenistuses ei ole suutelised tegutsema nende kiirustega, mis on saavutatud proovisõidul, samuti ka, et nad ei suuda pidada lahingut suurtel kiirustel, kuna manööverdamise omadused sel puhul tunduvalt alanevad. Täheandab kiiruse ülekaal, mis on saavutatud tihti laeva ea ja vahet ka tema soomuse või üldise kaitse arvel, ei oma nagu praktilist tähtsust.

Tõesti proovisõidu tagajärjed saavutatakse väga soodsais tingimustes, hea ilmaga, uute masinatega, puhta kerega jne. Kuid just neis tingimustes on võimalik võrrelda mitmesuguste laevade katsetel saavutatud tagajärgi. Ainult sellistes tingimustes saavutatud tagajärjed võimaldavad nende suhtelist hinnangut.

Kiiruse ülekaal, mis sel teel saavutatakse, omab seega vastuvaidlematut tähtsust. Kõige suuremad praktilised laevade kasutamise kiirused on samuti tõusnud ning tõusevad veelgi vastavalt proovisõitudele saavutatud suurematele kiirustele.

Peab konstateerima fakti, et ka lahkumineku proovisõitudele saavutatud kiiruste ja tänapäeva praktiliste kiiruste vahel — kaasaegsete masinate ja naftakütte puhul — on tunduvalt vähenenud. Turbiinid kannatavad kergesti välja suuri kiirusi, võib küll suurendada auru kulu, kuid mehhanismide võimsus ei lange.

Peab oletama, et tänapäeva laevad suudavad hoida kasutamiskiirust umbes 0,9 proovisõidul saavutatud kiirusest. Maailmasõjas näiteks *Doggerbank'i* ja *Jutlandi* lahingus nii saksa kui inglise laevad arendasid mitme tunni vältel neidsamu kiirusi, mis proovisõitudele.

Manööverdamise omadused suurtel kiirustel halvenevad kindlasti. Tänapäeva kahe koondise vahelised lühikesed ja ootamatud kokkupõrked, millest võtavad osa mitmesse klassi kuuluvad arvukad üksused, ei võimalda kasutada ja arendada keskmisi kiirusi üle 25 s. On võimalik koguni, et isegi selle kiiruse juures kokkupõrke

ohtlikkus naabriga osutub suuremaks vastase tule mõjust.

See väide ei tohi aga veel eitada suuri kiirusi, vaid ümberpöörduvalt, lahingus, mis teostub kiirusel 25 s, laev, mis suudab arenada 40 s, osutub kasutamisel palju painduvamaks laevast, mis arendab 30 s. Ta suudab palju laiemas piiris muuta kiirust ning võib paremini hoida oma positsiooni. Peale selle esineb ootamatu kohtamine päeval õhuluure tõttu ja öösi naftakütte kui ka diiselseadiste tõttu ikka harvem.

Tänapäevasõjas teostub kokkupõrge vastasega tihti järgmiselt: koondis osutudes merel või reidil kutsutakse välja teatega lennukilt või a-laevalt, koguni sidentist. Koondis tormab vastast taga ajama maksimaalse kiirusega, kuna kokkupõrge teostub seega tagaajamisel või teisiti maksimaalsel võimalikul kiirusel.

Ka konvoerijad peavad omama suurt kiirust võrreldes konvoeritavatega (ületama vähemalt 10 s võrra), et tarbe korral jälitada vastast.

Kokku võttes sõjalaevade suurte kiiruste paremusel on vastuvaidlematud, peaks vaid selgitama, kas on mõtet nende paremuste saavutamiseks ohverdada laeva pealetungi- ja kaitseabinõusid, teisiti, kas ei teostu suurte kiiruste saavutamine laeva-enam väärtuslikkude omaduste arvel.

Suur kiirus ei nõua ainult võimsat masinate sisseseadet, vaid ka teravaid kere jooni, suurt kere tugevust ning seepärast ka suurt kere kaalu. Siiski turbiinide ja katlaehituse alal on tehtud niivõrd suuri edusamme, et kaal mehaanilise sisseseade ühele HJ on vähenenud viimase 25 a. jooksul umbes kaks korda. Kui arvestada veel uuendusi kere kuju alal ja vintide kasulikkuse koefitsiendi tõstmist, siis selgub, et kiiruse suurendamine saavutatakse osalt laeva teiste elementide muutmiseta.

Suured artilleerialaevad peavad esmajärgus omama head kaitset soomuse näol, kusjuures selle tähtsus kogu suureneb. Parda soomusele lisaks on tulnud teki ja sildade soomus lennukite pommide vastu. Samuti on kõvendatud sisemiste šottide tugevust allvee plahvatuste vastu. Mis puutub relvastisse, siis peab ta koosnema vähemalt kahest soomustornist raskekalibriliste suurtükkidega ning võimsast õk-patareist. Seega kaal, mis jääb üle mehaanilisele sisseseadele, osutub kaunis piiratuks.

Samal ajal osutub kiirus ise üheks oluliseks pealetungi elemendiks, mis ühtlasi tõstab laeva kaitsevõimet, kuna kiire laev osutub raskemini hävitatavaks kui aeglane.

Neis tingimustes võib arvestada, et tänapäeva mehaaniliste sisseseadete madala kaalu

juures (10 000 HJ sisseseade, kütteenega mitte rohkem kui 5000 t) suurte laevade kiirus ei esine vähemana kui 28 s.

Tänapäeval ehitusel olevate lahingulaevade kiirus kõigub 28—32 s piirides.

Lennukite emalaevadele on suur kiirus täiesti vajalik esiteks, et olla suuteline järgnema lahingulaevade koondisele, teiseks, et kergendada lennukitele tõusmist kui ka maandumist tekil. Nagu näitavad kiiruse andmed nende laevade kohta, esineb kiirus neil mitte alla 32 s.

Tänapäeva ristlejad omavad ka juba täiesti kohast kaitset kerge laevade artilleeria vastu, mille tõttu ka nende mehaaniline sisseseade on teatud mõttes piiratud. Siiski ristlejate kiirused ei või olla vähemad kui suurte laevade omad. Tähendab see võib kõiguda 34—40 s vahel.

Kerged laevad jagunevad nähtavasti 2 klassi 1500—5000 t hästi relvastatud ja kiired, vähemalt 36—40 s ning laevad 400—800 t, määratud rohkem konvoerimiseks ja tegevuseks öösi. Nendele liiga suur kiirus ei ole tähtis ja piirdub nähtavasti 30—34 s, mis ka juba tingib väga tugevat kereehitust.

Allveelaevade kohta võib öelda, et tänapäeva tehnika võib ette näha kiirusi 25 s ümber, mis omab praktilist tähtsust vaid a-laevadele vähemalt 1000—1200 t. Vaid sellise tonnažilised võivad arenada suurt kiirust laine-tusega. Vähe-tonnažilistel jääb kiirus 15—18 s.

Kokku võttes võimaldavad toodud väited öelda, et lahkumineku arvamistes suurte kiiruste kasus on rohkem teoreetilised kui reaalsed. Lõpuks antakse ju kõigis laevastikes maksimaalkiirused kooskõlas laeva teiste elementidega. Suuri kiirusi ei tohi siiski püüda saavutada masinate kindluse ja laeva kere tugevuse arvel, kuna käesoleval ajajärgul võib ehitada laevu, mis on samal ajal merekõlblik, kiire ja ette nähtud küllalt kauaseks tegevuseks.

Kui ehitatavate laevade kiirused mitmes laevastikus on veidi erinevad, siis on see tingitud vaid operatiivvaadete erinevusest, mis omalt poolt järgnevad iga riigi poliitilistest ja geograafilistest tingimustest.

Kas on juba saavutatud kiiruse piir? Seda meie ei arva, kuna on juba esinenud teatud võimalused edaspidiseks tõusuks. Kiirus 50 s, kui ta ei ole mitte veel saavutatud, siis lähemal aastail saavutatakse kindlasti.

Alla 25 s vaevalt enam pealvee-sõjalaevu ehitatakse, välja arvatud vahest traalerid ja mõned vähemtähtsad üksused.

Iv.

Kapten-leitnant Eustaatius Miido VR II/3 lahkus tegevteenistusest.



Kapt.-leitn. E. Miido, VR II/3.

15. novembril möödunud aastal lahkus tege-likust sõjaväeteenistusest vanuse tõttu Mere-laevastiku Divisjoni torpeedopaadi „Sulev“ kauaaegne komandör kapten-leitnant Eus-taatus Miido.

Kapten-leitnant E. Miido sündis 10. juu-nil 1893. aastal Seliste vallas, Pärnumaal. Vabatahtlikuna astus 7. juulil 1915. a. endi-ssesse Vene sõjaväkke ja määrati Piirivalve laevastiku ristlejale „Straž“. 20. sept. 1915. aastal nimetati ase-lipnikuks, jäädes teenima samale ristlejale vahiülemana kuni 4. juunini 1916. a., millal üle viidi saatelaevale „Ust-Naroova“, kus teenis vanem- ja navigatsiooni-ohvitserina. Olles vahepeal lõpetanud Kroon-linnas 16. dets. 1916. a. mereväe lipnikkude sõjaaegse kursuse ja Helsingis 26. märtsil 1917. a. navigatsiooni erialakursuse, viidi üle miinitraalerile nr. 22 navigatsiooni-ohvitseriks

12 aprillil 1917. a. Teenis lühemat aega I Balti Mereväe Ekipaažis ja 23. augustist 1917. a. miinitraaleril nr. 6 komandörina, milliselt ameti-kohalt ta lahkus 20. mail 1918. a.

Eesti sõjaväkke astus Vabadussõja a ja l vabatahtlikuna 26. novembril 1918. a. ja määrati Merelaevastiku Divisjoni suurtüki-laevale „Lembit“ vanemaks tüüri-ohvitseriks ja hiljem, 24. novembrist 1919. a. kinnitati sama laeva vanemaks navigatsiooni-ohvitseriks. Võttis osa kõigist selle laevaga teostatud mere-operatsioonidest. Teenis s/l „Lembit“ va-nem-ohvitserina 10. veebruarist 1921. a. ja miiniristlejal „Lennuk“ samal ametikohal 10. juunist 1922. a. Viidi üle Mereväe Kadettide Kooli 10. oktoobrist 1922. a., kus teenis kooli-ülema abina 1. jaanuarini 1924. a. Olles läki-tatud 1923. aastal õppelaevale „Viljandi“ ja määratud tähendatud laeva komandöriks, teos-tas ta mereväe kadettidega õppesõidu ookeanile ja tagasi. 1. jaanuarist 1924. a. toodi ta tagasi Merelaevastiku Divisjoni ja määrati torpeedo-paadi „Sulev“ komandöriks, teenides sellel ametikohal kuni 24. märtsini 1932. a., millal määrati miiniristlejale „Lennuk“ komandöriks. 1. sept. 1933. a. vabastati ta m/r „Lennuk“ komandöri ametikohalt, tähendatud laeva lik-videerimise tõttu, ja määrati uuesti t/p „Su-lev“ komandöriks, millisel ametikohal teenis sõjaväeteenistusest lahkumiseni. Vahepeal täi-tis ta mitmel korral Merelaevastiku Divisjoni ülema ametikohuseid ja neid pikemat aega 30. aprillist 1934. a. kuni 15. maini 1936. a.

Kõrgendati kapten-leitnandiks 24. veebr. 1933. a.

Kapten-leitnant E. Miido'le on annetatud Vabadussõjas ülesnäidatud vahvuse eest II liigi 3. järgu Vabaduse Rist, rahaline autasu 400 krooni ja tasuta maa normaal-talu suuruses.

Peale tähendatud autasude omab kapt.-leitn. E. Miido Rootsi kuningliku mõõga-ordu risti ja endise Vene P. Stanislause 3. järgu aumärki.

Oma kaasteenijate ringkonnas oli kapten-leitnant E. Miido tuntud kogemustega, kül-maverelise ja julge meremehena.

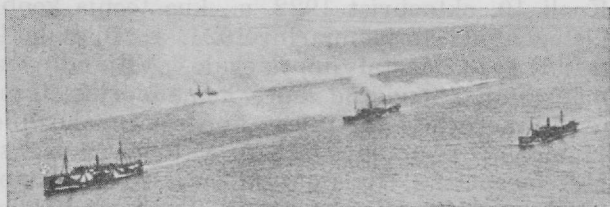
„Merenduse“ toimetus soovib kaasvõitlejale edaspidiseis teis ja ettevõtteis õnne ja edu ning tulevikuks energiat, töötahet ja pikka iga.

Ranna kaitsmisest kallaletungide vastu merelt ja õhust suurtükiväe abil.

Merev.-kapt. v. Seebach'i art. järele „Nauticus“ 1938. a.

Töös autor analüüsib Maailmasõja tähtsaimaid rannikuvõitlusi (Tsingtau, Dardanellid, Saaremaa, Flandria), et neist teha järeldusi tänapäeva kohta. Võrdlemisi kokkusurutud ülevaates on puudutatud siiski kõiki olulisemaid elemente selles küsimuses ning tehtud järeldused on huvitavad selle poolest, et nad püüavad näidata neid suuri muudatusi, mis on tekkinud rannakaitse küsimustes Maailmasõjale järgnenud 20 aasta jooksul.

Rannapatareide kohta ei anta välja „Weyer's Taschenbuch'i“ ega Janes'i „Fighting Ships'e“,



Konvoi kaitsmine suitsukatetega rajoonides, kus α -laevade hädaoht eriti suur.

vaid kõike, mis puutub rannakindlustusse, püütakse katta saladuslooriga. Ometi on teada, et pärast Maailmasõda, eriti aga viimastel aastatel, on tekkinud suur hulk uusi laevastiku tugikohti Vahemeres ja Vaikses ookeanis. Sellest nähtub, et kindlustatud tugikohtade tähtsus on tõusnud, eriti suurtele mereriikidele. Seda vähem võivad jätta hooletusse oma merepiire ja sadamaid „mandriiriigid“. Betoon ja raud, mida need riigid kasutavad oma maapiiri kaitseks, sunnivad vastast tiivaoperatsioonidele merelt ja õhust.

Ranna kindlustamise eesmärgiks on tagada täielik merevalitsemine võimalikult suurel merealal ranniku ees ja võimalikult suurel ruumalal õhus, et hoida puutumatusena mere-, õhu- ja maavägede, s. o. kogu sõjajõudude jõuallikaid.

Suurtükiväe ülesandeks (ranna- kui ka õhukaitse suurtükivägi) on seega vaid osa rannakaitsest. Laevastik oma üksustega ja võitlusvahenditega ning lennukivägi aitavad kaasa selleks, et kallaletungivad merejõud saatuksid ohtu juba kaugemal merel. Kuid vastane kasutab samu vahendeid ja ta võib neid saata välja ülekaalukal hulgal, sest on ju tema käes

kallaletungi aja ja koha valik. Seetõttu kallaletung rannale enesele on peagu alati alanud võitlusega laevade ja ranna-suurtükiväe vahel. Siin selgub, kas maandumine on võimalik või mitte. Paigalised ajakohased patareid on seni alati olnud rannakaitse kaalukamaks ja otsustavamaks teguriks. Kui kujutleda olematuks Gibraltari, Singapuri või Panama kanali ranna- ja õhukaitsepatareid, siis nende osa langeks automaatselt laevastikule ja õhujõududele ning paneks kammitsasse nende vaba kasutamise.

Ranna kaitsmist õhukallaletungide vastu tuleb lugeda ka uueks rannakaitse ülesandeks. Tuleb kaitsta niihästi sadamaid ja muid sõjaliselt tähtsaid esemeid kui ka rannapatareid endid. Õhus puudub „looduslik kaitse“, nagu seda leidub maal ja merel, ning lennukivägi ei ole kunagi sunnitud kasutama kitsusi. Ta valib lähenemistee sealt, kus puudub kaitse, ohverdades vaid mõne minuti aega. Eriti kui maarinne asub perpendikulaarselt rannikule, on õhukaitseta või lünklikult kaitstud rand ohtlik oma vägede tiiva ja tagala suhtes, kuigi rannikul ei leiduks sõjaliselt tähtsaid esemeid.

Mere poolt kallaletungiv õhujõud ülelennul rannast püüab orienteeruda ranniku iseloomustava kuju või esemete järgi. Nii siis rannikul ta laskub kas või ajutiselt allapoole pilvi. Ranna õhukaitse seetõttu tuleb asetada vahetult rannikule. Seal pakub ta ühtlasi kaitset ka oma laevaliiklemisele ranna läheduses. Mereliiklemine sõja ajal seetõttu, kus vähegi võimalik, käib piki randa, mispuhul väheneb ühtlasi ka allveelaevade oht. Kergele rannapatarele kuulavad ühtlasi ka õhukaitse ülesanded.

Õhurelva mõju strannas suurtükiväe arengule. Tänapäeval on lennukiirus, lennuki kandejõud ja tegevusraadius mitmekordselt suurenenud, võrreldes Maailmasõja-aegsetega. Moodsad sihtimisabinõud on tunduvalt suurendanud pommeide tabavust. Pikeeriv lend tähendab suuri raskusi kaitsele, suurendades samal ajal pommeide tabamistõenäosust. Kallaletungi raskuspunkti võidakse üle viia teise kohta minutite jooksul.

Siiski ei ole kahtlust selles, et kus rannakaitse on kasutada küllaldaselt hulgal lennukiväge, on kallaletung rannikule mere poolt, eriti aga maa- ja mereväe ühisoperatsioonid,

Kapten-leitnant Herbert Schönefeldt 50-aastane.



Kapt.-leitn. H. Schönefeldt.

6. jaanuaril 1938. a. pühitses Merejõudude Baasi laevaehituse insener kapten-leitnant Herbert Schönefeldt oma 50-ndat hällipäeva.

Juubilar sündis 6. jaanuaril 1888. a. Miitavi linnas, Kuramaal. Kohaliku reaalkooli lõpetanud noormehena ta astus 1906. aastal Kroonlinna Nikolai I nimelisse Mereväe Inse-

kujunenud palju riskantsemaks, kui nad olid 1918. aastal. Kui varem oli merevalitsemine vältimatuks eeltingimuseks pideva edu saavutamiseks rannikusõjas, siis nüüd on tulnud juurde ka õhuvalitsemise vältimatus. Ülekaal õhus peab olema aga suhteliselt väga suur, eriti kui seda on vaja pidada kestvalt. Kergem on olukord, kui kallaletungija oma rannik on tegevusraadiuse ulatusel; kui aga kallaletungiv lennugi peab tuginema lennukikandjaile ja emalaevadele, on väljavaated püsivaks eduks väga väikesed. Ujuvad tugikohad on suureks nõrkuseks.

Ühe sõnaga — lennuväega küllaldasel hulgal kaitstud ranniku julgeolek kallaletungide eest laevastiku poolt on muutunud tunduvalt kindlamaks. Kuid kas võib loobuda

neride Kooli, mille lõpetamisel teenis ohvitserina endises Vene mereväes kuni 1918. aastani.

Eesti sõjaväkke astus Vabadussõja ajal 25. märtsil 1919. a. ja olles määratud Mere-laevastiku Divisjoni miiniristlejale „Vambola“ insener-mehaanikuks, võttis osa selle laevaga teostatud mereoperatsioonidest. Tähendatud miiniristlejal ta teenis kuni 1923. aastani, millal määrati sama ala ametikohale miiniristlejale „Lennuk“, kus teenis 1. septembrini 1933. a. Hiljem, kuuludes Merejõudude Staabi koosseisu 1. septembrist 1933. a., viibis läkitamisel Merelaevastiku Divisjonis ja Merejõudude Baasis, täites omal erialal mitmesuguseid ametikohuseid kuni määrati praegusele — Merejõudude Baasi laevaehituse inseneri ametikohale 1. detsembril 1935. a.

Kõrgendati kapten-leitnandiks 24. veebr. 1925. a.

Kapten-leitnant H. Schönefeldt'ile on annetatud Vabadussõjas ülesnäidatud vahvuse eest tasuta maa normaal-talu suuruses.

Peale tähendatud autasu omab juubilar veel Prantsuse „Musta Tähe“ ordu, endise Montenegro „Teenete ordu“ ja endise Vene P. Stanislause ordu 2. ja 3. järgu, P. Vladimiri ordu 4. järgu ja P. Anna ordu 3. ja 4. järgu aujärke.

Suurte kogemustega ja heatahtlikult vastutuleliku tüseda tööjõuna on kapten-leitnant H. Schönefeldt tuntud oma kaasteenijate ringkonnas ja ka väljaspool seda.

„Merenduse“ toimetus soovib kogemustega ja heatahtlikult vastutulelikule töömehele 50-a. sünnipäeva puhul südamest õnne, pikka iga ja töötahet.

rannapatareist? — Jättes tähtsa rannikulõigu kaitse ainult lennuväe hooleks, algaks võitlus selle ranniku pärast operatsioonidega õhus. Kaitseks tuleks määrata lennuväge suuremal hulgal ja pikemaks ajaks, kui seda oleks vajunud kindlustatud rannik. Saavutab vastane õhus ülekaalu, ei oleks ranniku vallutamisele muud takistust, kui vastuastumine rannal maavägedega. Õhus ülekaalus olevad vastase merejõud võivad maabuda soovi kohaselt ühes või mitmes kohas, sest neil on vabadus ootamatult ja suures ülekaalus ilmuda igasse kohta. Seetõttu ka maavägesid peaks rannakaitseks loovutama suuremal hulgal kui kindlustatud rannikul.

Kui aga rannik on kindlustatud tähtsamatel rajoonides raske- ja keskkaliibri paigalised rannasuurtükiväega, mis tagab rannavetes

merevalitsemise, siis takistab viimase alaline valmisolek ja suur tulejõud maabumist — rannikusõja tähtsamat operatsiooni. Nii rannapatareid vabastavad laevastiku, maa- ja lennuväe kaitseülesannetest ja annavad neid vabaks aktiivseteks ülesanneteks. Seega on rannasuurtükivägi endiselt riigikaitse vältimatuks lüliks.

Õhukaitse tähtsus on suuresti tõusnud. Ükski sõja- või kaubasadam, ükski lennuväli ei ole mõeldav ilma õhukaitseta, mis võiks astuda tegevusse sekundite jooksul. Valmus on eriti tähtis just rannikul, sest lennuväe lähenemist mere poolt ei saa märgata küllalt aegsasti. Kallaletungija suur kiirus nõuab suuremat hulka õhukaitse-suurtükke. Sama nõuab ka lennurivistuste jagunemine või nende hargneminegi, kuna seega suureneb üksikute märkide hulk. Tekib vajadus odavate relvade järgi, mida võiks üles seada hulgaliselt, samuti vajadus piirata raskelt väljaõpetatava meeskonna hulka puhtkaitse ülesanneteks. Neid nõudeid rahuldavad paremini paigalised kui liikuvad (motoriseeritud) õhukaitse-suurtükid. Ka kaitstavad objektid on paigalised ning õk-relvade ümberpaigutamine ei ole seetõttu vajalik ega tihti võimalikki. Tähtis on kõigepealt tegevusvalmus ja tulekiirus. Siiski, löögi koondamisele õhus tuleb astuda vastu kaitse koondamisega maal. Liikuvad õk-suurtükid on ette nähtud seega vastupanu suurendamiseks teatud kohas.

Soomuskatte vajadus rannasuurtükikidele on eriti suurenenud õhukallaletungide pärast raskete ja keskmiste kaliibrite juures. Ei või luua eeltingimusi niisugusteks võimalusteks, et rannasuurtükiväe tuld hoitakse maas korduvate õhurünnakutega. Kuna rasked rannasuurtükid asuvad pöörlevates soomustornides, peavad vähemalt meeskond ja tundlikumad osad olema kaitstud kildude eest. Seda nõuet ei saa hästi rahuldada suurtükide raudteeseadised.

Raudteeseadised kuni 40,6 sm kaliibri suurt. on leidnud ulatuslikku kasutamist USA ja Prantsusmaal. See on loomulik, kuna nende riikide merepiiri esinevad mitmel ookeanil. Ühtlasi moodustavad ka need raske maa-suurtükiväe ühe osa.

Üle 24-sm kaliibriga raudteeseadiste pöörde-sektor on piiratud, mis ei luba neid täiel määral kasutada ranna oludes. Ülesseatuna positsioonile, kus pöördevõimalus oleks piiramatu, osutuvad nad väga tundlikeks eriti raskete pommide vastu, eriti seetõttu, et neid tuleb üles seada suure läbimõõduga süvenditesse.

Mürsu algiirus näitab pärast Maailmasõda järjekindlat suurenemist, lähenedes

võimaliku piirini, milleks tõenäoliselt võib lugeda 1000 m/s. Suure laskekauguse tähtsust kinnitavad kõik sõjakogemused. Suur algiirus tähendab lühemat lennuaega ja suuremat tabamis tõenäosust, kuna laevale jääb vähem aega ärapöördumiseks. Eriti on see tähtis õhukaitse- (ka automaat-) suurtükikidele. 10-sekundilise lennuaja kestel läbib moodne lennuk kuni 1000 meetrit. Õk-patarei peab olema sihitud teatavasse punkti 1000 m märgi ette ning selles punktis peab plahvatama ka mürsk, et saavutada tabet. Lennuaja vähenemine seega tähendab tabamisvõimaluste suurenemist. Kuid suurem algiirus nõuab tugevamat lafetti. Ka ses suhtes paigaline seadis võimaldab põhimõtteliselt paremat lahendust kui liikuv.

Moodne raskekaliibri patareid Maailmasõja kogemustel asub maastikul, eemal rannast. Üksikud suurt. on ebaühtlastel vahemaadel, merelt vaatlemise eest võimalikult varjatud ja maastikule hästi kohandatud. Suurt. on asetatud pöörlevale, killukindla soomusega kaetud lafettidele. Lähedal — laskemoonaruumid, kust suurtükini viib kaitstud juurdeveotee. Rannikul on rida nurgamõõdupunkte, mis on telefoni kaudu sidestatud juhtimisruumiga, kus asub muundaja. Muundaja abil nurgamõõdupunktidest antud peilungite alusel leitakse suund ja kaugus vaenlaseni ning selle liikumise elemendid. Mõõtmiste tulemustest arvutatakse liikumise ennakud ning antakse igale suurtükile jooksvalt suund ja tõste parandatult ballistiliste parandustega. Samas juhtimisruumis on raadioseadeldis sidepidamiseks lendur-vaatljaga. Kõik ruumid on killukindlalt ehitatud ja ühisgaasikaitse seadeldisega varustatud.

Keskkaliibri patareid (tõkkepatareid) on üles seatud koondatult ning neid võidakse sihtida ka otseselt. Juhtimispunktid asuvad suurtükikide läheduses ja igaühes neist on lühibaasiline kaugusemõõtja, suunaketas suurtükikide suunamiseks kaudsel laskmisel. Suurtükid on varustatud kaitsekilpidega. Laskemoon tuuakse käsitsi traaversitesse tehtud nišsidest. Suurtükid on kaetud moondamisvõrkudega, nii palju kui see ei takista suurtükke.

Ranna õk-patareid, mis on ühtlasi ka rannapatareideks, on üles seatud nii, et võimalikult kõik suurtükid saaksid tulistada pealaskesuunas mere poole. Õk-patarei mõõdu- ja tulejuhtimisabinõud peavad olema kohandatud tule juhtimiseks ka merel ilmuvate märkide vastu. Helgiheitjatega ja kuuldejaamadega on nad varustatud samuti kui muud õk-patareid.

Õk-patareisid võidakse öösel tarbe korral kasutada nn. „valgustuspatareidena“, s. o. valgusmürskude laskmiseks märkide valgustamiseks merel.

Adm. Sušon'i ja kaaslaste tegevus türgi laevastiku ettevalmistamisel sõjategevuseks 1914. a. ning laevastiku esimene operatsioon*).

Olukord Konstantinoopolis.

Pärast seda, kui saksa ristlejail *Goeben* ja *Breslau* läks korda liitlaste laevastiku juhtide passiivsuse ja omavahelise side puuduse tõttu Vahemeres ära libiseda Dardanellidesse (10. aug. 1914. a. kell 17 17), lõppes ka ajutiselt *Goeben*'i ja *Breslau* osa. Seda tähtsamaks muutus aga saksa Vahemere ristlejate divisjoni ülema ülesanne maksu mis maksab sundida Türgimaad otsustama ja täitma neid kohustusi, mis liit Saksamaaga nõudis. Sellega lootis ta hankida ka võimaluse uuesti aktiivselt sõjast osa võtta. Kahtlemata oli adm. Sušon'il õigus, kui ta ütles, et periood 10. aug. kuni 29. okt. 1914. a. oli talle ses mõttes raskemaid. Nähtavasti varemاید Türgi valitsusi oli küll nõus alustama sõda Saksa poolel, kuid Sušon'i-aegne oli selle vastu, peaaegjalikult Inglise, Vene, Prantsuse ja Ameerika saadikute mõju tagajärjel. Sõja vastu rääkis ka riigi majanduslik ja rahanduslik seisukord kui ka suurvesiiri ja ministrite poliitilised vaated. Ka Türgi avalik arvamine oli sõja vastu.

Valitsuse ja avaliku arvamise mõjutamine Saksamaa kasuks oli raskendatud tunduvalt veel posti ja ajakirjade puudumise tagajärjel Saksamaalt. Kuni septembrikuu lõpuni saabusid sinna vaid üksikud saksa ajakirjad, kuna samal ajal riik oli sõna tõsisel mõttes üle ujutatud inglise, vene, prantsuse, kreeka ja rumeenia ajakirjandusega, mis vaid kirjeldasid sakslaste kaotusi. Vahemere saksa ristlejate koondive juhatus Konstantinoopolis organiseeris omal kulul ja oma agentide kaudu saksa

*) H. Lorey — „Der Krieg in den Türkischen Gewässern — Die Mittelmeer-Division“ järele.

Baasi surtükiväeline kaitse. Selleks on vajalik vähemalt üks raske patareid. Keskkaliibri patareidide arv on vahel laevateede, sissesõitute ja miiniväljade hulgest. Õk-patareidide hulk on vahel kaitstava eseme suurusest ja tähtsusest. Rasked õk-automaatreid asetatakse sinna, kus on oodata madallennurünnakuid. Kõik ranna- ja õk-patareid on omavahel sidestatud telefoniga ja kaabli kaudu ning saavad käske vastavatest juhtimispunktidest, kust on hea ülevaade patareidide tulealadele. Siit kaudu grupiülemad on telefonilises ühenduses ka lennujaamadega ja -sadamatega. Rannakaitse laevastikuga on raadioside. Kui laevastik asub sadamas või reidil, siis võtab ta osa õhu-

sõjateadete levitamist ja ka vastutegevust vastase valeteadete levitamisele. Saksa saatkond ei julgenud seda teha. Eriti raskena tundus telegrammide ja ajalehtede puudus just perioodil, millal sakslasi tabasid kaotused Prantsusmaal ja Põhjameres. Sel ajajärgul, millal pealinna majad ja terve Bosporuse rannik olid ilustatud prantsuse ja inglise lippudega, oli äärmiselt raske hoida sakslaste poolt neid väheseid valitsuse-kabineti liikmeid, kes pooldasid Saksamaad. Tihti tuli just oma kõneosavusega ületada vastase mõju kõikumate suhtes. Eesmärk saavutati siin kõigi olemasolevate abinõudega, sagedasti koguni ähvardustega. Peaaegjalikult opereeriti kaalutlusega, et Vene-Inglise-Prantsuse võit toob paratamatult kaasa ka Türgi iseseisvuse kaotuse. Sellest said aru ka Türgi juhtivad poliitikud.

Türgi ministriumid pooldasid ses mõttes täiesti Sušon'i ning sõjaminister Enver ja siseminister asusid lõpuks täielikult ja avalikult Saksamaa poolele.

Välisminister Halila't ja mereministrit Ahmed-Džemal'it läks korda võita oma poole, kusjuures viimane — noor ja tuline patrioot ja Venemaa vihkaja — väga kinnine inimene — kaua ei avaldanud oma poliitilisi vaateid. Rahaminister, painduv Džavid, oli paljude niitidega seotud Prantsusmaaga. Tasaakaalukat suurvesiiri prints Saïda-Halim'it tuli lihtsalt seada juba sündinud faktide ette. Kuigi ta ei olnud Saksamaa vastu, oli teda väga raske mõjutada sõja kuulutamisele.

Välissaatkondadele seletas Türgimaa *Goeben*'i ja *Breslau* läbilaskmist Dardanellidesse lihtsalt sellega, et need on ostetud ning on mää-

kaitses. Laevastikul on side kindluse luurevõrguga. Nii kujuneb tugikoha kaitse tervikuliseks, olles võimeline vastu astuma niihästi mere- kui õhukallaletungile.

Kuid see patareidide ja sisseseadete süsteem on rannakaitse viimane positsioon või kaitsejoon. Mere- ja õhujõudude aktiivsed ettevõtted oma ja vaenlase ranna vahelises ruumis mõjuvad samuti „randa kaitsevalt“. Suurtükiväeline ranna kaitsemine seega moodustab viimase lüli meresõjatoimete ahelas. On see purustatud, on maa- ja lennuväel kaitsta uus maarinne.

F. V. P.

ratud Inglismaal ehitusel olevate ning viimaste poolt konfiskeeritud laevade *Sultan, Osman* ja *Reshad V* asendamiseks.

Vaatamata sellele, et Inglismaa lubas pärast sõda täielikult rahuldada võrdsete laevadega Türgi valitsust, nõudsid türklased laevu kohe. 16. aug. *Goeben* ja *Breslau* tõstsid türgi lipud ja asusid ankrule Konstantinoopoli ees. Määrates nendele laevadele mõned türgi ohvitserid ja mereväelased mereministeerium võttis laevad fiktiivselt üle.

Goeben sai uue nime *Jawus Sultan Selim*, kuna *Breslau* — *Midilli*. Ristlejate koondise ülem *Sušon* määrati Türgi merejõudude juhatajaks. Sultan tegi laevastiku ülevaatuse, kusjuures mõlemad saksa laevad defileerisid türgi laevastiku ees ning võeti rahva poolt vastu suurte ovatsioonidega. Saksa laevade isiklik koosseis sai türgi mütsid.

Maailmasõja alates kuulutas Türgi valitsus välja mobilisatsiooni ja teostas seda süstemaatiliselt septembri keskpaigani. Sel ajal ta ei tahtnud veel sõda, kuna polnud selleks valmis. Suuri jõupingutusi tuli teha, et anda türgi laevastikule ja rannakaitsele lahinguvalmistust. Vaatamata kõigile raskustele organiseeriti Dardanellide kaitse septembri keskpaigaks ja selle lõpuks valmistati mõningad sõjalaevad niivõrd ette, et nad vastasid elementaarseile lahingunõudeile.

Sakslaste töö türgi laevastikus.

Türgi laevastiku isiklik koosseis tuli musulmanidest põllutöölise keskkonnast. Juhtiv koosseis oli vähem eelistatav kui jalaväe oma. Instruktorid ja allohvitsereid ei olnud üldse laevastikus, mispärast juhtiva koosseisu ja madruste vahekorid oli äärmiselt imefik. 10.000 madruse kohta tuli sõja alguseks 8000 ohvitseri. Juba kümneid aastaid laevad olid täitnud vaid ujuvate kasarmute osa, kus tegevuseks oli vaid meeskonna igakülgne varustamine ja väljaõpe — sõitudega merele ei tehtud üldse tege- mist ning laevad seisid harilikult sadamais. 1877. a. alates ei olnud ükski türgi sõjalaev väljunud Musta merre, mispärast kogu koosseis ei omanud mingisuguseid vilumusi ja kogemusi mere alal. Artilleeria laskeid ei teostatud pea- aegu üldse, signaalimise harjutusi samuti, kuna torpeedolaskeist ja laeva ujuvuse alalhoidmisest ei olnud kellelgi aimu. Ka navigatsiooni ala ei olnud küllaldasel kõrgusel.

Mis puutub tehnilisesse alasse, siis türklasele omase huvi puuduse tõttu tehnika vastu insenerid laevastikus ei vastanud oma kohtadele ja ülesannetele.

Arvestades kõike seda on loomulik, et saksa mereväeohvitserid ei olnud harjunud sellise olu- korraga. Laevades esines koguni selliseid puu- dusi, nagu näiteks peartilleeria puudus lahingulaeval *Messudieh*. Teistel puudusid üksikud suurtükid. Tarvilikud masinaosad olid ammu antud parandusele ja remonti kohalikkudesse kui ka välismaa töökodadesse. Oli puudus sõest ja ühesugusest laskemoonast.

Laevade kered olid haletsemisväärses seisukorras, veekindlad ukсед olid maha võetud ja puudusid. Kõik raadiojaamad olid kõlbmatud.

Tervest laevastikust oli rivis vaid lahingu- laev *Messudieh* ning 8 destroyerit; teised suured laevad olid remondis.

Mis puutub isiklikku koosseisu, siis tundus ka sellest puudus, kuna parem osa oli saadetud Inglismaale kahe lahingulaeva vastuvõtmiseks. Laevade katlaid ei olnud ammu puhastatud, rääkimata järelevalvest sel alal. Needki mõned väiksemad laevad, mis viibisid rivis, ei olnud sõiduvalmis, rääkimata lahinguvalmis olekust.

Mereminister *A h m e d - D ž e m a l* püüdis kõigest jõust tõsta laevastiku taset vajalikule kõrgusele, olles väga vastuvõtlik igale nõule, mis talle anti; ta kõrvaldas sel alal kõik takistused äärmise valjusega.

Saksa laevade kohale jõudmisega oli mobilisatsioon ammu juba välja kuulutatud, ent laevadel kui ka tehastes ei olnud märgata mingisuguseid ettevalmistusi sõjaliseks tegevuseks. Kuna *a d m. Sušon* kavatses tegutseda Vene Musta mere laevastiku vastu, siis pidi ta olema veendunud, et Dardanellide kaitse ei vaja laevastiku abi. Dardanellide ja Bosporuse kindluste materjalosa isikliku koosseisu valmisolek oli aga niivõrd madalal järjel, et vastane oleks võinud vabalt neid forsseerida. Tundus ujuvate abinõude puudus valveteenistuseks, puudus miinidest, torpeedopatareidest, helgiheitjatest, suurtükkidest, laskemoonast, kaugusmõõtjast, sidepostidest ja koguni telefonidest. Dardanellide ja Bosporuse forte tuli *Sušon*'il täiendada kohe saksa ohvitseridega, kusjuures fortidel organiseeriti ka vaatlusteenistus, side ja raadiovalve. Ühes võimsa raadiojaama *O k m e i d o n* ülevõtmisega (Konstantinoopoli läheduses) sakslased lõid ka side Saksamaaga.

Kuna nii türgi ohvitserid fortides kui ka saksa ohvitserid ei olnud spetsialistid rannakaitse alal, siis *a d m. Sušon* nõudis Saksamaalt välja vajaliku täienduse nii materjalosa kui isikliku koosseisu näol. Vaatamata tehtud korraldusile ja ka *E n v e r p a š a* poolehoiule ning kaasabile jõudis *Sušon* siiski otsusele, et väinade kaitse tuleb võtta täielikult sakslaste kätte. Selleks ta, minnes mööda nii *E n v e r p a š a* st kui ka Saksa konsulist, oma ri-

sikol nõudis välja Saksamaalt Dardanellide ja Bosporuse fortide jaoks 2 admiralit, 10 mereväehv., komendore, kaugusemõõtjureid, valvelaevade vahiülemaid, minööre, signaliste, samuti ka ohvitseri ja madruseid türgi laevade komplekteerimiseks.

Nõudmine esitati 15. aug. ja täideti juba 29. aug. Täiendus võeti väga soojalt Enver paša poolt vastu.

Kalda osadest moodustati eri osa nn. Sonderkomando admiraliga eesotsas. Kuna töö kindlustes sattus nüüd spetsialistide kätte, siis sakslaste initsiatiivi ja kannatlikkuse kui ka põhjalikkuse tõttu viidi kindluste valmisolek mõne nädalaga niikaugemale, et adm. Sušon võis täie innuga asuda üksikute laevade ja terve laevastiku väljaõppele. Täiendusega Saksamaalt oli kindluste mure adm. Sušonilt täiesti langenud.

Laevastiku taseme tõstmiseks tuli tähtsamad kohad türgi laevadel komplekteerida sakslasiga. Täienduse saabumiseni Saksamaalt asus türgi laevastikku välja õpetama Goeben'i ja Breslau isiklik koosseis. Laevastiku staap, olles täiendatud türgi ohvitseridega, kes tundsid saksa keelt, töötas ennastohverdavalt väga raskeis tingimuses; töö koosnes signaalkoodi koostamisest, raadiotelegraafi kasutamise instruksioonidest, taktikalisest instruksioonist, šifritest, tundesignaalistest, avarii instruksioonidest, meremäärustikust jne. Töötati suure innuga, kuna oli päris kindel, et seda kõike läheb tarvis vastasega kokku puutudes.

Töötamise oli peapuuduseks türgi keele mittetundmine ja ka nimetatud keele vaesus mere- kui ka tehniliste terminite mõttes. Masina ja katla erialade, samuti elektri- ning hüdrauliliste seadeldiste läbivõtmisel tuli alustada sõna tõsisest mõttest a-st pihta. Samasugune olukord oli ka torustikkude ja elektrijuhtmes- tiku läbivõtmisel. Kõige raskem oli vanade ja vigaste võtete väljajuhutamine insener-mehaanikuil mehhanismide hooldamise alal. Nii näiteks katelde hooldamise viis, mis maksis türgi laevastikus, oli otse kisendavalt kahjulik. Kuidas katelde eluiga pikendada, see oli seal täiesti tundmatu. Katlad seisid musta katlaveega. Armatuurid lasksid auru läbi ning olid paljudest kohtadest kärisenud. Üldse, kuigi katlad olid auru all, ei suudetud neis tõsta survet iialgi üle poole normaalsest. Katelde juurde sai vaid üle tervete mägede igasugust söesodi, tahma ja šlakki. Komandörid ja insener-mehaanikud avaldasid kõik, et võivad kasutada vaid esimese sordi sütt, seni kuni õppisid saavutama samu tagajärgi ka halva türgi söega. Väljastpoolt paitsid laevad viisakatena, kuid seda hullemad olid nad seestpoolt. Ei olnud kohal mitte ainult

käepidemed, võtmed, luugid jne., vaid et kerendada ühendust üksikute šottide vahel, seks olid maha võetud ja maale antud veekindlad ukssed, olid ära lõigatud luukide kummingsid, veekindlais vaheseintes olid lõigatud sisse augud läbipugemiseks neist jne. Laevas oli näiteks võimalik tungida artilleeria laskemoonakeldrisse, ilma et seejuures oleks tarvis avada ühtki ust. Laeva ujuvuse alalhoidmise tabelid olid täiesti tundmatud. Pilssides valitses äärmine segadus ja mustus. Selline oli üldiselt olukord, milles saksa isiklikul koosseisul tuli alustada ja teha tööd.

Adm. Sušoni esimeseks tegevuseks türgi merejõudude alal oli — kõige söe ja masinaõli konfiskeerimine. Tal õnnestus koguda kuni 8000 t wales'i sütt, mille ladu organiseeriti Bosporuse kaldale. Laos seati sisse tugev valve. Varustamine türgi söega kaevandusist, mis asusid Musta mere kalda rajoones, anti saksa tagavaraohvitseride hoolde, kes olid omal alal spetsialistid.

Saksa inseneride juhtimisel, kes olid läkitatud laevaehituste tehastesse, seati korda kasutamiseks kõlblikud laevad, nende relvad, laskemoona lahingukomplektid, miinid, torpeedod ja traalid. Vähemad kaubalaevad koondati kahte divisjoni ning varustati traalidega. Suurte raskustega loodi ka sidepostide võrk rannavaleks. Laevastiku juhataja veendus igapäevaste ülevaatustega õppuste edus.

Esialgne raske töö väljendus laevade, masinate ja artilleeria korraldamises selliselt, et oleks võimalik sõita ja õppida, seepärast heideti kõrvale ka kõik, mis ei olnud parandatav lühikesel ajaga. Esimesel evolutsioonide harjutusel selgus, et 40-aastane lahingulaev *Messudieh* ei suutnud sõita rivis: tal puudusid isegi tuuride näitajad. Hiljem selguski, et ta tuleb anda kindluste käsutusse ujuva baasina, kus viimase uus raadiojaam ja keskmine artilleeria võis olla väga kasulik.

9. septembril teostus laevastiku esimene öine väljasõit. Alates septembri keskpaigaga teostusid laevade väljasõidud juba Musta merre õppe otstarbel, alguses üksikult, hiljem aga juba koondisena.

Türgi laevastiku tegevusteatriit võib jaotada kahte rajooni: Marmara meri mõlema väinaga — Dardanellidega, mis ühendab selle Kreeka saarestikuga ja Bosporus, mis viib teise rajooni — Musta merre.

Marmara meri ei ole suur — ulatuselt 110 miili ja sügavustega kuni 100 m ta ei paku navigatsiooniliselt raskusi. Selle vastu Must meri oma ulatuselt on õige suur; Konstantinoopol — Batum 582 miili, Konstantinoopol — Odessa 352 miili. Tuule kui ka ilmastiku olud on siin ka

väga mitmesugused, mille tagajärjel talvekuudel vahest laevaihendused täiesti katkevad.

Ühte asjaolu peab ka veel mainima.

Kuigi a d m. S u š o n oli määratud türgi laevastiku juhatajaks, ei lahkunud Konstantinopolist veel inglise merekomisjon, mis siiani oli teetsenud nõuandjana türgi laevastiku ülesehitamise alal. Merekomisjoni töö polnud aga kuigi asjalik, millest said aru ka türgi ohvitserid ning komisjon oli sunnitud lahkuma 16. sept. Sellega ei lahkunud aga mitte kõik inglise ohvitserid Konstantinopolist, vaid veel palju hiljem võis üksikuid leida Türgi Admiraliteedis ja mere-sõjakoolis. Nad igatahes tegid kõik, et Saksa mõju vähendada türgi laevastikus.

Soovides võimalikult ruttu Türgi sõtta astumist a d m. S u š o n avaldas juba septembri lõpul, et laevastik ja väinade kaitse on lahinguvalmis. Sellele vaatamata esines igapäev terve rida avariijuhtumeid masina alal laevadel, eriti destroiireil, mis valmistas laevastiku juhatajale palju muret. Laskeasjandus oli ka äärmiselt madalal järjel. Tagajärjed kõigil aladel olid niivõrd nõrgad, et vaid selge ja vaikse ilmaga võis loota, et laevad suudavad täita neile pandud ülesandeid. Sõjakuulutamise ajaks oli saksa komandöride seisukoht türgi laevadel siiski juba niivõrd kindel, et nad võisid laevadel käsutada vabalt. Türklased olid nendega täiesti harjunud ning usaldasid lahingulist juhtimist täielikult. Türgi komandörele, kes tegelesid laevadel paralleelselt saksa komandöridega, kuulus vaid laevas sisemise elu korraldamine. Väljaõppe küsimused lahendati kõik saksa ja türgi ühise juhatuse poolt. Viimane tegi ka korraldused, kuid täitmine teostus juba kõik sakslaste juhtimisel. Türgi destroiirite flotill allutati täielikult saksa ohvitserile, kes teetses iseisvalt.

Türgi valitsuse kõikuvus.

Türgi valitsusel läks korda pikendada sõja alustamist esiteks kuni septembri keskpaigani; kuid ka pärast seda suurvesiir ja valitsuse enamik lükkas edasi otsuse tegemise mitmesuguseil põhjusil. Pärast sakslaste taganemist Marne'i alt ja austerlaste liüasaamist Karpaatides löi usk sakslaste võidusse jälle kõikuma. Rumeenia ja Bulgaaria asusid äraootavale seisukohale, mis omakorda väga takistas Türgi valitsuse otsust. Pikaajaliseks sõjaks ei olnud türklasil ka küllalt varustist, esimeses järjekorras oli puudus just rahast ja lahingulaskemoonast.

Kõik need puudused esitati ning lükati aga otsuse tegemine edasi. Türklased ei leppinud ka ainult Saksamaa lubadusiga, vaid nõudsid nende lubaduste täitmist veel enne väljaastumist Saksa poolel. Tihti palju suuremad nõud-

mised, mis olid selgunud, viisid varem saavutatud kokkulepped jälle nulliks. Seepärast kadus tihti usk türgi valitsusesse ja ka usk, et Türgi üldse välja astub.

Laevastiku juhatajal tuli ikka uuesti ja uuesti kõikujaid õhutada.

Septembri alguses oli S u š o n juba veendunud, et E n v e r on väljaastumise poolt, kuna E n v e r ütles avalikult, et niipea, kui sakslased jätkavad õnnelikult pealetungi, nõustuvad ka teised ministrid väljaastumisega. S u š o n omalt poolt nõudis kindlat pealetungi kahes suunas: Venemaa vastu — Mustal merel ja Inglismaa vastu — Suessi kanali rajoonis. Tema arvates selline tegevus oleks toonud Saksa poolele ka Bulgaaria ja Rumeenia. Teiseks väitas S u š o n veel, et türklaste tegevus Kaukaasia suunas oleks kergendanud sakslaste seisukorda niivõrd, et Euroopa rinnetel nad oleksid võinud jätkata pealetungi ning saavutada suurt edu.

Türgi ministrite külaskäigud Rumeeniasse ja Bulgaariasse pinna sondeerimise mõttes selgitasid aga S u š o n'ile, et vaid läbirääkimistega üksi sõjani ei jõua. Bulgaaria ei soovinud kallale tungida Serbiale olles garantiita, et Rumeenia ei anna talle hoopi selja tagant, kuna Rumeenia omalt poolt ootas venelaste tegevuse tagajärgi Austria suhtes. Kõik olenes vaid Türgist, kes pidi alustama sõda.

Et kiirendada asjaolude käiku, otsustas laevastiku juhataja ette võtta demonstratsiooni Bulgaaria ja Rumeenia kallaste suhtes. E n v e r p a š a andis alguses ka selleks loa, kuid muutis selle kohe. Saksa saadik omalt poolt, kuuldes sellest kavatsusest, palus mitte ärritada kuidagi Rumeeniat. Ka laevastiku pealetungi kavatsus ja ettevalmistus Suessi kanali suhtes keelati lõpuks ära.

Vaatamata sellele, et ministrid ei pooldanud ka laevade saatmist Musta merre õppe otstarbeks, S u š o n jätkas seda, lootes mingisugusele kokkupõrke võimalusele vähemalt vene laevastikuga. Liitriikide saadikud ja diplomaatia tõendasid vahetpidamata suurvesiirile saksa admiralid kõrvaldamise vajadust, kes oli peaaegu omavõliliselt türgi laevastiku ja väinade kaitse oma kätte võtnud — ning kes ei kuulnud Türgi valitsuse sõna. Kuna ka ministrid lootsid seega vabaneda adm. S u š o n'i mõjust, siis tegi E n v e r S u š o n'ile mitu hiilgavat ettepanekut. S u š o n aga ei soovinud siduda oma vabadust ning hindas oma seisukohta liitriigi admiralina. Ta lootis oma kavatsused läbi viia ministrite vastuseisule vaatamata. See läkski tal korda.

Kuna mereminister oli kutsutud Süüria armee juhatajaks, siis jäi tegelikuks mereministeriumi juhatajaks ja järelevalvajaks a d m. S u š o n.

Sest ajast peale allusid kõik mereministeeriumi rannaasutised ja laevad laevastiku juhatajale.

Et murda suurvesiiri ja teiste ministrite vastupanu järgnevate laevade Musta merre väljumise takistamise mõttes, ilmus Sušon Enver paša loaga suurvesiiri juurde 18. septembril. Vestlusel ta nõudis garantiid, et nende väljumiste kohta ei tehtaks edaspidi takistusi. Suurvesiir ei andnud järele, mistõttu jutt muutus teravaks. Lõpuks ütles Sušon, et kui ta järgmisel öhtul ei saa garantiid, siis ta tegutseb oma äranägemisel. Tagatise ta loomulikult ei saanudki, kuid suurvesiir ei teinud sel alal ka enam edaspidi takistusi.

Pikkamööda läks korda harjutada ka avalikku arvamist, ministreid ja saadikud seega, et türgi laevad ikka sagedamini ja sagedamini väljusid Musta merre, kus teostasid õppelaskeid, harjutusi manööverdamise alal ning kus isiklik koosseis harjus ka mere olukorraga. Et kasutada kõiki võimalusi kokkupõrke väljakutsumiseks, saatis Sušon destroyerid ka Dardanellidest läbi inglise-prantsuse laevastiku rajooni. Ühel sellisel operatsioonil 26. sept. inglise lahingulaev ähvardas kasutada relvi. See asjaolu andiski türgi valitsusele ammuoodatud põhjuse Dardanellide sulgemiseks.

Selliselt suleti vastasele tee Musta merre. 14. okt. inglased tulistasid türgi lennukuid, mis tekitas küll suurt pahameelt, ent mitte sõda Inglismaaga. Vihatud olid vaid venelased. Kõige kergem näis olevat siiski türklasi õhutada sõda kuulutama Venemaale.

Kokkupõrke väljakutsumine Mustal merel näis lõpuks ainukeseks võimaluseks Sušon'ile, mis põhjustaks Türgi väljaastumise Saksa poolle.

Saksamaa omalt poolt avaldas ka rida kordi soovi, et Türgi välja astuks nende poolel. Nii sai saksa sõjakomisjoni ülem Türgis kindralstaabilt telegrammi: „On soovitatav, et Türgi võimalikult varsti astuks sõtta, mitte hiljem, kui valmib Dardanellide kaitse, mida tuleb kiirendada.“ 8. sept. sai saadik ettekirjutuse sundida Türgi maad välja astuma. 15. sept. ta sai jälle kantslerilt telegrammi, mis nõudis energilist tegevust Mustal merel. Sušon aga ei saanud ei saadikult ega ka Saksa valitsuselt mingisuguseid ettekirjutusi. Ta ei lootnud seda ka lähemas tulevikus, seepärast otsustas ta tegutseda omal riisikol. Ta rääkis läbi Enver'iga, kes lubas teda sekelduste puhul läbi lasta Bosporusse ning hankis ka mereministri allkirjadega 25. okt. salajased käsud laevadele, kus öeldi, et admiral tegutseb sultani käsul ning laevastik on kohustatud tema käsku täitma.

Lõpuks Türgi nõudis Saksamaalt enne väljaastumist 2 milj. türgi naela, mis ka saadi. Enver paša oli nõus välja astuma, kuid tema kaastöötajad ministrid tahtsid veel venitada — et saata välisminister Berliini *).

Sušon'il oli oma kava, mis nägi ette ootamatu pealetungi Vene Musta mere sadamatele kõigi olemasolevate Saksa-Türgi sõjalaevadega ja teha niivõrd palju kahju, et kumbki pool ei lepiks kokku.

Enveri kava oli sama, mis selgub salajasest käsust: „Türgi laevastik peab saavutama valitsemise Mustal merel. Otsige üles venelaevastik ja atakeerige teda ilma sõja kuulutamiseta — ükskõik kus.“

Vaid 28. okt. öhtul sai Sušon Sevastopoli ees Saksa saadikult raadio, kust selgus, et on vaja alustada sõjategevust. Siis oli ka juba üldine Vene Musta mere baaside ründamine käsil.

Laevastiku esimene operatsioon Vene Musta mere sadamate vastu.

27. okt. 1914. a. väljusid kõik türgi laevastiku lahinguvalmis üksused Bosporusest raadio- ja valveteenistuse harjutamise otstarbel. Bosporuse ees seisis seekordki nagu harilikult postiaurik. On tõenäone, nagu arvati, et ta oli raadioside vahejaamaks Sevastopoli ja mingisuguse kalda raadiojaama vahel, mis tegelikult avastatigi saatkonna maja pargis Bosporuse kaldal.

Kell 15 45 teostus Goeben'il nõupidamine, kus saksa ja türki komandörid said juhiseid sõjategevuse alustamiseks Venemaa vastu. Türki komandörid said veel lisaks — mereministri käskkirjad, mis nõudsid laevastiku juhi käsu täitmist**). Samal ajal anti järgmine operatiivkäsk, mis nägi ette tegevuse 3-ks päevaks.

*) 20. okt. Vene välisministeerium informeeris Musta mere laevastiku juhatajat, et seoses raha saamisega on võimalik türgi väljaastumine Venemaa vastu.

**) Türgi laevastiku koosseis ja organisatsioon.

Laevastiku juhataja: k.-adm. Sušon.

Noorem koond. ülem: kommodoor Arif-Bei.

Lahinguristleja *Jawus Sultan Selim* (Goeben) — juhtlaev; k.-rist. *Midilli* (Breslau); lahingul. *Heireddin Barbarossa* — noorema koond. ül. juhtl.; lahingulaev *Torgut Reis*; k.-ristl. *Hamidie*; ristleja *Berk*, miiniristleja *Peik*; destr. flotill: *Gairet*, *Jadigar*, *Numune*, *Muavenet* à 620 t, *Taschos*, *Basra*, *Jarhissar*, *Samsun* à 305 t. Veeskja *Nihifer* ja *Samsun*.

Lahingulaevadel ja ristlejail oli kaks komandöri — saksa ja türgi; teistel vaid saksa komandör.

Operatiivkäsk.

1) Teated vastasest. Teated näitavad, et Vene Musta mere laevastik valmistub pealtungiks.

2) Kavatsused. Energiliselt alata sõjategevust Venemaa vastu; esimesena hävitada vene merejõud, teiseks — sõjaliselt tähtis riiklik ja eravarandus, sõjaliseks otstarbeks kõlblikud kaubalaevad, välja arvatud neutraalriikide omad.

3) Täitmine. Rünnak peab teostuma ootamatult ja võimalikult ühel ajal mitmes kohas: Sevastopoli vastu *Goeben*, veeskja *Nilufer* ja 2 destroyerit; Kerči kitsuse ja Novorossiski — *Breslau* ja *Berk*; Krimmi lõunakallas — *Hamidie*; Odessa — 2 destroyerit ja veeskja *Samsun*; kaabli purustamine Sevastopol — Varna — ristleja *Peik*.

4) Bosporuse kaitse. Lahingulaevad *Torgut* ja *Barbarossa*, suurtükilaev *Burak* ja 2 destroyerit jäävad Bosporuse kaitseks vastase veeskmise takistamiseks ja tagasisaabuvate üksuste vastuvõtmiseks. Kergeid vastase jõude tuleb tagasi lüüa, tugevaid aga siduda ja atakeerida destroyeritega. Jõudude juhtimine Bosporuses kuulub nooremale koondise ülemale — kõrgema juhatuse käskude kohaselt.

Esimene päev.

Kõik operatsioonist osavõtvad laevad lahkuvad Bosporusest täie sütelaadungiga; väljumise eesmärgiks on koostöö harjutused.

Teine päev.

Marssmanööver ökonoomilise käiguga; destroyerid võimaluse järele puksiiris.

Kolmas päev.

Koidikul — rünnak määratud kohtades; pärast rünnakut ristlejad tegutsevad ristlemisoperatsioonidega, kuna destroyerid ja veeskjad pöörduvad tagasi Bosporusse.

Raadioside.

Väljaspool 15-miililist tsooni Anatoli tulemajakast on keelatud raadio kasutamine, välja arvatud kui juhtlaev välja kutsub või vastasest teatamine. Kui juhtlaev ei vasta kutsele, korraldatakse teadet kolm korda kõige suurema võimsusega.

Erikäsud.

1) Juhtlaevale ja teda saatvale pooldivisjoni destroyerid.

Kolmanda päeva koidikul läheneda Sevastopolile 140 hm (75 k) ja tulistada laevu sadamas, samuti sõjalise tähtsusega ehitisi. Lähenedes rajoonidesse, kus arvatakse olevat

vastase miine, tuleb saata destroyerid traalidega ette.

2) Veeskja *Nilufer*.

Öösi 2. päeval vastu 3-dat veesta miinid Sevastopoli ees. Pärast veeskmist pöörduda Bosporusse tagasi, võtta miinilaadung peale ja oodata korraldusi.

Juhul, kui olukord öösi ei võimalda veesta miine täpsalt (navigatsioonilises mõttes), tuleb veesta miinid koidikul. Mingil tingimusel ei tohi veesta miine sadamale lähemale kui 2 miili.

3) Ristleja *Hamidie*.

3-nda päeva koidikul teatada Feodossia linna valitsusele, et 2 tunni pärast kõik ehitised, mis kuuluvad riigile ja eraettevõtetele, hävitatakse. Määratud aja möödumisel hävitada viljalevaator ja sadamas viibivad vastase laevad. Pärast Feodossia ründamist tegelda ristlejate operatsioonidega Sevastopoli läheduses ja W pool temast. Võimaluse järele määrata vastase jõudude liikumine.

4) Miiniristleja *Berk*.

3-nda operatsioonipäeva koidikul teatada Novorossiki linna valitsusele, et 4 tunni pärast türgi laevastik hävitab naftatsisternid, viljalevaatorid ja laevad juhul, kui seks ajaks ei anta türgi laevastikule üle kõik sõjaks kõlblikud ujuvabinõud. Järgnevad korraldused saate k.-rist. *Breslau*.

5) Kr.-ristl. *Breslau*.

3-nda operatsioonipäeva koidikul veesta miinid Kerči kitsuse ette. Pärast seda koos *Berk*'iga hävitada Novorossiki naftatsisternid, viljalevaatorid ja vastase laevad sadamas. Pärast seda teostage ristlejate operatsiooni osti pool 34° meridiaani.

6) Destroyerite flotilli juhatajale.

Atakeerida olemasolevad vastase üksusi Odessa sadamas ning hävitada kõik sõjalise tähtsusega kaubaurikud. Katke ja toetage veeskja *Samsun*'i veeskmise operatsiooni *Odessa* ja *Očakov*'i ees. (Määrake tingimata veeskmise koht.)

7) Veeskjale *Samsun*.

Veeske miinid *Očakov*'i ees. Kui see osutub võimatuks, siis *Odessa* ees, kooskõlastades tegevust destroyerite flotilli ülemaga. Pärast seda võtke Konstantinopolis peale uus laadung miine.

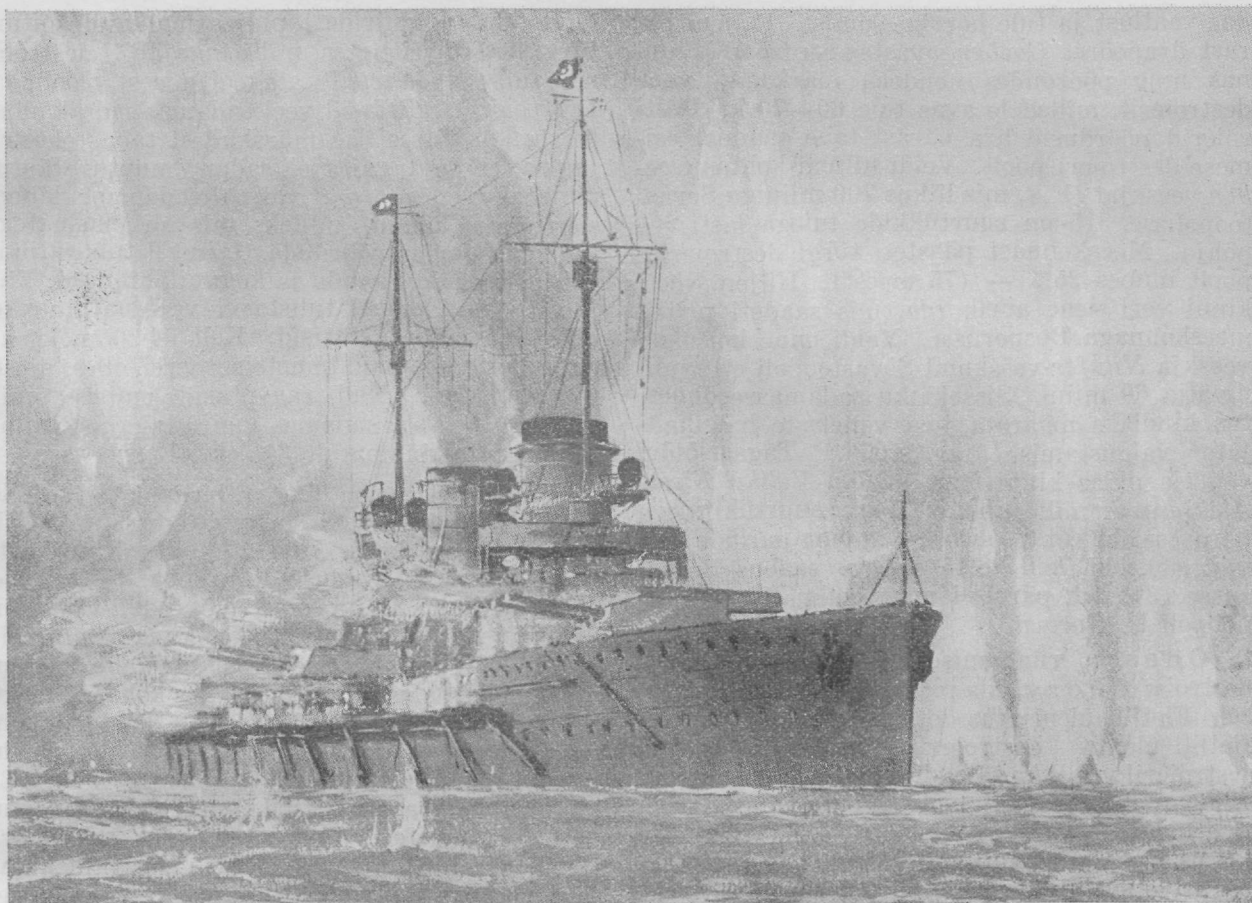
8) Miiniristlejale *Peik*.

Lõigake kolmanda operatsioonipäeva koidikul läbi kaabel *Varna—Sevastopol*.

9) Söetranspordile *Irmingard*.

Esimesel operatsioonipäeval väljuda Musta merre ja oodata destroyerite flotilli ülema korraldust.

Sellega oli Türki kuulutanud sõja Venemaale sellel merel, kus ta polnud umbes 40 aas-



Lahinguristleja „Goeben“ Sevastopoli pommitamisel 1914. a. Maailmasõjas türgi laevastiku esimese operatsiooni puhul.

tat tegutsenud ning osa türgi laevastikku asus määratud ülesannete täitmisele.

Goeben uuesti remonteeritud kateltega osutus 29. okt. koidikul korralduse kohaselt täiesti lahinguvalmis Sevastopoli ees. Umbes kella 5 paiku 7 miili sadamast, saatis *Goeben* destroyerid traalidega ette ning liikus edasi 10-s. käiguga. Püüti kinni kaks raadiot, esimene kell 04 00: „Odessa. *Kubanets* on põhja lastud, sõjalaev Odessa sadamas hävitab laevu“, ja kell 04 45: „Sõda algas“.

Kahtlemata võtsid ka venelased raadiod vastu ning *Sevastopool* osutus valmis lahinguks. Kell 06 24 patareid avasid *Goeben*'ile tule. Kell 06 30 avas ka *Goeben* tule. Tulistati esiteks Konstantin'i nimelist forti 40 kaablilt, kuna hiljem viidi tuli üle sadamas viibivaile laevadele, arsenalile ja sõjasadamale. Laskmine toimus kogupaukudena pea- ja keskkaliibrüst umbes 65 k. kauguselt. *Goeben* liikus muutlikkude kurssidega (sikk-sakk) ning laskis välja 47 28-sm ja 12 15-sm mürsku. Tagajärjed olid

päris tühised. Pärast 10-ndat kogupauku ta sai 3 tabet suurekaliibrilistest mürskudest ahtri korstna lähedusse. Paljudele kildudele vaatamata ei olnud vigastused tabedest kuigi suured. Üks kateldest viidi siiski rivist välja. Mis puutus kaldapatareide tulesse, siis see ei olnud ka kuigi tõhus. Esinesid peaaegjalikult ülelennud. Kuna *Goeben*'i tuli halva nähtavuse tagajärjel ei võinud olla tõhus, siis lõpetas ta varsti tule (kell 06 50) ja liikus 22 s käiguga eemale. Kell 06 45 käskis ta destroyeril traalid sisse võtta. Muuseas peab mainima, et ta liikus ka kindluse miiniväljal, kuid see ei olnud sisse ühendatud.

Goeben ei saanud täita oma ülesannet. Ta kavatses tulistada Sevastopolit väljastpoolt 30,5-sm kalda suurt. tuleulatavust, kuid sattus halva nähtavuse kui ka vea tõttu koha arvestuses liiga lähedale. Varem mainitud raadiod põhjustasid seda, et *Goeben* avastati kaldalt varem, kui ta jõudis avada tule. Patareide tule vähest tõhusust tuleb küll seletada sellega, et kõik patareid alustasid tulistamist, mis rasken-

das vaatlust ja tule korrigeerimist. Hiljem pärast ärapäöret *Goeben* avastas suitse SO suunas ning pöördudes nendele, märkas 3 vene destroyerit, milledele avas tule 60—70 k. Destroyerid pöördusid ära pärast tabe saamist esimese destroyeri poolt. Veidi hiljem kohtas *Goeben* veeskjat *Prut*, mis liikus 700 miiniga Sevastopolisse. 15-sm suurtükide tulega lasti see põhja. Meeskonnast päästeti türgi destroyerite poolt umbes 25% — (75 meest). Hiljem võeti kinni veel vene aurik *Ida*, mis saadeti priisimeeskonnaga Bosporusse. Veidi enne koitu oli veeskja *Nilufer* veesknuud Sevastopoli ette miinivälja 60 miini. Sissekäiku sadamasse õnnestus kindlaks määrata just venelaste helgiheitjate valgustamise tagajärjel. Tagasisõidul veeskja pidas kinni vene auriku *Velikii Knjas Aleksander*, mille uputas 5-sm suurtükitlega pärast seda, kui ta oli reisijad oma pardale võtnud. 30. okt. kell 08 15 *Nilufer* saabus Bosporusse. 31. okt. pärast lõunat saabus Konstantinoopoli ka *Goeben*.

Odessa ründamiseks olid ette nähtud 2 destroyerit korv. kap. Madlung'i juhatusel. Flotilli ülem asus destr. *Gairot*, kuna poolflotilli ülem — destroyeril *Muavenet*. Mõlemal destroyeril viibis ka täiendusena saksa meeskond. Alguses taheti võtta mõlemad destroyerid sõetranspordi *Irmingard* puksiiri, kuid liikumise kiirus oleks siis osutunud kõigest 6 sõlme, seepärast otsustati destroyeritel liikuda iseseisvalt. Veeskjaga *Samsun* lepiti kokku vaid signaalide suhtes.

Sõit Odessa sse teostus hea ilmaga ning esines vaid rida avariisid masina alal. Vigastused likvideeriti aga kiiresti saksa meeskonna poolt. Kell 02 00 29. okt. destroyerid võtsid kursi Odessa sadamasse. Sissesõidu tingimused ei olnud teada, samuti puudusid ka teated miinidest ja patareidest. Öö oli täiesti pime. Sellises olukorras oli loomulikult väga raske sisse sõita võõrasse sadamasse, kuid siin aitas juhust kaasa. Odessast väljus just 3 laeva kiiluveerivis, kusjuures eessõitev, arvatavasti vahilaev, sõitis tuledega. Seda juhtumit kasutasidki destroyerid, mis möödusid väljuvaist kontrakursiga vaid 50 m kauguselt. Nad lähenesid sadamasse samuti avatud sõidutuledega. Kõik oli sadamas vaikne, kui destroyerid väikese käiguga möödusid lainemurdjast. Umbes 80 m eemal seisis vene suurtükilaev *Donets*. Märgetes saabuvalid destroyerid, anti seal lahingukord, kuid *Gairot*'i torpedo tabas teda pardasse ning see vajus kohe põhja. *Muavenet* tulles *Gairot*'i järele avas suurtükitle teisele suurtükilaevale *Kubanets*, mis seisis seesmise kai ääres. Viimane sai tunduvaid vigastusi. *Kubanets* oleks kindlasti saanud ka torpedo,

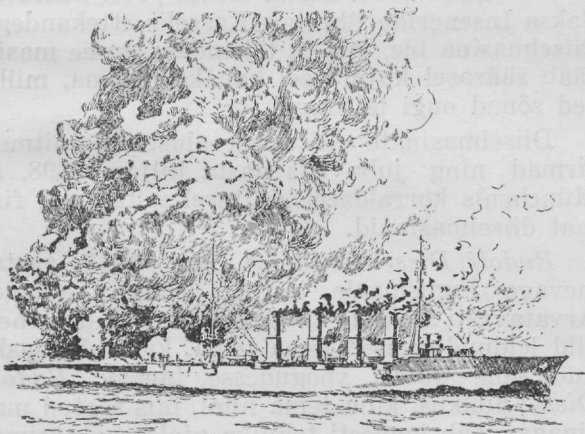
kuid üks puksiiridest pidi samal ajal sõitma türgi destroyerile otsa, mille tagajärjel destroyeril tuli *Kubanets*'i atakeerimisest loobuda. Destroyerid tulistasid veel sadamas rida kaubalaevu, kusjuures üks mürskudest tabas elektri-jaama, mille tagajärjel sadam muutus täiesti pimedaks. *Muavenet* väljus sadamast lõunasissekäigu kaudu, milleks tal tuli masinatega sadamas ümber pöörduda. *Gairot*'il tuli väljuda põhjasissekäigu kaudu ja koguni achter ees. Väljumisel destroyerid tulistasid veel naftapaake, milledest mõned süttisid. Kell 04 20 mõlemad destroyerid kohtasid teineteist merel, olles täiesti vigastamatud. Nad saavutasid umbes tunni vältel Odessa sadamas suuri tagajärgi ning saabusid takistamatult 30. okt. Bosporusse.

Puksiir *Samsun*, ümber kujundatud veeskjaks, oli kaunis vana laev. Alguses ta sõitis destroyeritega koos, kuid 27. okt. destroyerite flotilli ülema korraldusel ta arendas täiskiiruse, et hommikuks täita oma ülesande. Edasisõit üksikult oli tal kaunis raske, kuna kompassid käisid 3—4 rumbi. Seepärast oli vähe lootust, et läheb korda veesta miinid õiges kohas. 29. okt. kell 01 00 läks tal korda kõrvale kalduda kohtamisest ühe laevaga, mis sõitis tuledeta (nähtavasti mõni destroyer või vahilaev). Kell 03 25 kuuldus Odessa suunas laskmist; Odessa vastu võtt destroyeritele. Kell 03 30 ilmus kaks laeva tuledeta, milledest üks avastati vähese tulekuma ja ka sädemete tõttu korstnast. Kuna türgi meeskond oli täiesti välja kurnatud ja koha määramise abinõud halvad, otsustas komandör veesta miinid Sevastopoli—Odessa jonele — 28 miini veeskmisel intervalliga 300—400 m. Ajavahemikul 03 45—04 15, üks märgatud vastase laevadest tuli nii lähedale, et oli selgesti näha. *Samsun* jäi avastamata, nähtavasti projekteerides halvasti pimedale ja pilves taevafoonile. Kell 04 25 kerkis nähtavusse veel üks laev, mis jälgis veeskja liikumist, ent udu lahutas varsti laevad teineteisest. Tagasisõidul Rumeenia kallast mööda enam kohtamisi vastase laevadega ei olnud, kuid sõit ise teostus siiski väga rasketes tingimustes. Türgi meeskond oli täiesti väsinud ning mõningail sakslasil tuli teha suuri pingutusi nende asemel, et jõuda tagasi. 30. okt. kell 05 40 veeskja saabus Bosporusse.

Miimiristleja *Berk* väljus Novorossiski suunas saksa komandöri juhatusel. Türgi meeskonna väljaõpe ei olnud ristlejal kuigi kõrge — türgi komandör ja ins.-mehaanik äärmiselt väheste kogemustega, seepärast teostus ka ristleja *Berk*'i operatsioon raskeis tingimuses. Kuna ristleja meeskond oli suuremalt jaolt veel merehaige, siis oli ta ka oma ülesande vastu täiesti apaatne. Ülesannet läks korda täita just ko-

mandöri ja vähese saksa meeskonna energia tõttu. 29. okt. jõudis ristleja *Berk Novorossiski* ette, kus olukord oli täiesti selgusetu — eriti miiniväljade suhtes. Kell 07 00 ta saatis paadiga kaldale türgi ohvitseri saksa allohvitseri saatel, et üle anda kirjalik teadaanne pommitamise kohta. Kell 09 00 polnud paat veel tagasi ning mastist vaatlemisel selgus, et ohvitser on kinni peetud venelaste poolt. Komandör otsustas oma mehed kätte saada ning vaatamata tundmatule olukorrale tungis sadamasse. Venelased lahkusid kohe ning paat parlamentaartööridega ilmus tagasi. Samal ajal asus vastane end kaitsma. Jalavägi asus varem määratud positsioonidele ning *Berk* märgates seda, avas kell 10 50 tule vene positsioonidele. Vaatamata türgi komendooride vähesele praktikale 300—400 venelast lahkus varsti positsioonilt. Varsti saabus ka k. ristleja *Breslau*, kelle komandör käskis *Berk*'il hävitada artilleeriatulega raadiojaam ning sadamas viibivad laevad. Mõne kogupauguga 10,5-sm suurtükkidest purustati raadiojaam ja mõned laod ning barakid. Selle järele väljus ristleja *Berk* valvesse, jäädes *Breslau*'ga helgiheitjasidesse. 1. nov. ta saabus Bosporusse.

Breslau väljus 28. vastu 29. okt. öösi *Kerči* väina suunas ning veeskis kell 06 00 sissekäigu ette 60 miini, süvisega 2,5 m, intervalliga 55 m,



Saksa k. ristleja „Breslau“ jätab selja taha põleva Novorossiski pärast pommitamist.

millel hukkus samal päeval veel kaks vene aurikut. Pärast veeskmist ta sõitis 18 s *Novorossiski* reidile ja jäi seisma muulide taha. Kell 10 50—12 40 ajavahemikul tulistas ta naftatsisterne arvult 50 ja 14 aurikut umbes 6—20 kaabli kauguselt. Sama saatuse osaliseks said ka viljalaod ja tsemendivabrik. *Breslau* tegi 308 lasku mainitud esemeile, mille järele kell 13 00 lahkus ühes *Berk*'iga. Vastane vastas

neile kuulipildujatulega. Sakslaste pommitamine oli linnale väga kahjulik. *Berk*'i komandör mainib oma mälestusis, et nägi, kuidas punane põlev nafta jooksis tänavalt merre, kuna hiigla suits kattis tervet linna. 80 miili kauguselt paisis ikka veel põlev *Novorossisk*. *Breslau* komandör kirjutab: „suured mustad suitsupilved, mis tõusid naftatsisternidest, märkisid meie edu!“

Ristleja *Peik*, väljudes ülesandega läbi lõigata merekaabel *Varna—Sevastopoli* joonel, sai masinaavarii osaliseks, selle tõttu *Breslau* võttis ülesande endale. Kuid ka tema katse ei andnud tagajärgi ning ta oli sunnitud pöörduma 1. nov. tagasi *Konstantinopoli*.

Kergeristleja *Hamidie* (saksa ja türgi komandöri juhtimisel) saabus 29. okt. kell 06 30 *Feodossia* ette *Krimmi* poolsaare lõunakaldal. Ettekirjutuse kohaselt saadeti kaks ohvitseri (saksa ja türgi) mootoril kaldale teatama, et kahe tunni pärast algab linna pommitamine. Elanikele soovitati lahkuda linnast. Ristlejalt märgati, et ühes linna elanikega lahkusid ka mõned jalaväe osad. Kella 9 ja 10 vahel lasti välja 150 mürsku, mille tagajärjel hävinesid sadama kraanad, vaksal, veetorn ja rida ladusid. Ristleja liikudes hiljem *Krimmi* kaldavetes laskis põhja kella 15 00 paiku 300-t purjeka soolalaadungiga ja kella 17 30 paiku 1223-t auriku. Mõlema laeva meeskond võeti pealt maha. Rohkem ei kohatud vastase laevu ning 31. okt. kergeristleja *Hamidie* saabus Bosporusse.

Seega kõik laevad, mis võtsid operatsioonist osa, tulid vigastamatult tagasi, olles täielikult lahendanud oma ülesanded. Laevastiku juhataja märgib oma ettekandes operatsioonist: „Ei tohi unustada, et õnn ja ilmastik soodustasid tunduvalt operatsiooni läbiviimist; sellele vaatamata kõik raskused, mis esinesid operatsiooni läbiviimisel, lasusid täiel määral sakslasil, kes olid läkitatud türgi laevadele. Paljudel juhtumitel näidati üles erilist leidlikkust ja energiat raskuste ületamisel.“

Türgi laevastiku retk Vene sadamatele ähvardas kaasa tuua valitsuse kriisi. Suurvesiir ütles vastutusest ära ja soovitas sõjaministrile laevastik tagasi kutsuda. Viimane aga koos mereministriga soovis laevastiku juhatajale õnne edurikka tegevuse eest. Kuna mõlemad viimased ministrid omasid valitsuses enamust, siis laevastiku juhataja ei arvestanud ka suurvesiiri. Kriis lahenes siiski kiiresti, kuna juba 31. okt. Vene, Prantsuse ja Inglise saadikud avaldasid soovi lahkuda. Vene saadik lahkus samal öhtul, kuna Prantsuse ja Inglise saadikud 1. novembril. Ilma, et Venemaa oleks kokku

40 aastat diiselmasinat.

Vanem-leitnant *Riho Jõhverd.*

17. veebruaril käesoleval aastal täitus 40 aastat, kui esimesena töökõlvuline diiselmootor katsetel häid tagajärgi näitas, ning 45 aastat sellest, kui *Rudolf Diesel* patendi võttis diiselmootorile, mis tema nime terves maailmas tuntuks tegi.

Rudolf Diesel sündis 18. märtsil 1858. aastal Pariisis raamatuköitja ja nahavabrikandi Theodor Dieseli pojana. 1870. a. suvel Saksaprantsnuse sõja tõttu lahkusid tema vanemad Prantsusmaalt ning siirdusid Inglismaale, saates poja Saksamaale sugulaste juurde Augsburgi linna tööstuskooli õppima. Hiljem studeeris *Rudolf Diesel* Müncheni tehnika ülikoolis masinaehitust, kus tal tuli idee oma masina konstrueerimiseks.

Eriti mõjusid temale prof. Linde loengud, kes väitis, et aurumasin on võimeline muutma ainult 6—10% põletise kütteväärtusest kasulikuks tööks. Loengu ajal märkis Diesel oma kaustikusse: „Uurida, kas ei ole võimalik praktiliselt saavutada isothermi.“

Ülikooli lõpetanud töötas Diesel assistendina prof. Linde juures. Pärastpoole töötas külmutusmasinate tehastes Saksa- ja Prantsusmaal. 1893. a. andis ta brošüüri välja pealkirjaga: „Ratsionaalse soojusmootori teooria ja ehitus aurumasinana ning tänini tuntud gaasimootorite asendamiseks“, mis tehnikailmas laineid lõi. Arvati, et teooria ei ole õige ning selle läbiviimine praktikas võimatu.

Professorid *Carl Linde* ja *Moritz Schröter* tõendasid teooria tõepärasust ning Augsburgi masinavabrik ja Friedr. Krupp A-G. Essenis omandasid patendi ning kohustasid *R. Dieselit* oma ideed tegelikult rakendama.

Oma brošüüris esitas *Diesel* mootori ilma jahutuseta, kus põlemine silindris pidi sündima alalise temperatuuri juures. Tegelikult, nagu teada, praeguses diiselmassinas kompressiooni

käigul õhk kuumeneb nii, et süütab sinna pritsitava põletise (kütteeaine). Oma brošüüris ja patendis ei anna *Diesel* sellele tähtsale faktile mingisugust tähendust, vaid suhtub sellesse kui kõrvalasjasse. Ilma jahutuseta diiselmootor ei võinud tööle hakata, sest töötamisel läheb kolb kuumaks ja põleb silindrisse kinni. Selletõttu ligi kaks aastat Dieseli katsemasin ei saanud iseseisvalt töötada, vaid sai liikumist transmissioonilt. Ainult siis, kui mootorit jahutati — varustati veesärgiga, võis mootor tööle hakata. Seega ei saa diiselmassinat leitud ainult *Rudolf Dieseli* arvele kirjutada, vaid, nagu Dieseli kaastööline ja abistaja katsetel professor Meier oma raamatus „Soojusmasinate protsessidest“ kirjutab, et üleminek ratsionaalmasinast diiselmassinale sündis automaatselt ning selle tõttu ei ole kellelgi õigust sellel alal enda arvele teeneid kirjutada. Katsed kestsid 4 aastat. 1897. a. valmis esimene ühesilindriline 20 HJ masin, mille meh. kasutegur katsetel täie koormatuse juures oli 0,75. Selle juures kasutati ära põletise (kütteeaine) soojuseväärtusest 34,2%. Seega on mootor ligi 3½ korda ökonoomsem aurumassinast.

17. juunil 1897. aastal esines prof. Schröter Saksa Inseneride ühingus Kasselis ettekandega diiselmassinale üle, kus ta tähendas, et see masin jääb säärasel kujul veel kauaks püsima, millised sõnad ongi täitunud.

Diiselmasinat ehitusega alustasid mitmed firmad ning juba üks aasta hiljem 1898. a. Münchenis korraldatud näitusel esitas neli firmat diiselmassinat.

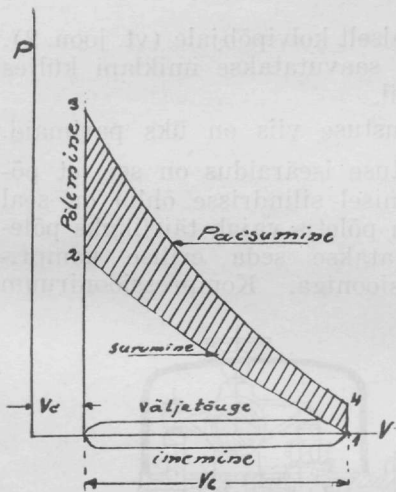
Rudolf Diesel sõitis 28. sept. 1913. aastal laevaga Inglismaale ja läks sõidul kaduma. Arvatavasti kukkus ta üle parda. Kalamehed olid leidnud merest tema laiba, kuid olid lasknud selle uuesti voogudesse tagasi. *Rudolf Diesel* hukkus, kuid tema nimi, mis seotud masinaga, jääb igavesti tehnika ajaloosse püsima.

leppinud liitlastega, kuulutas ta sõja Türgile. Pärast sõja kuulutamist Türgi valitsus tegi korralduse kustutada kõik majakad Mustal merel ning asendada nende prantslasist teenurkond sakslasiga. Samal ajal keelati inglise töölisil ja ametnikel töötamine türgi tehastes ja ellingutel, kus neid asendasid sakslased.

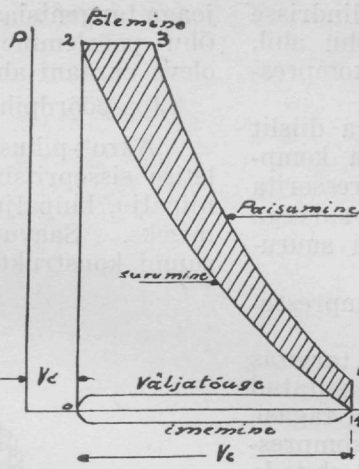
Tööst selgub, kui suurt tähtsust omas *Goeben'i* ja *Breslau* ilmumine Konstantinoopoli, samuti ka liitlaste merejuhatuse vildak suhtumine mainitud üksustesse Vahemeres. Prantsuse me-

rejõudude juhatuse näis olevat tõesti unustanud, et oma dessandi kaitseks Aafrikast — Prantsusmaale oleks olnud kõige õigem koondada oma sõjalaevastik *Goeben'i* ja *Breslau* vastu Itaalia sadamais. Peale selle selgub ka, et vene laevastik ei võtnud oma sadamate kaitseks kõiki abinõusid tarvitusele, kuigi oli teada, et Türgi lähemal päevil Sušoni õhutusel sõtta astub. Ope-ratsiooni tagajärjed sel korral oleksid võinud olla palju vähemad.

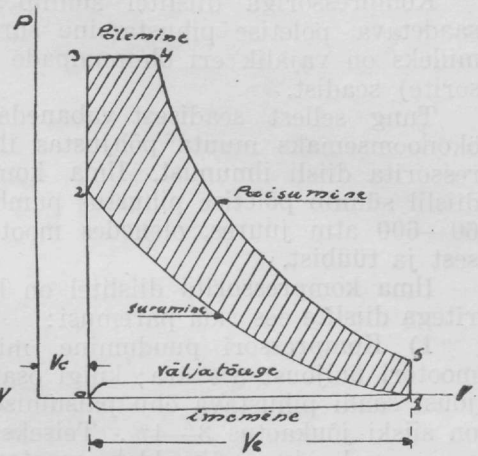
Iv.



Diagr. 1.



Diagr. 2.



Diagr. 3.

Diiselmootori erinevus gaasimootorist.

Diiselmootori erinevuse selgituseks gaasimootorist jälgime neljataktiliste mootorite takte teoreetilistel töödiagrammidel. Iga takti algus ja lõpp karakteriseerib kindlaks määratud mahu, rõhu ja temperatuuri suurust, mis määravad ära masina tööprotsessi. Kandes mahu horisontaalteljele ja rõhud vertikaalteljele, kujutame graafiliselt tööprotsesside diagramme.

Gaasimootor diagramm nr. 1.

1. takt: Imitakt 0—1. Imetakse sisse põletiseseugu õhuga 0,8—0,9 atm. hõreduse juures.

2. takt: joon. 1—2. Sisseimetud segu kokkurõhumine kuni 6—8 atm. temp. 250—400° C.

3. takt: joon. 2—3. Kiire segu põlemine alalise mahu juures, rõhu tõus 20—25 atm, temp. tõus 1500—2300° C.

Joon. 3—4. Järgnev töö käik põletise gaaside paisumisega ning rõhu langemisega 4 atm. kuni väljalaskeklapi avanemiseni.

4. takt: joon. 1—0. Äratöötanud gaaside väljatõukamine ligi 1 atm. rõhu ja 500—600° C gaaside temp. juures.

Diiselmootor diagramm nr. 2.

Samadel tingimustel puhta õhu sisseimemine 0—1.

Joon. 1—2. Puhta õhu kokkurõhumine 30—36 atm. temp. tõusuga 500—700° C.

Joon. 2—3. Põletise sissepritsimine silindrisse, süttimine õhu kõrgest temp. ning põlemine alalise mahu juures.

Joon. 3—4. Gaaside paisumine ja kolvi töö käik.

Joon. 1—0. Sama, mis gaasimootoritelgi.

Peale Otto tsükli (diagr. nr. 1) ja Dieseli tsükli (diagr. nr. 2) on olemas nõndanimetatud segutsükkel, saboteer (diagr. nr. 3), mille järgi üks osa põletisest põleb alalise mahu, teine osa alalise rõhu juures. Viimase tsükli järgi töötavad teoreetiliselt kiiretiirulised ilma kompressorita diiselmootorid. Kiiretiiruliste diiselmootorite tsüklid liginevad tegelikult gaasimootorite tsüklitele.

Alljärgnevas tabelis on esitatud võrdluseks mootorite töösüklite karakteristikad:

MOOTORI TYP	Kompressiooni aste	Rõhk kompr. lõpul atmosf.	Rõhk põlemisel atmosf.	Temperatuur kompr. lõpul
Kompressoriga diiselmootor	14—18	30—36	37—40	530—700°
Ilma kompressorita diiselmootor	12—14	28—32	37—44	480—550°
Pooldiisliid (kuumuspeaga) naftamootorid	8—10	12—16	20—22	320—350°
Bensiinimootorid	4,8—7,3	7,2—8,5	30—35	
Petrooleumimootorid	3,5—4,5	4,5—5,0	30—35	

Diiselmootori areng.

Diiselmootorid hakkasid kiirelt levima, kuna nad omasid paremusi mitte üksnes aurumasina, vaid ka gaasimootorite ees, sest neil puudusid keerukad süüteseadised ning võimaldasid kasutada odavamaid raskeõlipõletisi.

Maailmasõda aitas diislite arengule tublisti kaasa. Kaal laevamasinatel, mis oli enne Maailmasõda 50 kg 1 HJ peale, langes Maailmasõja lõpuks 25—30 kg 1 HJ peale. Praegu uuematel sõjalaevadel, mis omavad diisleid peajõumasinatena, on kaal 1 HJ peale 4—10 kg.

Kompressoriga diisliatel sünnib silindrisse saadetava põletise pihustamine suruõhu abil, milleks on vajalik eri õhupumpade (kompressorite) seadist.

Tung sellest seadisest vabaneda ja diisliat ökonoomsemaks muuta põhjustas ilma kompressorita diisli ilmumist. Ilma kompressorita diisli sünnib põletise pihustus pumba survega 60—600 atm juures, olenedes mootori suurus ja tüübist.

Ilma kompressorita diisliatel on kompressoritega diisliate ees rida paremusi:

1) Kompressori puudumine, mis tarvitas mootori üldjõust 8% ära; kuigi osa kulutatud jõust saadi pihustava õhu paisumisega tagasi, on siiski jõukaotus 3—4%. Teiseks kompressori puudumine võimaldab mootorit ehitada odavamini.

2) Lihtsam käsitseda. Pihustatava õhu reguleerimine ja remondid kompr. juures jäävad ära.

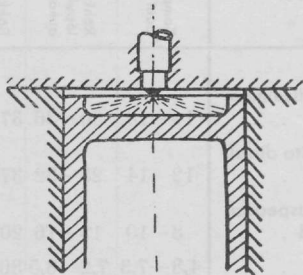
3) Kartused õli plahvatamiseks kompressoris jäävad ära.

4) Väiksem põletise kulu, mis ei ole tingitud mitte ainult kompr. puudumisest, vaid ka soodsaist põletise põlemistingimustest, kuna külma pihustava õhu jahutuse mõju jääb ära.

5) Võimaldavad ülekoormamist 40%, kuna kompr. diisli 20%.

6) Võimaldavad laiemas ulatuses tiirusid reguleerida kui kompr. diiselmasinad.

Ilma õhuta pihustamine toimub järgmistel viisidel:



Joan. 1.

1) Joa-kihustus, 2) joa-pööriskihustus, 3) „Akro“-kihustus ja 4) eelkambrikihustus. Joa-kihustusel põletise osakesed väljudes kihustajast peavad omama küllaldaselt elavat jõudu ja kiirust, et läbistada kompresseritud õhku ning tungida põlemiskambri igale poole. Vt. joon. nr. 1.

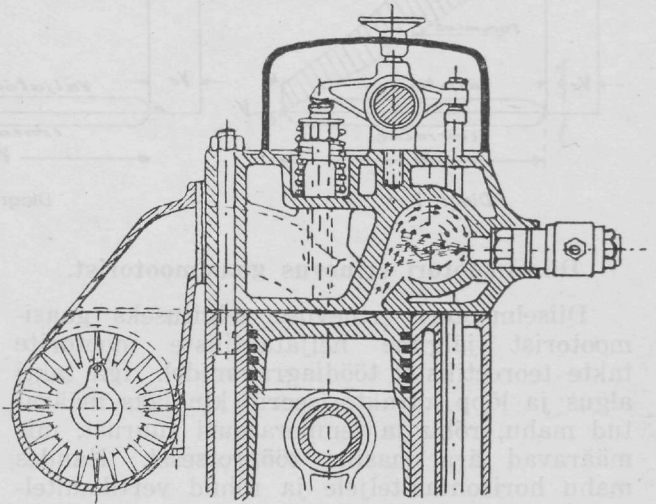
Joa-pööriskihustuse ülesandeks on anda põletise segunemiseks kompr. õhuga pööriskihustuse silindritelje ümber.

Pööriskihustuse saavutatakse neljatak. mootoritel ekraanide läbi õhu teekonnal. Hesselmanni põlemisruumis tuleb põletis nelja

joaga tangentsiaalselt kolvipõhjale (vt. joon. 2). Õhu pöörlemine saavutatakse imiklapi küljes oleva ekraani abil.

Joa-pööriskihustuse viis on üks parimaid.

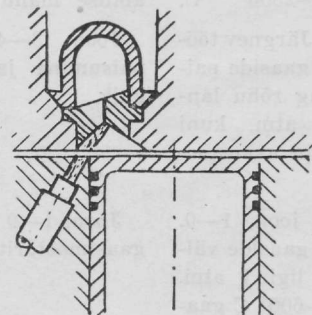
„Akro“-kihustuse iseäraldus on see, et põletise sissepritsimisel silindrisse õhku on seal niipalju, kuipalju põletis vajab täielikuks põlemiseks. Saavutatakse seda erilise kompr. ruumi konstruktsiooniga. Kompressiooniruum



Joan. 2.

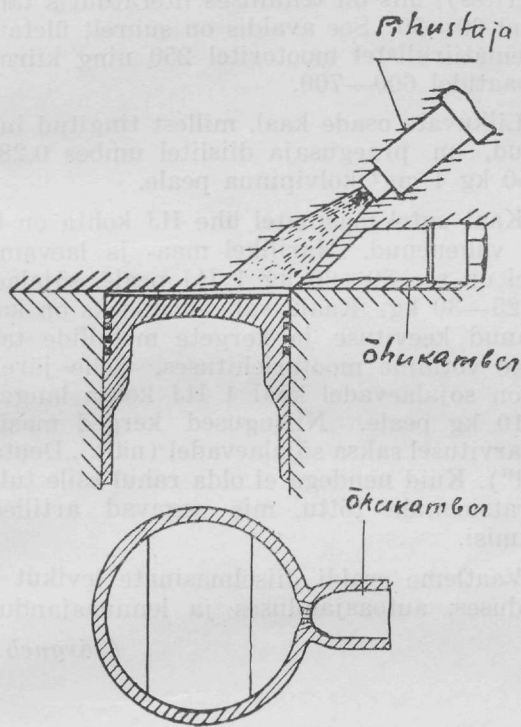
koosneb kaane- ja kolvivahelisest ruumist, erilise lehrisist ja kolvi põhja õnarusest. Süttimine sünnib eelsüütega, mille juures suurem osa põletisest põleb lehris, kuni kolb jõuab ülemisse surnudpunkti. Kolvi töökäigul surve kolvil langeb, kolviõnarusse jäänud suruõhu juga läbistab põlemiskambri ja lehris ning võimaldab terve põletise põlemist 15° allpool ülemist surnudpunkti.

On kindlaks tehtud, et õhujoa kiirus kolviõnaruses on võrdne kolvi kiirusega. Sellega on loodud automaatne vahekord õhuhulga ja mootori tiirude arvu vahel. „Akro“-kihustust tarvitatakse meremasinate juures harva. Halb



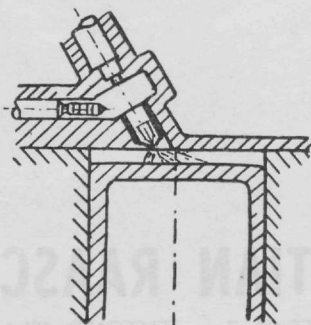
Joan. 3.

külg on kolvi suur raskus. Viimasel ajal on hakatud ehitama firmade AEG Sauer, MWM ja teiste „Akro“-kambrit diislipeasse (kaande) (vt. joon. nr. 3 ja 4).



Joon. 4.

Eelkambri pihustamise süsteem seisneb selles, et eelkambris pihustatakse osa põletisest ära ning sellest tekkinud energiat kasutatakse ülejäänud põletise saatmiseks eelkambrist põlemisruumi täieliseks ärapõlemiseks (vt. joon. nr. 5). Eelkambrü tüüpe on väga palju. Selle pihustuse viisi juures on raske külma mootorit käivitada. Sellepärast kasutatakse käivitamise abistamiseks süütepadruneid, madalpinge küünlaid ning lisapihustajat, mille



Joon. 5.

kaudu kütteaine otsekohe saadetakse silindrisse.

Varem arvati, et alla 20 HJ diiselmootorit üldse ehitada ei saa, kuid nüüd on ehitatud eelkambrü pihustamise viisi juures 4 HJ diiselmootor. Selle Humboldt-Deutz-Motorenwerke poolt ehitatud pisidiisli mõõdud on: silindri läbimõõt $\Phi = 80$ m/m, kolvikäik $l = 110$ m/m, silindri maht $v = 0,55$ l, $n = 1200$ tiiru.

Diislite omaduste viimistlemine ja parandus.

Diisli omaduste parandus ja viimistlus kestab järjest edasi. Vaatleme üksikult saavutusi sellel alal.

Mehaaniline kasutegur on suuremal osal diisli tüüpidel enam või vähem juba välja kujunenud, olenedes kompr. astmest, läbi puhutava õhu hulgast (kahetaktiliste juures) ja pihustamise viisist, kõikides õige väikesis piirides. Õhuga puhastamise diislite ümberehitus mehaanilisele põletise pihustamisele on tõstnud meh. kasutegurit 5%.

Termiline kasutegur on kindel, kõikides õige väikestes piirides, olenedes ühelt poolt kompressiooni astmest, mis on 13—15 ning eriti kiiretel masinatel 17, ning teiselt poolt soojuse ülekande tingimustest silindris.

Täitetegur on viimasel aastatel tugevasti tõusnud. Selle tõstmine on üheks suuremaks ülesandeks diislite konstrueerimisel.

Peamine meetod seisneb õhuandmise silindri algkompressiooni tõstmises. Tarvitusel on kolm viisi: 1) õhu juurdeandmine õhupumbaga, 2) õhu juurdeandmine kasutades raiskgaaside energiat, 3) õhu juurdeandmine kasutades õhuliikumise inertsi.

Esimene viis on tarvitusel väikese tiirude arvuga diisli juures, kus vahel õhupumbaks kasutatakse mootori kolvi teist külge.

Teist viisi tarvitatakse merediiselmasinat juures kui lihtsamat. Erijõud, mis oli 1,1—5 HJ ühe liitri silindri mahu peale, tõusis õhu juurdeandmisega 6—7 HJ liitri mahu peale, eripöördemoment tõusis 0,006—0,0064 pealt 0,008—0,0085 peale. Firma „Sulzer“ puhub äratöötanud gaasid puhta õhuga 1,2 atm rõhu juures silindrist välja ning ühtlasi suurendab silindri õhu hulka, mille tõttu neljaktiilise mootori erijõud tõusis 15—20%.

Kolmanda viisi kasutamisel võttis ameerika firma „Westinghouse“ tarvitusele pikad õhümestorud. Imemistorus omab õhk suurt kiirust, mille arvel õhusurve silindris suureneb. Poolamaal on välja töötatud moodus, mis on tuntud „Pilu“ meetodina ning milles kasutatakse imiõhu järsku pidurdamist, mille järelduksel tekib silindris ülesurve. Pidurdamise mo-

mendiks peavad õhku sisselaskvad klapid täiesti avatud olema. Sellega tõusevad täite- ja termodünaamilised tegurid 15—20%.

Silindri mahult suurema võimsuse saamiseks eelistatakse kahetaktilisi mootoreid ning eriti suurte võimsustega veel kahekordse tegevusega mootoreid, mis on Saksa „Deutschland“-tüübilistel ristlejatel peamasinateks. Mootorite läbipuhe raskeneb tiirude tõusuga. Hea läbipuhumise avalduseks on tegur $C = n \cdot D$ (n — tiirud; D — silindri läbimõõt) „Deutschlandi“, „Bremse“ ja „Leipzig“-tüübilistel sõjalaevadel on see 180—190. Tasase käiguga laevadel, mille suured läbimõõdud, 70—120.

Sama avaldis $C = n \cdot D$ iseloomustab ka dünaamilisi läbitungimisi. Kahetaktilistel masinatele on see 280, neljaktaktitel mitte üle 200, harilikudel tüüpidel on 60—90.

Tiirude arvu tõusuga on kasvanud kolvi keskmine kiirus, mis oli enne harilikult 4—5 m/sek, nüüd sõjalaevadel 6—7 m/sek, „Deutschland“-tüübilistel laevadel on kolvi kiirus 8,5 ja kiirmootorpaatidel tõuseb isegi 11—18 m/sek.

Masina forsseerimise avaldis $d = Cm$. Pe (cm. kolvi kiirus, Pe keskmine surve) on neljaktaktisel masinal ilma õhu läbipuhumiseta

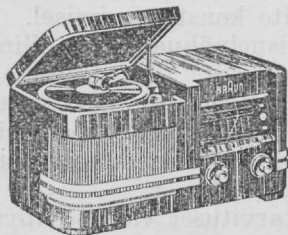
(„Königsberg“) — 57, läbipuhumisega (tüüp MAN) — 72, kahetaktilistel („Deutschland“) — 75, „Leipzigil“ — 50. Ligikaudse masina koormatise avaldiseks on $l = k \cdot v$ (hõõrdumine laagrites), mis on tehnilises literatuuris tähen- datud 60—80. See avaldis on suurelt ületatud: vähematiirulistel mootoritel 250 ning kiirmootorpaatidel 600—700.

Liikuvate osade kaal, millest tingitud inert- sijõud, on praegusaja diislitel umbes 0,280—0,350 kg 1 cm² kolvipinna peale.

Kaal uutel masinatele ühe HJ kohta on tub- listi vähenenud. Harilikel maa- ja laevamasi- natel on see 50—60 kg 1 HJ peale, sõjalaeva- del 25—30 kg. Kaalu vähendamiseks on kaasa aidanud keevituse ja kergete metallide tarvi- tusele võtmine mootoriehituses. Selle järeldu- sel on sõjalaevadel kaal 1 HJ kohta langenud 4—10 kg peale. Niisugused kerged masinad on tarvitusel saksa sõjalaevadel (näit. „Deutsch- land“). Kuid nendega ei olda rahul esile tulnud vibratsioonide tõttu, mis segavad artilleeria laskmisi.

Vaatleme eraldi diiselmasinade levikut lae- vanduses, autoasjanduses ja lennuasjanduses.

(Järgneb.)



„BRAUN“ - LUKSUSRAADIO

(Frankfurt Maini juures)

SISSEHITATUD AUTOMAAT-GRAMMOFONIGA.

Eriti sobib seltsidele, klubidele jne.

Peale selle soovitame oma ladust: Jalg- ja mootorjalgrattaid „MIELE“, tolmuimejaid „MIELE“, pesupesemismasinaid ja pesurulle „MIELE“, õmblusmasinaid „TITAN“, külmutussisseadeid „DKW“ igaks otstarbeks.

U/Ü. „VARUSTUS“ — J. WELLNER & Co
TALLINN, TARTU MAANTEE 17/28 (sissekäik Reimanni tän.) TELEFON 301-73.

INSULITE ISOLEERPLAADID

tagavad Teile sooja, kuiva, vaikse kodu ja terveid töötingimusi.

KÕVA-INSULITE

on sobivaim materjal põrandate ehitami- seks, seinapaneelideks, maja vooderda- miseks jne.

PEAESINDAJA:

F-a CHRISTIAN RAASCHOU,

TALLINN, PÄRNU MAANTEE 30-7. TELEFONID 451-64 ja 457-63.

Inglise-Vene mereleping 1937. a.)*

Leitnant R. Israel.

17. juulil 1937. a. kirjutati alla Londonis Inglise-Vene merelepingule, samal ajal kirjutati ka alla Inglise-Saksamaa vahel sõlmitud analoogilisele merelepingule. See leping on pikaajaliste läbirääkimiste vili, mida alustati juba möödunud aasta kevadel Inglismaa algatusel. Leping sõlmiti selleks, et muuta senimaksvat mererelvastumise süsteemi, millised nõuded seati üles Washingtoni merelepingus 6. veebr. 1922. a. ja Londoni merelepingus 24. aprillil 1930. a. Need kaotasid maksvuse juba möödunud aasta algul. Ühes sellega kaotas maksvuse ka relvastumise piiramise süsteem, mis oli rajatud proportsionaalsuse põhimõttele. Washingtoni mereleping määras kindlaks suuremate mereriikide: Briti, USA, Jaapani, Prantsuse ja Itaalia laevastikkudes lubatavate lahingulaevade ja lennukikandjate üldtonnaaži vahekorra vastavalt 5:5:3:1%:1%. Londoni mereleping 1930. aastal laiendas seda vahekorda mõnede muudatustega ka ristlajate ja liiderite peale kolme mereriigi: Briti, USA ja Jaapani vahel. Allveelaevade suhtes nende kolme mereriigi vahel seati üles tonnaaži pariteet. Prantsusmaa ja Itaalia, ehk küll kirjutasid alla sellele lepingule, ei tunnustanud eneste kohta maksvaks kohustusi, mis puutusid pealvee kergeesse jõududesse ja allveelaevade arvulisesse normi, peale selle nad ei ratifitseerinud ka seda lepingut. Samad merelepingud määrasid ka kindlad piirid iga klassi üksiku laeva tonnaažile ja relvade kaliibrile.

Washingtoni merekonverentsil 1921—22. aastal, mis kokku kutsuti USA poolt, sõlmiti peale merelepingu veel palju teisi lepinguid, mis pidid lahendama territoriaal-poliitilist olukorda Vaikses ookeanis ja Hiinas. Oli ka leping üheksa riigi vahel, mis tunnustas üheõiguslust kõikide riikide kauplemisses Hiinaga ja oma alamate asundamises Hiina territooriumile.

1921. a. 13. detsembril sõlmiti leping 4 riigi — Briti, USA, Jaapani ja Prantsusmaa vahel, mis pidi asendama senist Briti-Jaapani vahelist lepingut.

Kõik lepinguosalised vastastikku garanteerisid üksteisele Vaikses ookeanis nende valduses olevate saarte puutumatused küsimused ja edaspidised arusaamatused pidi lahendatama ühisel konverentsil. Ilmselt kõik need kokku-

lepped olid sihitud sellele, et panna piiri Jaapani agressiivsele ekspansioonile Hiinas ja Vaikses ookeanis. Leping keelas siitpeale kindlustatud rajooni. Sellesse rajooni kuulusid USA valduses olevad Aleuudi ja Filipiini saared ja Huami saar, Inglismaa valduses olev Hongkong ja Jaapani Bomiini saared ja Rahvasteliidu otsusel Jaapanile kuuluvad endised Saksa Vaikse Ookeani Marianne, Karoliini ja Maršalli saared. Washingtoni konverents ei keelanud Inglismaale asutamat esimese järgu merebaasi Singapur, USA-le kindlustada merebaasi Pearl-Harbouris Havai saarestikus ja Jaapanile kõvendada ja laiendada merebaase oma saarestikus.

1929. a. maailma majanduskriis muutis paljugi jõudude vahekorris riikide vahel. USA ja Inglismaa mitu aastat olid seotud raskest kriisist tekkinud sisemiste raskustega; seda aega kasutas Jaapani jällegi oma agressiivsete plaanide laiendamiseks Kaug-Idas. 1931. a. Mandžuuria vallutamine sõjaga, 1932. a. rünnak Shanghaile, sellega Jaapan tegelikult murdis juba Washingtoni kokkuleppe, ehk küll ametlikult ta oli veel maksev. Siit peale algab Jaapani kiire relvastumine ja ettevalmistumine sõjale, peaaegselt oma võistlejate vastu Hiinas ja Vaikses Ookeanis.

Jaapani ekspansiooni objektiks esmajoones osutusid Hollandi Ida-India saared, millel on määratu strateegiline tähtsus Jaapanile nafta ja kautšuki saaduste ja teiseks oma geograafilise asendi tõttu. Jaapani tegevus kutsus esile Briti ja USA terava pahameele.

1935—36. aastal astus Londonis kokku 5 mereriigi konverents, et välja töötada uut merelepingut, kuid siin ilmus juba teravalt asjaosaliste huvide lahkumine. Jaapan lahkus konverentsilt 15. jaanuaril 1936. a., tuues põhjenduseks kokkuleppe mittesaavutamist Jaapani nõudmistest, mis nägi ette üheõiguslust merepariteedis Briti ja USA-ga.

Jaapan lahkus konverentsilt ilmselt sooviga, vabaneda kõigist senistest ja tulevastest lepingutest, et jätkata segamatult iseseisvat relvastumist. Sellega oli ühtlasi senimakssev merejõudude proportsiooni põhimõtte kaotanud oma tähenduse. Üheks tõukeks Jaapani agressiivsele poliitikale oli kahtlemata kiiresti kasvav ja tugevnev Saksa merejõud.

Hoolimata Versailles' lepingust, Saksamaa relvastumine sanktsioneeriti Inglismaa poolt Inglise-Saksa merekokkuleppega 18. juunil 1935. a. See kokkulepe võimaldas Saksamaale

* Märkus: Kehtivate merelepingute küsimuse valgustamiseks avaldab toimetis veel käesoleva kokkuvõtte, mis koostatud N. Vene andmetel. Toimetis.

kõigi klasside sõjalaevade ehitamise 35% üldisest Inglismaa üldtonnaazist, ühes sellega Saksamaa võis kuni lepingu momendini olemasolevat 78 600-tonnilist sõjalaevastikku suurendada enam kui 5-kordseks; ühtlasi sai ta ka õiguse ehitada endale kõiki sõjalaevu, mis oli temale keelatud *Versailles* rahulepinguga, nagu lahingulaevad, lennukikandjad, ristlejad artilleeria-ga üle 155 mm ja lõpuks ka veel allveelaevad ja liiderid üle 800 tonni, kusjuures sai õiguse allveelaevu ehitada 45% Inglismaa allveelaevade tonnaazist ja teatud olukordades seda viia isegi Inglismaa pariteedini, sellest ette teatades Inglismaale.

Osaliselt Saksamaa laevastiku ülesehitamise programmi järelduseks on temal praegu juba 2 lahingulaeva, à 26 000 tonni 280 mm artilleeria-ga — *Scharnhorst* ja *Gneisenau*, 2 veel suuremat lahingulaeva à 35.000 t 356 mm artilleeria-ga, 2 lennukikandjat à 1925 t, 3 ristlejat à 10 000 tonni 200 mm artilleeria-ga, 16 liiderit à 1625 t, 6 liiderit à 1811 t, 12 destroyerit ja vähemalt 36 allveelaeva 11 500 kogutonnaaziga. Londoni konverentsi töötulemustest oli kõige rohkem huvitatud loomulikult Inglismaa, kelle eesmärgiks oli laevastiku kütte- ja toetuspunktide ning merebaaside võrgu laiendamine, et oma asumaid tõhusalt kaitsta, mis on laiail üle kogu maakera, ja tagada mere kommunikatsioon nende vahel. Näiteks võiks tuua asjaolu, et Inglismaa mereringkonnad rõhutavad, et ristlejate laevastiku koosseisu peab kuuluma vähemalt 70 ristlejat. Sellest välja minnes on Inglismaa pea kõikidel merekonverentsidel, kaasa arvatud ka viimane, eriliselt rõhutanud kõigi laevade klasside üksiku laeva tonnaazi ja artilleeria kaliibri piiramist, et sellega võita laevade arvulist hulka. Briti admiraliteet seadis lahingulaevade tonnaazi ülemmääraks 25 000 t ja 305 mm artilleeria ehk 22 000 t ja 280 mm artilleeria, *Washingtoni* konverentsil normiks seatud 35 000 t ja 406 mm asemele. Lennukikandjate ülemmääraks Inglismaa tegi ettepaneku 22 000 t ja 155 mm artilleeria *Washingtoni* konverentsil ülesseatud 27 000 t ja 203 mm normi asemele. Ristlejate tonnaazi ja artilleeria normiks seati vastavalt 7000 t ja 155 mm *Washingtoni* 10 000 t ja 203 mm asemele. Samuti normide vähendamised nähti ette ka liideritele ja allveelaevadele. Erilist antipaatiat avaldas Inglismaa allveelaevade (kui kõige ohtlikumad Briti kaubandusele) vastu, millest aga teised lepinguosalisel kuul-dagi ei tahtnud, andes allveelaevadele oma merekaitse süsteemis väga suure tähtsuse, mida rõhutasid eriti Prantsusmaa ja Jaapan. Inglismaa ettepanek oli vähendada allveelaevde tonnaazi kuni 250 tonnini, eesmärgiga — vähendada nende operatiivtegevuse raadiust. Selle

vastu seisis kõige enam USA, kelle huvides oli võrdlemisi suure tegevusraadiusega allveelaevade olemasolu, arvesse võttes oma väheseid merebaase. Ainukeseks baasiks on USA Vaikse ookeani rajoonis *Pea r l - H a r b o u r* Havai saarestikus.

Viimasel Londoni merekonverentsil saavutati siiski kokkulepe Briti ja USA vahel iga klassi üksiku laeva tonnaazi ja artilleeria kaliibri suhtes. Rohkem selle kompromissi põhjuseks näis olevat Briti ja USA ühise joone leidmine Jaapani väljakutsuva ja agressiivse poliitika vastu, kes ütles ära igasugustest normidest mererelvastumise alal. Euroopa mereriigid ühinesid rohkem Briti kui USA seisukohaga, välja arvatud küsimused allveelaevade alal. Siiski, Itaalia-Briti vahekorra teravnemise tõttu Abessiinia ja Vahemere valitsemise küsimustes ehitas Itaalia lahingulaevad *Vittorio*, *Veneto* ja *Littorio* 35 000-tonnised ja peale Abessiinia vallutamist Itaalia mereringkonnad avalikult deklareerisid suurte lahingulaevade ja l-ristlejate vajadust, et tõhusalt kaitsta oma impeeriumi.

Londoni mereleping, mis alla kirjutati 25. märtsil 1936. a. Briti, USA ja Prantsusmaa poolt, nägi ette lahingulaevade maksimaalse piiri 35 000 t ja artilleeria kuni 356 mm. Kui aga üks *Washingtoni* merelepingu osaline ei ühine selle uue lepinguga, siis artilleeria piiriks pidi jääma 406 mm. Kuna Inglismaa kor-duva ettepaneku peale Jaapanile ühineda Londoni merelepinguga, lükati see viimase poolt kategooriliselt tagasi, siis artilleeria piiriks on nüüd 406 mm.

Et lahingulaevade arvel ei oleks võimalik ehitada ristlejaid, selleks seati lahingulaevade alammääraks 17 500 t ja peaartilleeria mitte alla 254 mm.

Lennukikandjate ülemmääraks Londoni mereleping näeb ette 23 000 t 155 mm artilleeria-ga ja kergete veepealsete laevade (ristlejad ja liiderid) ülemmääraks 8000 t 155 mm artilleeria-ga ja allveelaevad kuni 2000 t 130 mm artilleeria-ga. Peale selle lepinguosalisel kohustuvad üksteist vastastikku informeerima uute sõjalaevade ehitamisest, mis peab sisaldama andmeid laeva nime, kategooria, standard-veeväljasurve, pikkuse veejoonel, maksimaalse laiuse ja keskmise süvise, projekteeritud mehhanismide võimsuse, kiiruse, masinate tüübi, suur-tükkide arvu ja kaliibri, mis ületab 76 mm; väiksemate suur-tükkide ligikaudse arvu, torpeedoaparaatide ja lõpuks lennukite arvu üle. Kõik need andmed peab esitama mitte hiljem kui 4 kuu jooksul, ehituse algusest arvates, ühtlasi peab teatama kõigist ehituse juures ette-võetavatest muudatustest, ehitatava laeva ehitamise algusest ja rivisse astumisest. Londoni

mereleping keelab relvade ülesseadmist kaubalaevadele rahuajal, kuid lubab teki ehitust, mis pakub kaitset 155 mm artilleeria vastu. Leping näeb ette ka s.-laevade teenistuskestuse ja nende vahetuse aja. Lahingulaevade eaks loetakse 26 aastat, lennukikandjatel 20 aastat, kergetel veepealsetel laevadel 16 aastat, kui nende ehitusega alati enne 1. jaanuari 1920. a. ja 20 aastat, kui ehitusega alustati hiljem, ja pealveelaevadel 13 aastat. Leping keelab müüa ehk üle anda oma sõjalaevu teistele riikidele, välja arvatud abilaevad. Teatud olukorrad lubavad lepinguosalisi ka lahti ütelda nendest kohustus-test: sõjast osavõtu puhul, sõjalaevade ehitamisel teistele riikidele, kes pole lepinguosalisel ja olukorra muutusel, kui see ähvardab rahvuslikku puutumatumust. Kõigil neil juhtudel asjaosaline teatab teistele lepinguosalistele, mis osas ta peab vajalikuks lepingu murdmist, samu õigusi omavad automaatselt siis kõik teised lepinguosalisel. Leping jääb jõusse kuni 1942. aastani, s. o. 6 aastaks. Nähakse ette ka teiste riikide, esijoonel endiste lepinguosalistel — Jaapani ja Itaalia, liitu astumise võimalusi. 1941. a. kutsutakse kokku lepingu uuendamiseks uus konverents.

Uus Londoni mereleping ratifitseeriti juuli lõpus 1937. a. kõigi endiste lepinguosalistel, s. o. USA, Briti impeeriumi (Suur Britannia ühes dominioonidega, välja arvatud Iirimaa ja Lõuna-Aafrika liit, kes ei võta sellest osa) ja Prantsusmaa poolt. Kõigi Inglismaa püüete peale vaatamata ei läinud korda Jaapanit ja Itaaliat liitu kutsuda, seepärast on ka veel küsimus, kuid võrd tegelikult praktilist kasutamist see leping asjaosalistel pooltel leiab.

1936. a. kevadel teeb Inglismaa ettepaneku N. Venele, Saksale, Poolale, Skandinaavia riikidele, Türgile ja teistele mereriikidele, sõlmida temaga vastastikused kokkulepped, mille aluseks oleks peaaegu täpselt 1936. a. Londoni mereleping.

N. Vene võttis kutse vastu ja algas läbirääkimisi, kusjuures N. Vene poolt esitati omalt poolt lisapunkte, mis puudutasid peasjalikult tema huviseid. Üheks N. Vene nõudeks oli, et Briti samasuguse lepingu sõlmiks Saksa-maa-ga.

Teiseks nõudeks oli, et leping ei ole kohustav N. Vene Vaikse ookeani laevastiku kohta seni, kuni Jaapan ei ole ühinenud selle lepin-

guga. Peale selle veel mõned vähema tähtsusega küsimused. Briti poolt võeti need tingimused vastu. Põhimõtteline nõusolek saavutati N. Vene ja Inglismaa vahel juba 30. juulil 1936. a.; peale selle tuli lepingu sõlmimise käiguse väike seisak, mis oli tingitud sellest, et Saksamaa esitas nüüd omalt poolt eritingimused, mis puudutasid peasjalikult raskete rist-lejate artilleeria suurendamise küsimusi, mille tõttu läbirääkimised venisid veel aasta võrra. Lõpuks saavutati kokkulepe kõigis küsimustes ja kokkulepe N. Vene ja Inglismaa vahel kirjutati alla 17. juulil 1937. a. Samal ajal kirjutati alla ka analoogilisele lepingule Inglise-Saksamaa vahel. Lepingu aluseks jäi 25. märtsi 1936. a. Londoni mereleping. Et Jaapan lõplikult ütles ära lepingust, jäi seega siis artilleeria piiiriks 406 mm. Briti-Saksa vaheline leping näeb ette, et Saksamaa võib ehitada 10 000-t ristlejaid 203 mm artilleeriaga kuni 5 tükki 3 asemel, nii kui oli ette nähtud Briti-Saksa vahelises kokkuleppes 18. juunil 1935. a. Saksa nõustub mitte ehitama neljandat ja viiendat ristlejat, kui selleks ei sunni teda nn. „eriolukord“.

Inglise-Vene vaheline leping sisaldab muuseas punkte, et: 1) N. Vene valitsus ei ole seotud lepingu sisuga selles osas, mis puutub tema Kaug-Ida laevastikusse, seni, kuni ei ole saavutatud kokkulepet selles küsimuses Vene-Jaapani vahel. N. Vene ei ehitata ega muretse endale laevu, mis ületaksid lepingus ülesseatud normid, seni, kuni seda ei tee Jaapan või mõni teine riik Kaug-Idas.

2) N. Vene ei ole kohustatud andma Britile mingisugust informatsiooni Kaug-Idas ehitatavate laevade üle, kuni ei ole sõlmitud lepingut N. Vene ja Jaapani vahel.

Euroopa territooriumil N. Vene nõustub täitma kõiki lepingus ettenähtud nõudmisi. Kõik vastastikused informatsioonid ei kuulu avaldamisele teistele riikidele, vaid peavad jääma ainult asjaosaliste teada.

Mis puutub abilaevade küsimusse 25. märtsi 1936. a. Londoni merelepingus, siis see ei ole maksev Inglise-Vene vahelises vastastikuses merelepingus; nähtavasti see küsimus on jäetud välja selleks, et omada õigusi ehitada kaubalaevu, mida võib sõjakorral rakendada teenistusse sõja- ja abilaevadena.

„INGLIS MAGASIN“ valmisriided. Omanik SWERDLOV

TALLINN, MAAKRI TÄNAV 2, TARTU MAANTEE NURGAL. TELEFON 301-63.

Suures valikus moodsaid meeste ning naiste üleriideid. **Mereväe vormiriide tellimiste vastuvõtt.**

Hinnad mõõdukad. Järelmaks võimaldatud.

Sõjaõigus rahvusvahelises elus.

Vanem-leitnant A. Vares.

Nii kaugele kui ajalooteadus on suutnud tungida inimkonna mineviku hämarustesse, on seal nähtud mitmesuguseid konflikte, mis on tekkinud üksikute inimeste, suguharude ja rahvaste vahel.

Neid konflikte on sagedasti suudetud likvideerida rahuliku kokkuleppe teel, kuid väga sagedasti need on välja kutsunud veriseid kokkupõrkeid.

Tänapäeval tuntakse rahvastevahelisi sõjariistuse kokkupõrkeid mõiste all, mida nimetatakse sõjaks. Kui ürgajal peeti sõdasid äärmise toorusega, siis vana- ja keskajal kujunesid teatud kokkulepped sõjapidamise viiside ja sõjaga kaasaskäivate teiste nähete kohta.

M a a i l m a s õ d a ja sellele järgnenud sõjad näitavad, et sõjatehnika arenemisega muutuvad sõjad jälle äärmiselt metsikuiks. Hakkab kaduma vana- ja keskajal tekkinud rüütellikkus, andes aset metsikule ja salakavalale hävitamisele.

Kuna rahvaste vahel tekkinud konfliktide lahendamine sõjaga on seni olnud paratamatu, siis on rahvusvaheliselt välja kujunenud rida tavaõiguslikke norme ja kokkuleppeid, mis tulevad rakendamisele, kui puhkeb sõda. Rahuaegsest seisukorrast üle minnes sõjaseisukorda muutub otsekohe vaenuliste poolte omavaheline suhtlemine, samuti tekivad erilised vahekorrad sõdivatel riikidel ka teiste mittesõdivate riikidega.

Juba muistsest ajast peale oli kombeks teatud viisil märkida vaenulise vahekorra algamist. Sellest teatati vastaspoolele ja ühtlasi ka oma naabritele. Seda kommet, mis tavaõigusena oli maksnud rahvusvahelises elus, fikseeris teine H a a g i konverents 1907. aastal, määrates, et sõda peab ette kuulutama diplomaatilisel teel vastaspoolele ja ühtlasi ka teistele mittesõdivatele riikidele, tähendades ka põhjused, mis kutsusid esile sõjalise vahekorra.

Sõjapidamise õigust tunnustatakse rahvusvaheliselt ainult suveräänsetele riikidele ja erandjuhtudel ka mässulistele parteidele või teatud suveräänse riigi osale. Tingimuseks on aga selle juures, et see osa suveräänse riigi rahvast, kes mässu tõstab, astudes sõjalisse vahekorda suveräänse riigiga, omab küllaldaselt määralt mõju oma käes oleva territooriumi üle, omab riigiõiguslikku valitsust ja vastab kõigile nõudeile, mis on tarvilikud suveräänsele riigile. Mässulisele parteile ehk suveräänse riigi osale sõjapidamise õiguse andmises ollakse rahvusvaheliselt väga tagasihoidlik. Teame, et Eesti

Vabariigi algpäevil oli meie esindajail võrdlemisi raske saavutada rahvusvahelist tunnustust Eestile kui sõdivale poolele. Tänapäeval näeme, et Hispaania valitsusvastased pole veel kõikide riikide poolt tunnustatud sõdivaks pooleks, sellele vaatamata, et nende käes on suurem osa Hispaania riigi territooriumist.

Õigus sõda pidada, s. o. sõdivaks pooleks tunnustamisel on küllalt oluline tähtsus rahvusvahelises elus. Kui suveräänsed riigid astuvad sõjalisse vahekorda, siis on neil, nagu eelpool tähendatud, sõjapidamise õigus ja neid tunnustatakse kui sõdivaid pooli. Erapooletute riikidega säilitavad nad diplomaatilised ja majanduslikud vahekorrad.

Sõjapidamise õigust mitte omav suveräänse riigi osa või mässuline partei ei leia rahvusvahelist tunnustamist ning ei oma diplomaatilist vahekorda teiste riikidega.

Sõjapidamise õigust omav riigid moodustanud erivahendi, nimelt sõjaväe. Sõjavägi on kogu riigi relvastatud jõud, mis peab alluma riigivõimule, peab kandma eritunnuseid ja oma tegevuses, s. o. sõjas peab täitma sellekohaseid rahvusvaheliselt tunnustatud õigusnorme.

Möödunud sajandil ja käesoleva sajandi esimesel aastakümnel peeti rida konverentse, kus töötati välja mitmesugused normid, mis pidid reguleerima sõjapidamist. Need normid leidsid rahvusvahelist tunnustamist ja koos seni tarvilusel olnud sõjatavaõiguse normidega moodustavad sõjaõiguse.

Pariisi meredeklaratsioon 16. aprillist 1856. a. lõpetab kaaperdamise ja reguleerib blokaadi ja kontrabandi küsimusi mere sõjas.

Peterburi deklaratsioon 29. novembrist 1868. a. keelab tarvitada mürske, mis kaalus alla 400 grammi või lõhkevad või täidetud põleva süütava ainega.

Esimesel H a a g i rahukonverentsil 29. juulil 1899. aastal võeti vastu deklaratsioon, mille järgi keelati sõjas tarvitada mürgiseid gaase ja dum-dum-kuule.

Genfi konventsioon 6. juunist 1906. a. reguleerib haavatute ja haigete saatust maa sõjas. Selle konventsiooni esimene peatükk käsitleb haavatute, haigete ja surnute kohtlemist sõjaväljal ning määrab, kuis toimida haavatute ja surnute isikliku varustise ja dokumentidega. Teine peatükk reguleerib sanitaarformatsioonide ja sanitaarasutiste kaitset, kolmas peatükk sanitaarpersonaali ja vaimulikkude seisukorda. Artikkel 12 teine lõige määrab, et

kui nende kaastöö mitte enam tarvilik pole, saadetakse nad (sanitaarpersonaal ja vaimulikud) oma sõjaväe juurde tagasi ajal ja teel, mida sõjaliste nõudmistega saab kooskõlastada.

Säärasel juhtumil võivad nad kaasa võtta oma asjad, arstiriistad, sõjariistad ja hobused, mis nende eraomandus.

Artikkel 13. Vaenlane kindlustab art. 9 nimetatud personaalile seni, kui ta tema võimuses on, samad maksud ja sama palga, kui oma sõjaväe samadele aukraadidele.

Neljas peatükk reguleerib varustise küsimust, viies peatükk evakueerimise transporti, kuues peatükk sanitaarasutiste ja -personaali tunnusmärgi määramist.

Artikkel 18 määrab: Helveetsia auks võetakse Punase Risti vapimärk valgel väljal, mis saadud föderatsiooni värvide ümberpöörämisel, sanitaarteenistuse embleemiks ja tunnusmärgiks.

Viimased kaks peatükki — 7 ja 8 — käsitlevad konventsiooni tarvitamist, selle täitmist ja konventsiooni kuritarvituste ja konventsiooni murdmiste mahasurumist.

Haagi neljas konventsioon 18. oktoobrist 1907. a. käsitleb maasõja tavaid ja seadusi. Selle lepingu lisa käsitleb küllalt põhjalikult sõdijaid üldse, sõjavange, haigeid ja haavatuid, salakuulajaid ja parlamentööre; mainib kapitulatsioonidest, sõjariistaderahust ja lõpeb sõjaväelise võimu tegevust reguleeriva osaga vaenulise riigi territooriumil. Haagi viies konventsioon 1907. aastal reguleerib erapooletute riikide ja isikute õigusi ja kohustusi maasõja korral.

Haagi kolmeteistkümnes konventsioon 18. oktoobrist 1907. a. reguleerib erapooletute riikide õigusi ja kohustusi meresõja korral; ta sisaldab veel: lepingud vaenlase kaubalaevade kohta sõja algul, kaubalaevade ümbermuutmise kohta sõjalaevadeks, merelt pommitamise kohta ja Genfi konventsiooni tarvitamise kohta meresõjas, edasi konventsioonid sõjategevuse algamise kohta ja miinide veeskmise kohta.

Londoni deklaratsioon mereõiguse kohta 26. veebruarist 1909. a. käsitleb esimeses peatükis norme, mis reguleerivad meresõja blo-

kaadi, teine peatükk sõjakontrabandi norme, kolmas erapooletuse vastast toetust ja järgmised peatükid teisi küsimusi, mis seoses blokaadiga.

Nagu ütleb prof. Piip, on sõda kõige vanem rahvusvahelise läbikäimise viis, temaga on kasvanud rahvusvaheline õigus. Siin loetletud sõjaõiguslike normide kogu näitab, et rahvusvaheliselt on sõjaõiguse arendamisel tehtud palju tööd. Selle suure töö algtõukeks oli tahe, et vältida sõdade tekkimist või, kui see siiski osutub paratamatuks, siis vähemalt sõjatoimingud muuta võimalikult humaanseiks.

Kuna sõda oma iseloomult on ikkagi võitlus elule ja surmale, siis on päris loomulik, et võimatu on kinni pidada nendest eeskirjadest, mis välja töötatakse rahuajal.

Käesoleva sajandi esimene kümme aastat oli väga edukas sõjaõiguse arendamise ja humaniseerimise alal; teine aastakümme Maailmasõja näol aga tõestas, kuivõrd asjatu oli olnud senine töö. Sõjatoimingud võtsid äärmiselt barbaarse ilme, nagu sõjagaasi tarvitamine, rahulikkude linnade öösised pommitamised kaugel tagalas ja allveelaevade hävitav tegevus kaitsetute reisi-jatelaevade vastu.

Kui Maailmasõjas peeti kinni teise Haagi konverentsi 1907. a. nõuetest ja kuulutati ametlikult sõjavahekorra astumisest, siis viimaste aastate sõdades on ka seda peetud liigseks. Seega on rahvusvahelises elus jõutud seisukorrani, millal kõige tähtsamad rahvusvaheliselt tunnustatud aktid on kaotanud oma seadusliku jõu, või õigemini, neid ei täideta. Seega on jällegi tõestatud igivana seadus, et igal vormil peab olema sanktsioon.

Rahvusvahelised normid on vormiliselt õiged, sest neil on ka sanktsioon, kuid tänapäeval puudub rahvusvahelises elus jõud, mis suudaks anda neile sanktsioonidele reaalselt jõudu.

Sellepärast seisame tänapäeval selgemini kui millalgi varem kurva tõsiasja ees, et rahvusvahelises elus pole suudetud, hoolimata rahvaste kõrgest kultuurist, luua õiguslikku korda.

On jäänud maksma ürgne seadus — kellel jõud — sellel õigus.

NAHA LADU

Välis- ja kodumaa pealishakka igaks otstarbeks.
TALLANAHK TUNTUD HEADUSES.

H. KRAACK & Ko

Roosikrantsi tän. 15. Telefon 452-59.

VIRUMAA ELEKTRI A.S.

TALLINN, SAKALA 36

TELEF. 453-29

KOMPVEKI- JA ŠOKOLAADIVABRIK

„RIOLA“



Kompvekid

Šokolaad

Marmelaad

Pastilaad



Tallinn, Pärnu mnt. 150

Telefon 412-12

B. SCHOCHER & Ko

Riidevärvimise,

viimistlemise

ja

trükkimise

tööstus

Tallinn, Jahu tän. 3-b

Restoran

F. Ivanov

Estonia pst. 27

Telefon 467-75

Kõiki hooaja kodu- ja välismaa riidekaupu
suures valikus

soovitab

INGLIS MAGASIN

H. GUTKIN



Tallinn, Viru 4

Telefon 436-46

HOTEL

BRISTOL

end. „PETERBURG“

Tallinn, Rataskaevu 7.

Tel. 426-33

Soe ja külm jooksev vesi.

Toad vannitoa ja tualetti.

tiga. Kõik mugavused.

Tubades telefon.

P a r i m k ö ö k.

RESTORAN

M U U S I K A K E L L A 20—24.

Perenaise kolm head sõpra

on:

Kingakreem

„KROON“

Puhastusvahend

„KROON“

Poonimisvaha

„KROON“



KALA-KONSERVITÖÖSTUS

FEODOR MALAHOV

Tallinn, Võrgu tän. 1, tel. 441-18

Asut. 1890. a.

valmistab TALLINNA KILU
plekk-karpides, plekk-ämb-
rikestes (1—10 kg) puust
tunnides (8—125 kg). Spro-
tid õlis ja tomatis. Mari-
neeritud angerjad. Silmud
želes. Skumbria tomatis.
Marineeritud heeringad.
Marineeritud kurgid. Hee-
ringad rollmops. Tomatid.
Suitsetab kilu, silku, anger-
jaid.

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

Ülevaade Mereväe Üleajateenijate Liitkogu 1937. a. tegevusest.

Käesolevate ridade ülesandeks on anda lühike ülevaade Mereväe Üleajateenijate Liitkogu 1937. a. tegevusest.

Liitkogu juhatus 1937. aastal tegutses koosseisus: esimees — noor.-allohvitser Hugo Oisma, abiesimees — instr. Johan Peet, laekahoidja — noor.-allohv. Nikolai Virkepuu ja sekretär — noor.-allohv. Villem Lepik, tagavaraliikmed — noor.-allohvitserid Eduard Kadak ja Villem Gottlieb Korp.

meelelahutustoimikond, kelle ülesandeks jäigi selle korraldamine.

Aasta kestel pidasid loenguid: san.-kol.-leitnant H. Multer — kopsuhaigustest, kaptenmajor H. Liikane — meresõja ajaloost, vanleitnant A. Taru — Hispaania kodusõjast, instr. A. Areneem — Inglise mereväe üleajateenijate elust ja noor.-allohvitser K. Silvet — suusatamisest.

Loengutest osavõtt oli väga elav.

Omavahelisi koosviibimisi tantsuga korral-



Mereväe Üleajateenijate Liitkogu juhatus 1937. a. Keskel juhatuses esimees n.-a.o. H. Oisma

Revisjonikomisjoni kuulus samal ajal: esimees — instruktor Olev Randi, liikmed — van.-allohvitserid Jaan Oolup, Eduard Vaher, noor.-allohvitserid Jaan Laagus, Mihkel Honga ning tagavaraliikmed — veltv. Karl Rabakukk ja van.-allohvitser Karl Kivisild.

Majavanemaks oli noor.-allohv. Johannes Jõeleft ja abiks van.-allohv. August Tõnson.

Juhatusel, nagu eelmistelgi, oli kavaks liikmeskonnale korraldada loenguid, anda toetusi omavahelisest abiandmiskassast ja laenu Kogu laenukassast ning muretseda väärikat meelelahutust.

Viimaseks otstarbeks kutsuti kodukorra alusel kokku üksuste esindajatest 12-liikmeline

dati viiel korral; peale selle traditsiooniliselt: vastla seajalgade söömine, 1. mai vastuvõtmine, mardihane söömine ja uusaasta vastuvõtmine.

Lisaks loetletuile 22. detsembril korraldati liikmeskonna lastele jõulupuu, mis leidis elavat osavõttu nii laste kui ka vanade poolt.

Omavahelisest abiandmiskassast aasta kestel anti liikmetele mitmesugustel juhtudel toetusi Kr. 1676,75.

Võistlusi liikmete vahel peeti bridžis, kabes, males, piljardis ning laskmises täis- ja väikekaliibrilistest püssidest. Viimasena nimetatud võistlused teostas Mereväe Üleajateenijate Laskesportiühing.

Esikohtadele tulid bridžis — paar van.-allohv. Karl Kivisild ja noor.-allohv. Bernhard Lõhmus, kabes — pootsmann Kon-



Mereväe Üleajateenijate Liitkogu poolt korraldatud laste jõulupuu 1937. a.

tantin Munt, males — van.-allohv. Karl Kivisild, piljardis — ameerikas. van.-allohv. August Tõnson ja püramiidis van.-allohv. August Elmi. Laskmises tuli esimeseks van.-allohv. Aleksei Jalak mõlemal alal.

Kergejõustikus ja ujumises võistlusi ei peetud põhjusel, et laevastik viibis väljas ja selle tõttu osavõtjaid oli väga vähe. Selle eest aga hiljem peeti esmakordselt laskevõistlused Mereväe Üleajateenijate Liitkogu ja Sv. Staabi Allohvitseride kogu vahel ühiselt väljapandud rändauhinnale, mille ülekaalukalt võitis Mereväe Üleajateenijate Liitkogu. Võistlused korraldas Mereväe Üleajateenijate Laske-spordiühing.

Peale selle Sv. Staabi Allohvitseride Koguga peetakse järjekindlalt bridživõistlusi rändauhinnale, kus senini kahjuks nende võitmiseni pole jõutud.

Kogu liikmeskonnast lahkus aasta kestel viis liiget, kes arvati pensionile; nendeks olid instrktorid Artur Kanketer, Ferdi-

nand Klasen, Alfred Prual, Leopold Valk ja van.-allohv. Johannes Saarestik.

Abiellus 1937. aastal 8 liiget ja nimelt: spets. Ludvig Rannamäe abiellus neiu Olga Rakk'iga, noor.-allohv. August Jürgenthal — Veera Pruul'iga (neiuna Lõpp), van.-allohv. Eduard Kask — Pauline Ruhno'ga, I j. madr. Herbert-Valentin Valtna — Leida Kammal'iga, van.-allohv. August-Rud. Vellemäe — Salme-Agathe Lipberg'iga, noor.-allohv. Aleksander Männiste — Elsa-Sofia Berg'iga, noor.-allohv. Villem-Gottlieb Korp — Ida-Rosalie Haavik'uga ja noor.-allohv. Bernhard Lõhmus — Martha Nurk'iga.

Rõõmustaval viisil tühjade hällide probleemi lahendus Kogu liikmeskonnas näitas tõusu tendentsi ning perekonna juurdekasv oli suurem kui ühelgi varem aastal.

Sünde oli järgmiselt: van.-allohv. Leopold Valdmaa abikaasal — tütar Anne, noor.-

I j. velsker noor.-allohv. J. Post 50-ne aastane.



I j. velsker J. Post.

Möödunud aasta 23. detsembril pühitses Merelaevastiku Divisjoni m/p. „Ristna“ n.-allohv. Joann Post oma 50-dat hällipäeva.

Juubilar sündis Harjumaal, Juuru kihelkonnas, Järlepa vallas „Jüri“ talu rentniku esimese pojana. Oma lapsepõlve muretud aastad sillerdas ta isatalus ja omandas alghariduse Juuru kihelkonnakoolis.

17-aastase noormehena siirdus Tallinna ja

asus omal käel igapäevast leiba teenima apteegipoisina. 1910. a. jaanuarikuus astus ta teenistusse haigemajasse, oma praegusele erialale ja kutsele ette valmistuma, velskeri õpilasena. Järgmise aasta juulikuust läks Eestimaa rüütelkonna teenistusse sanitaaralal. 1915. aastal sooritas Eestimaa Kubermangu Arstivalitsuse juures eksternina velskeri kutse ja oli esmalt „Volta“ ning hiljem „Wiegandi“ vabrikus velskeriks kuni Saksa okupatsioonini, millal tähendatud tööstused seisma pandi ja likvideeriti.

Eesti sõjaväeteenistusse astus n.-allohv. J. Post vabatahtlikuna Varustusvalitsuse Sõjariistade Osakonda velskeriks 20. jaanuaril 1919. a., kust üle viidi Kindluse Raske-suurtükiväe Divisjoni 1. patareisse 10. mail 1919. a. Sama aasta 16. maist kuni 1922. a. 15. juulini teenis ta Naissaare Komandantuuris, kust üle viidi Mereväe Ekipaazi ja läkitati suurtükilaevale „Lembit“. Nimetatud laevale viidi üle 15. märtsist 1924. a. ja sealt miiniristlejale „Lennuk“ 1. novembrist 1925. a., kus teenis 1. aprillini 1927. a., millal üle viidi miinipanjale „Ristna“, kus teenib käesoleva ajani.

Nimetati vanem-velskeriks 15. aug. 1920. a. ja I järgu velskeriks 15. märtsil 1924. a.

Kõrgendati noorem-allohviteri auastmesse 24. veebruaril 1935. a., vanusega 23. aprillist 1924. a.

Omab Eesti Vabadussõja mälestusmärki.

Õnne, edu ja noorusliku vaimu püsimist juubilarile ka järgnevaiks poolsajandiks kaasteenijailt.

allohv. Johannes Jõe leht'i abikaasal — tütar Urve, noor.-allohv. August Jürgenthali abikaasal — tütar Juta, pootsmann August Tuulik'u abikaasal — tütar Mall, noor.-allohv. Adolf Margaus'i abikaasal — tütar Helgi, van.-allohv. Jaen Oolup'i abikaasal — tütar Leili, instr. Leopold Valk'i abikaasal — tütar Tiiu-Maret, van.-allohv. Verner Oja abikaasal poeg Heigo, van.-allohv. Albert Pärna abikaasal — tütar Vaike, van.-allohv. Ülo Salmisto abikaasal — tütar Juta-Lembi, veltveebel Karl Rabakukk'e abikaasal — tütar Mai, noor.-allohv. Bruno Sild'i abikaasal — tütar Helju, instr. Kristof-Evald Talpak'i abikaasal — tütar Aino, instr. Alfred-Eduard Sikkenberg'i abikaasal — poeg Raivo, noor.-allohv. Tiit Saarepera abikaasal — poeg Tõiv, instr. Aleksander Koppeli abikaasal — poeg Rein.

Kuid ei jätnud ka surm aasta kestel külastamata Kogu liikmeskonda. 28. aprillil ta viis ära van.-allohv. Artur Voog'i tütre Eha.

Mereväe üleajateenijate Liitkogu juures tegutseb juba mitmendat aastat naisring meelelahutustoimkonnaga käsikäes.

Peale muu möödunud aastal Naisring korraldas asjade loterii, millest osavõtt oli väga elav ja mille sissetulek läks vaeslastele toetusks ning osa Kogu lugemistoa kaunistamiseks.

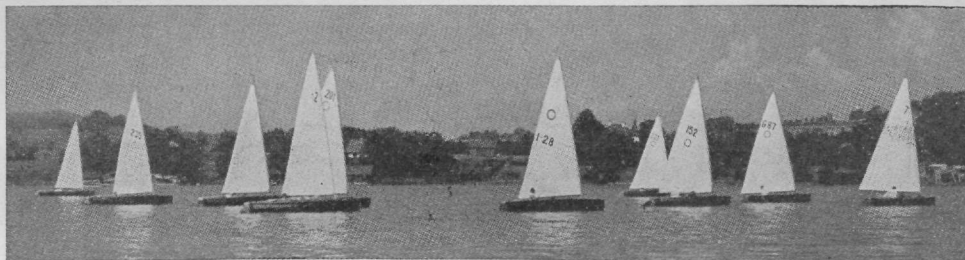
Naisringi juhatuse koosseis 1937. aastal oli: juhatuse esinaine — pr. Vikerpuu, abiesinaine — pr. Jõe leht, liikmed — pr. Kruusma, pr. Martsoo ja pr. Vaks.

Lõpuks võiks nimetada, et paljude liikmete soovil Mereväe üleajateenijate Liitkogu astus Võimlejate Liidu liikmeks, missugune asjaolu on suureks soodustuseks selle spordi harrastamiseks.

Eesti purjesport 1937. a.

Purjesport lõppenud hooajal oli ulatuslikum eelmistest nii üldsportlikult kui ka võistlustulemuste poolest. Ka uute purjespordi huviliste koondumine organisatsioonide ümber oli elavam. Sellest võib järeldada, et huvi laiemate hulkade juures purjespordi vastu näitab tõusu, mis vähem tuleb kirjutada majandusliku olukorra paranemisele kui just meie purjesportlaste edu arvele.

See huvitundmine purjespordi vastu ei ole aga siiski küündinud veel massideni. Meie oleme mereriik, kuid suhteliselt on meie purjesportlaste kaader veel väike. Umbes 1000 aktiivsportlast 300 sõidukiga on vähe sellise merepiiriga rahva kohta. Kuid nagu ülemaal tähendatud, see ala edeneb järjekindlalt igakülgset.



Jollid Atterseel (Austrias).

Ka on suurenenud sõidukite arv ja, mis veel tähtsam, sõidukite koosseisu kvaliteet on paranenud. Vanade sõidukite asemel on asunud uued ja nendest tunduv osa Eestis ehitatud.

Kümnekonna aasta jooksul on sõidukite arv kasvanud kolmandiku võrra. Seejuures kümnekonna aasta jooksul on sõidukid asendatud uutega. Eriti viimaseil aastail on uute jahtide soetamisel ikka enam mõjule pääsenud tendents — enam mitte nii palju luksusjahte, vaid hinnalt kättesaadavamaid, odavamaid ja meie oludele eriti sobivamaid. Ehitatakse võidusõitudeks määratud jahte kui ka lõbusõidu-jahte, nn. tuurijahte.

Sellel alal tuleb märkimisväärseks kasuks ning eduks meie purjespordile Rahvusvahelise Purjelidude poolt langetatud otsus, mille järgi nüüdsest peale ka olümpiajoll kuulub rahvusvaheliste võistlussõidukite hulka. Samuti aitab meie oludes purjespordi levimisele kaasa ka 5 R klassi rahvusvahelisse klassi vastuvõtmine. Nii üks kui teine sõiduk on meie võimaluste juures kergemini soetatav. Eriti joll, mis ühes varustisega maksab vaid 300—400 krooni, pole kulude poolest koormav ka väikese teenistusega inimesele.

Olümpiajoll võiks hulgaliselt meie oludes levida. Selle väikesõiduki poolt vallutamist ootavad just meie järved, sest joll kui madala põhjaga sõiduk, millega suures lainetuses pole suurt peale hakata, on eriti sobiv just sisevetele.

Mis puutub puht-ehituslikku külge, siis selles meil juba omatakse vajalisel määral kogemusi. Praegu on ehitamisel kolm Hai-klassi jahti, mis valmivad kevadel, kavas on veel üks 5 R jaht. Jahtide ehitamiseks on võimalusi ka väljaspool Tallinna. Nii on ehitatud uusi jahte, peamiselt vähemaid, igas linnas, kus asuvad jahtklubid ja vähemal määral ka seal, kus purjesportlaste organiseerimine ühte klubisse veel teoksil, N.-Jõesuu, Tartu. Kuressaares ehitati isegi korralik tuurijaht 30 m² purjedega.

Purjespordi edukäik möödunud hooajal algas kogu hooaja suurima võiduga, mis täierindelisena toodi märtsikuus Riias peetud jääpurjetamise euroopavõistlustelt. Kahes klassis töid Riias meistritiitlid eesti jääpurjetajad E. Holst ja E. Gahlnbäck, üks vabaklassis, teine ühtlustüübis. Mõlemad startisid 15 m² klassis. Lisaks sellele langes eestlastele veel rohkesti klassiauhindu ja teisi võidupunkte, nii et kogusummas toodi Riias rohkem auhindu kui kõik teised rahvused kokku. Konkurents selle juures oli aga harukordselt tihe ja arvukas. Võidulootuste jahil oli eriti tugevad trumbid mängu pannud Saksa, kus jääpurjetamine sõjaväe ja politsei kaudu on muutunud otseselt riiklikult toetatavaks ja arendatavaks alaks.

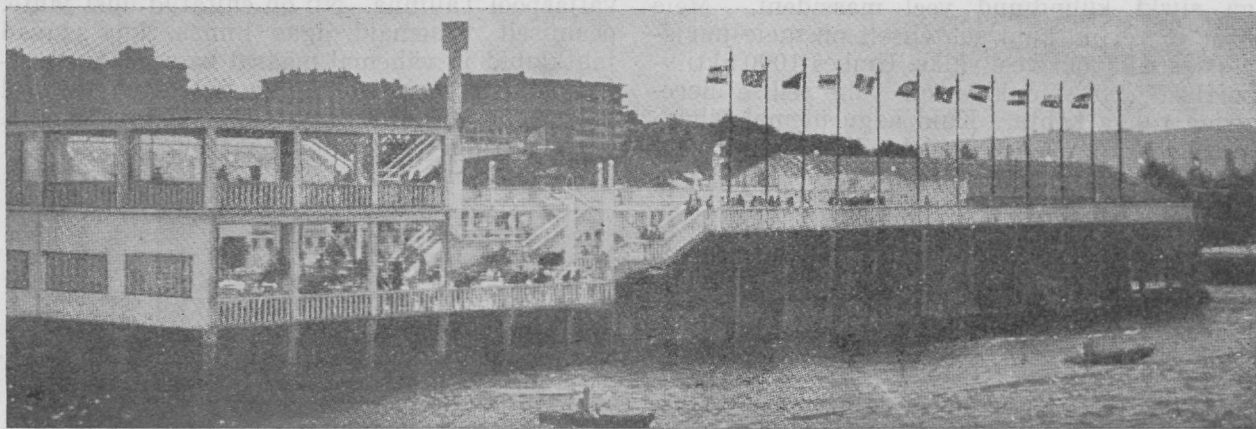
Suvel, merespordi tegevuse hooajal, heisati võidulipp esimest korda juunis, enne jaanipäeva, millal Tallinna reidil korraldati traditsiooniline „Tallinna nädal“. See oli eelmisest elavam juba selle tõttu, et pooled võistlejad olid Soomest. Kokku startis 30 võistlejat, nendest 17 kuuluvana Hai-klassi. Eesti-Soome duell „Tallinna nädala“ raamides kujunes vägagi tasavägiseks ja pinevaks omavaheliseks rebimiseks Hai-klassi jahtide juures. Võite langes

nii Eestile kui Soomele. Kuid punktide auhinna enamikus jäid Eestile, millega eesti jahisportlased ka saavutasid võidu Soome üle. Teistes klassides oli aga eestlaste ülekaal täieline, osalt tingituna ka sellest, et Eesti poolt startis jahte märksa rohkem.

Soomlastega oli möödunud hooajal mere-spordis rohkem jõukatsumisi kui ühegi teise maaga. Kuna varem võistluskokkupuutumisi oli peamiselt vaid Lääne-Soome jahtklubidega, loodi tänava nüüd sidemed ka Ida-Soomega.

võitused väikesed võidusõidujahid, kuigi sõit ümber Gotlandi eeskätt oli määratud suuremaile pikamaasõidujahtidele. Jäid suurematest auhindadest ilma ka sakslaste suured jahid, mis varem on võtnud osa võidusõitudest üle Atlandi.

Augusti keskel avanes Berliini olümpia-regata järele võimalus teiskordselt startida suuremail jollide võistlusil. Nendeks olid euroopameistrivõistlused jollisõidus, mis korraldati Austrias, A t t e r s e e l. Eestit nen-



Eesti lipp Itaalias RYCI jahtklubis.

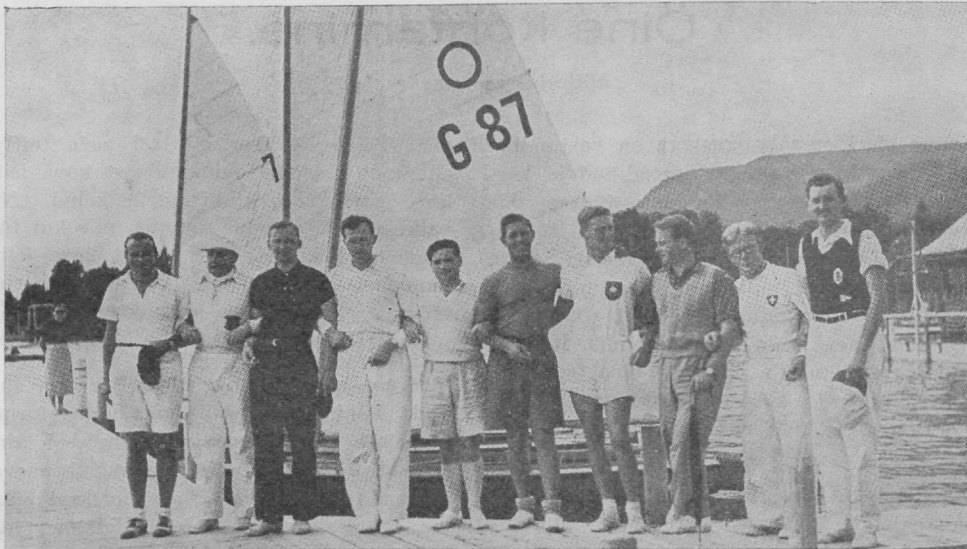
See teostus juuli algpäevil korraldatud külaskäiguga ja võistlusretkega Viiburisse, kus võistlusi korraldati Viiburi, Kotka ja Hamina jahtklubide poolt. Eestist startis neil võistlusil kuus jahti. Ka siin kujunes konkurents ääretult tugevaks Hai-klassis. Punktivõit ja punktiauhinnad läksid siin Soomele, kuna eestlastel tuli leppida klassiauhindadega.

Järgmised rahvusvahelised võistlused, kus Eesti oli esindatud, toimusid Lätis. Lätlaste kõrval olid seal arvukamalt esindatud leedulased. Eestist sõitis Saaremaa merespordi seltsi jaht „Saare Hai“. Saarlased tulid esikohale oma klassis, kuigi nad „Saare Haiga“ sõitsid alles esimest suve ja selle tõttu ei omanud veel küllalt põhjalikke kogemusi uue sõidukiga.

Ka võidusõidust ümber Gotlandi oli kavatsus osa võtta, kus Eestit pidi esindama „E h a“ kapt.-maj. E r i k s o n'i juhtimisel. Kuid ilmas-tik nendeks suurvõistlusteks, millest võttis osa üheksa riiki, oli ebasoodus. Paiguti valitses peaaegu täieline tuulevaikus, mis oligi selles süüdi, et eesti jaht ei jõudnud võistlustele õigeks ajaks kohale. Muutlikud ilmad ja vähene tuul muutsid G o t l a n d i sõidul pikamaa favoriidid viimasteks ja tõid viimasteks ennustatud vähemad jahid esimesteks. Nii pärisid rohkem

del võistlustel esindas Erik Holst, kellel olümpiaregatast oli juba kogemusi jollisõiduks.

Võistlustingimuste kohaselt tuli startida austerlaste poolt antud jolliga. Seejuures oli jäetud võimalus kasutada oma purje. Kuigi E. Holst oli varustatud Eestist kaasa viidud purjega, ei saanud ta mitmesuguste äparduste tõttu seda kasutada. Võistlused A t t e r s e e l vältasid kuus päeva, kuid võistlustingimused suurteks rahvusvahelisteks võistlusteks olid kõike muud, kuid mitte soodsad. Tuul oli väike, paiguti vaid üks meeter sekundis. Tuulevaikuse tõttu tulid mõned sõidud hoopis katkestada. Peale selle oli seegi nõrk tuul muutlik, mille esile tõi A t t e r s e e geograafiline asetus. Järv asetseb sügaval mägede vahel, mistõttu tuule juurdepääs on suuresti takistatud. Paiguti oli küll tugevamaid tuuleile, kuid nendest oli kasu ainult sellistel võistlejatel, kes kohapealseid tingimusi ja tuulte liikumise suundi põhjalikult tundsid. Nii meie võistleja paaril korral sattus rajooni, kus üldse polnud tuult. Kõigest hoolimata E. Holst tuli 4. kohale, milline tagajärg on küllalt hea, arvestades seda, et ta on jollisõitu harrastanud vaid mõni aasta. Esikoha päris S a k s a, temale järgnesid A u s t r i a ja I t a a l i a. Eestist tahapoole platseerusid Inglise (olümpiaadil pronksmedali võitja),



Jollidel võistlejad Euroopa meistri nimele Austrias. Eesti esindaja Holst teine vasakult.

Ungari, Holland, Šveits, Prantsuse ja Tšehhoslovakkia.

Jätkuna Attersee euroopavõistlustele järgnesid Itaalias, Triestis suured rahvusvahelised jollide võistlused, kus startis ka E. Holst. Siin oli esindatud jollide klass 9 maalt, 25 sõitjat. Meie võistlejal võistlustingimusi raskendasid peamiselt kaks asjaolu, nimelt ei olnud temal oma sõidukit kaasas, mis enamikul oli, ja teiseks päeval erakorraline kuumus. Erik Holst sai itaallastelt sõiduki, mille omadused polnud just esmaklassilised.

Ebasoodsatest olukordadest hoolimata tuli E. Holst 25 võistlejast esimesel päeval 6. ko-

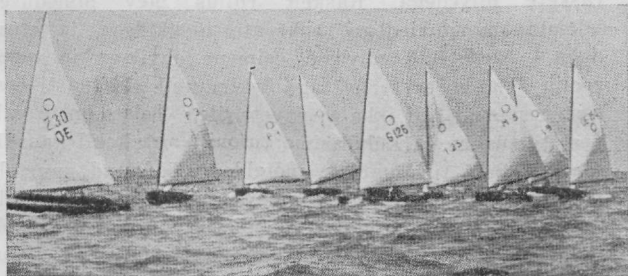
hale — ajaga 1.37.52. (I koht Saksa 1.29.25, viimane koht 2.03.28). Ei lõpetanud võistlust 3.

Teisel päeval 8. koht ajaga 1.03.07, (esimene 1.00.31 — Austria, viimase aeg 1.10.17). 6 ei lõpetanud võistlust.

Kolmandal päeval juhtus hr. Holsti jahil avarii, nii et ei saanud võistlust lõpetada. Seega kogu punktide arvestuse järele hr. Holst tuli 160 punktiga X kohale. Eesti võistleja kui ka teiste maade esindajad olid kindlad, et poleks juhtunud õnnetust, ta oleks nihkunud tugevasti ettepoole.

Kui Atterseel ja Triestis Eesti ei tulnud küll esikohale, siis selle esinemisega vähemalt tehti Eestile uut propagandat maades, kus varem Eestist kui purjespordi maast veel midagi ei teatud. Loodi uusi sidemeid, millede arenemine praegu käsil.

Ka tuurisõitjad-lõbusõitjad ei ole halvemad olnud. Nemad on ära künnud ümarguselt 25.000 meremiili väljaspool oma kodulahte. Nende miilide kündmisel kaasasõitjad on jällegi saanud täiendada oma meremehelikku vaimu — mis tarvilik mereriigi elanikel. Puhttervislikust küljest on need sõidud annud ka kaasasõitjaile puhkust värskes looduses, mis ületab nii mõneski asjas teissugused puhkused. M. P.



Jollid Itaalias Triesti võistlustel.

VÄLISMAA KIRJANDUS.

Raamatud keelte õppimiseks.

RAAMATUKAUPLUS KLUGE & STRÖHM

TALLINN, PIKK TÄNAV 9. POSTKAST 101.

Öine kohtamine.

Mülestus meremehe elust.

Lõpmatu suur meri oma kaugustega on vastandiks kindlale maale. Kontinendi suured lagendikud ja kõrved kaovad oma kogus ookeani kauguste juures, mis meie maakera ümbritsevad. Nagu tibatillukesi tolmu-kübemeid võib vaadelda paljusid merel sõitvaid laevu, lahutatud kaugusvahedega, millede juures maal igasugune võrdlusemõõdupuu puudub. Nii võib arvata, et ka kohtamised kahe laeva vahel on võrdlemisi harvad, et meremees võib rahulikult ja muretult oma teed juhtida, sest kohtamisjuhus ja kokkupõrkeoht peaksid tõeliselt nii harvad olema, et neid ei tarvitseks üldse vaatluse alla võtta.

Kuid asi on teisiti. Ainult alaline ärkvelolek ja rutuline otsustusjõud tagavad meresõidul inimeste elule ja varale kindla julgeoleku, mis tänapäeval on kui enesestmõistetav. Sest kohtamisi laevade vahel tuleb sagedamini ette, kui tavaliselt arvatakse. Ja mitte ainult suurtel ja rohkem sõidetavatel maailma liiklemisteedel. Isegi üksikud merel rändajad purjekad teavad kohtamistest pajatada, mõnikord päris ootamatul ja ohtlikel asjaoludel.

Meie ristlesime „Ossoga“, vana Hamburgi kolmemastilise purjekaga Kap Horni läheduses. Kuus nädalat tegime katset Kap Horni läänest ümber purjetada, kuid läänetormid, mis nimelt sel aastaajal lakkamatult mässasid, viskasid meid ikka tagasi. Pikkade löökidega, peamiselt tormipurjedel, võitlesime meie hallide hiigla lainetega, mis lõpmata vahutavas järjekorras läänest ligi rullusid. Sõitsime alla kuni Lõuna-Jäämerele ning liikusime jälle üles, kuni meie Kap Horni pimedat ja ähvardavat kogu oma tumedate kaljudega nägime.

Hulk meie purjesid olid väävelkollastest rahehoogudest katki rebenenud, lapitud ja jälle katki kärisenud. Taglas moodustas jäämassi, tekk näis mõirgavatest ületulevatest tormilainetest kui põrgu välja. Meie elamu tekimajas eestkil oli ainult veel vahutava vee, kastide, laevaköite, riistade ja kõigi teiste tarbeasjade segane mass. Rasked ukсед olid sisse löödud, ahjud kustunud. Igaüks päästis oma varast, mida ta võis, kõrgematesse koidesse. Meie magasime, kui seda magamist veel nendel tundidel oli, vanadel kokkurullitud suvepurjedel, kitsalt kokkusurutud niiskete auravate riietega, mida juba nädalaid kandsime.

Kambüüs oli ammu sisse löödud, potid ja pannid puhkasid suuremalt jaolt merepõhjas, tavaliselt nii hiilgav tulease oli roostest punane ja ka seal keerles vesi. Ainuke tuli pardal oli väike ümargune raudahi kapteni kajutis. Seal oli üks väike katel veega ahjuplaadile kinnitatud, mis aegajalt keeva vett meeskonna kohvi jaoks muretsetes. Grupiviisi yöisime niiskusest pigistavate laevasaabastega alla tulla ning küürutasime kitsas madalas ruumis, kus kõik läbisegi maas

oli. Teine ohvitser, ühtlasi meie toitlustaja riskides eluga oli toonud toidukambrist kõva leiba ja konservliha, „vana“ see kinkis meile kohvi. Nii me istusime väikeses, köögisoojas ruumis, mis kui hiiglakühvel siia tänna kõikus, närisime aplalt kõva leiba oma tervete hammastega, lasksime kohvikruusi ringi käia ning rõõmutsesime soojuse haruldase momendi üle, kuni see jälle välja läks mässavas, jäises, niiskes võitluses.

Kaheksa nädalat ei olnud me veel ühtegi laeva näinud. Tühi oli vaatepiir oma hallis tormilooris. Ainult lugemata valaskalaparved mänglesid lainetega ja albatrossid lehvisid tundide ja sageli päevade viisi, ilma et oma tiibadega meie laeva oleksid puudutanud, mida me igatsevate pilkudega jälgisime, kuni nad lõpuks kaugusesse kadusid.

Viimaks läks ilm selgemaks. Kahvatu päike paistis pilvede vahelt, üllatavalt ruttu pöördus tuul lõunasse ning nii kergelt, et rutuga ülesseatud purjedest ei jätkunud, et laeva vaos hoida. Hoolimata lakkamata raskest rullumisest valitses pardal rõõmus meeleolu. Kuigi pikkamisi liikus laev lõpuks läände, ja iga miil tähendas meile hinnalist võitu ning uuesti esile kerkiva tormi tõttu võisime põhja-läände, soojematesse ja rahulikematesse piirkondadesse purjetada. Viimaks saadi ka kambüüsis tuld teha, veel hilisemal pealelõunat söime hernesuppi soolatud pekiga ja hapude kapsastega, mis nii hea maitsetes, et seda tänaseni veel mõnuga meenutan.

Sel esimesel rahulikul ööl, millal esimest korda nädalate möödumisel me väsinud keha ja aju jälle pingutuselt vabanes, oli meil sel pikal teekonnal ainuke esimene kohtamine. See oli kesköö ja kella nelja vahel hommikul. Öö oli pime ja kuuta ning taevas oli kaetud raskete pilvedega. Raskelt rullus laev pimeduses laksutavate purjedega, peksvate plokkidega ja otsadega. Ahtritekil valvasid esimene ohvitser ja mees roolil. Vahimees seisis taga tekiruumil ristimasti ees, sest eeslaeval tuli ikka veel vett üle. Teised meie valvest toetusime ja kükitasime tuimalt ahtritekil kaardimaja kaitsel tuulevarjus, mõteldes möödunud suurtele pingutustele, igatsusega vahetustundi oodates, mis meile viimaks kauaigatsetud mitmetunnilist und pidi tooma. Järsku kõlas läbilõikav käsklus ülevalt: Poudiks! rool paremale pardale! Rohkem harjumusest kui seisukorra selgest arusaamisest kargasime meie üles, et käsku täita. Ajal, millal laev lehivate purjedega tuules keerutas, paistis meie ees järsku pimestav signaalituli ning pikkamisi ja majesteetlikult, pimeduse ja suure läheduse tõttu kohutavalt suurendatud, sõitis täispurjedega suur neljamastiline parklaev otse meie eest mööda. Isegi inimeste nägusid võis laeva pardal ära tunda. Nende ahtritekil hoidis üks mees kõrgel sinivalgelt valgustatud signaal-tulelonti, mille ta viima-

Lühiteateid sõjalaevastikest.

Inglismaa.

Üldiselt ei ole enam uudiseks, et Inglismaa suurendab 1942. a. oma lahingulaevade arvu 15—25-ele. Hector Bywater märgib, et seks aastaks omab USA 19—20 lahingulaeva, Jaapan kõige rohkem 14, Prantsusmaa 10—12, Itaalia 7—8 ja Saksamaa 7.

Uued kiirpuksiirid artilleeria laskemärkide jaoks.

Sõjamineisteriumi asendas harilikud kaldaartilleeria laskemärkide puksiirid kiirmootorpaatidega. Kiirmootorpaadid on projekteeritud Scott-Pain'i inseneri poolt ning sarnanevad väliselt MTP, mist projekteeritud torpeedoataakideks sama inseneri poolt. Kiirpuksiiri elemendid on 17,4 m × 4,3 m × 1,1 m, mehhanismiga 2—500 HP; kiirusega üle 30 s ja meeskonnaga 10 meest. Kiirmootorid pukseerijad on hästi merekõllalikud ning kergesti juhitud manööverdamisel. Nad on varustatud spilliga laskemärkide pukseerimiseks, raadiojaamaga ja spetsiaalabinõudega lasketagajärgede registreerimiseks. Katsed nendega on andnud positiivseid tagajärgi.

Madalasüvisega mootortraalerid.

Inglismaal pööratakse praegu kõigi klassi laevadele laevastikus suurt tähelepanu, eriti aga traalereile. Novembrikuus lasti vette peaaegu täiesti valmis esimesed kaks madalasüvisega mootortraalerit M. M. S. 1



Saksa mootor-traaler R-tüüp. Veeväljasurve 45 t; kiirus 18 s.

sel silmapilgul oli süüdanud, et meid ähvardava ohu vastu tähelepanelikuks teha. Laeva punane küljelamp põles kaunis kõrgel, millega ka seletatav, et meie laeva lähedust varem ei märganud. Ainult meie esimese ohvitseri välkkiire tegutsemine päästis meid kokkupõrke eest, mis lahtisel merel tõenäoliselt mõlemale laevale oleks võinud saatulikuks saada.

Kuni valve vahetuseni olime äärmiselt ärevil olnud. Kohtamine tõi meile näilikult õne, sest tõusis värske

ja 2 (Mootor Mine Sweepers) Traalerid on valmistatud punasest puust ning omavad järgmisi elemente: pikkus 22,9 m, laius 4,3 m, süvis 1,5 m. Veeväljasurve umbes 60—70 t. Mehhanismid — 3 mootorit à 500 HP; maksimaalkiirusega 15 s, traaliga — 10 s. Kütteinnet võtavad nad peale 18 tunniks täiskäiguga (umbes 9 t.). Mootortraalerite meeskond koosneb 11 mehest. Arvatavasti kasutatakse tarbe korral ka eelpoolnimetatud kiirpuksiire mootortraalereina.

Prantsusmaa.

Möödunud aasta oktoobri lõpus uputas tundmatu vesilennuk *Minorka* saare läheduses prantsuse a-laevade vastase vahilaeva *C-91* 1918. a. ehitus, 54 t, 17 s; relvastisega 1—75 mm ja sügavuspommid. Vahilaev oli määratud õhuliini *Marseille—Alžiiri* kaitseks. Nagu selgus, määrati hukkunu asemele nimetatud rajooni Destroier *Forbin*.

Rootsi.

Erikomisjon, mis oli määratud laevastiku ülesehitamise uurimiseks, esitas valitsusele ettekande ja laevaehituse programmi projekti perioodi kohta 1938—1942. a. Programm näeb ette järgmiste laevade ehituse: 3 rasket ristlejat à 8000 t, relvastisega 6—210-mm; 3 monitori, 4 destroierit, 3 lähistegevuse a-laeva ja 1 ujuv töökoda ning umbes 12 mootortraalerit. Programm nõuab kaudselt 180 miljonit krooni. Peale selle komisjon leidis vajaliku olevat kiirendada 2 destroieri ehitamist, mis esialgselt olid ette nähtud 1941.—1945. a.

Pikkade vaidluste järele võttis Rootsi parlament selle programmi vastu möödunud aasta septembris. Inglise allikate järele nõudvat selle programmi täitmine 2 milj. naela igaaastast assigneerimist.

Norra.

Rivisse astus torpeedopaat *Slipmer*, mille normaalveeväljasurve on 625 t; relvastis 3 — 100-mm, 2 — 53-mm torpeedotoru, 2 sügavuspommiheitjat ja 2 paravani. Isiklik koosseis 10 ohv., 8 allohv. ja 54 madrust.

Leedu.

Möödunud aasta septembris laiendati võõrandamise teel *Klaipeda* sadama territooriumi. Sakslaste ajakirjandus tõstis kohe kisa, kuid valitsus seletas, et võõrandamine toimus täiesti seaduslikult *Klaipeda* statuudi § 32 põhjal. Sadamat kavatsetakse süvendada kuni 10 m ja sissekäiku laiendada kuni 560 m, milleks ka juba tööd on käimas.

soodus tuul, mis meid ruttu ekvaatori poole viis, nii et me 14 päeva hiljem võisime pehmes passaattuules troopika taeva selgete tähtede all jõule pühitseda.

Kahe nädala pärast kohtasime jälle toda öist tuttavat. See oli inglise neljamastiline parklaev „*Springbank*“. Seekord aga seisime rahulikult külg külje kõrval *Callao* sadamas. Nii mõnelgi õhtul meenutasime meie peale tehtud tööd hubaselt suitsetades ning istudes tolle öö elamust.

L.

AKTSIA-SELTS

TALLINNA KÖIEVABRIK

JOHN GARR'I PÄRIJAD

TALLINN, KOPLI TÄNAV 33.

TELEFON 439-79.

KÜISI, kanepist tõrvatud, manillast ja sisalist.

NUURE, loe-, logi-, lipu- ja kalavõrgu-, hüüsingut, schiemansgarni jne.

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

CHR. JÜRGENSON

ASUTATUD 1887. A.

TALLINN, RAEKOJA PL. 15. TEL. 431-66

PUDUKAUPU
PESU- JA
RÄTSEPATARBEID.



VÄÄRTMETALLASJADE
& MÄRKIDE TEHAS

DÄRNU MAANTEE 20 TELE-45279
FON

TALLINN

Kafee-Restoran «Viru Kohvik»

Tallinn, Viru tänav 1. Telefon 484-06.

Alumisel korral kohvik ja
„Corso“ kondiitrisaaduste
müük.

Üleval - KOHVIK-RESTORAN.

MUUSIKA-TANTS.

»Kohvik Kagge«

Viru 2.

Vanaturg 6.

Lühiteateid purjespordist.

Harukordne torm Hongkongis.

2. septembril l. a. läks üle Hongkongi taifuun, millist oma tugevuse ja kahju sünnitamise poolest 30 aastat ei ole olnud. Tuule kiiruseks loeti 80 m/sek., nii et harilik tuulekiiruse mõõtja meteoroloogiajaamas, mis näitas maksimumkiirust 65 m/sek. (125 mere-miili tunnis) ütles üles.

Vaatamata sellele, et kohalik meteoroloogiajaam taifuuni ennustas, mistõttu kõik laevad sadamast välja saadeti (reidile ankrule), kus laevad ka ankrule abiks masinatega töötasid, paisati randa Hongkongis 10 aurikut — 4000—19.000 tonni suuruses mitmest rahvusest ja 10 vähemat hiina aurikut. Kalureid on uppunud 1200 inimest. Üldine surmasaanute arv arvatakse olevat üle 10.000, sest ainult kaks haiglat on matnud sellise arvu surnuid. Taifuun kestis öhtu kell 20 kuni hommiku kell 06.00.

Purjespordi kavad 1938. a.

Arvesse võttes, et purjesport on iga aasta järjekindlalt tõusu näidanud, peab oletama, et käesoleval aastal see elevus ja edu veelgi suureneb. 1938. a. purjespordi alal Eestis on paar erakorralist sündmust. Nimelt: Euroopa meistri-võistlused jääpurjekail Tallinnas märtsis ja Eestimaa Meri-jahtklubi 50. a. juubelivõistlused juulikuus

Üldine kava purjespordi alal käesoleval aastal, nii-võrd kui see peaks huvitama meid, oleks järgmine: jääpurjekate võistlused 21.—27. märtsini, neil võistlusil tulevad kaitsmisele euroopa meistritiitlid 15 m² klassis ja Eesti meistritiitel 12 m² klassis. Võistlused korraldatakse Euroopa Jääpurje Uniooni otsuse kohaselt. Eesti Jahtklubide Liidu ülesandel oli võistluste läbiviimine pandud EMS klubile.

Samal ajal peetakse Tallinnas ka Euroopa Purje Uniooni peakoosolek.

Järgmine suurim üritus purjesportlastele oleks purjetajate päevast osavõtt Klaipedas Leedus, 17. juunil, mis peetakse Balti riikide purjetajate 1936. a. otsuse kohaselt, 18. ja 19. juunil teostuvad samas rahvusvahelised võidusõidud.

24. juunil Ventspilsis start võidusõiduks Ventspils—Riia Läti endise presidendi kari-kale, mille 1936. a. võitis Eesti.

26. juunil Riia Jahtklubis 60. a. juubeli koosviibimine.

27. juunist kuni 2. juulini võidusõidud Riias.

6., 7. ja 8. juulil võistlused Hai-jahtidele Tallinnas.

9. juulil Eestimaa Meri-Jahtklubi 50. a. juubeli puhul koosviibimine ja ball.

10., 11., 12. juulil võistlused Tallinna lähel.

13. ja 14. juulil võistlused Haapsalus.

Juuli lõpul on Soome purjetusnädal Kotkas.

Augusti algul Sanhamina nädal Rootsis.

Augusti teisel poolel kaks rahvusvahelist võistlust Tallinna lähel.

Peale selle veel omavahelised võistlused, mis korraldatakse iga klubi oma algatusel, suuremate võistluste vaheaegadel, et täiendada oma võimeid.

Tuurisõitjad koostavad kava oma soovi kohaselt.

Uudiseks oleks sellel alal vahest see, et sellel alal on lubatud välja panna ühe turisõitja poolt väärtuslik auhind Eesti rannavetes sõitude eest, mille saamiseks peale ärasõidetud miilide arvu võetakse arvesse ka tähelepanekud, mis vajalised navigeerimiseks Eesti vetes.

M. P.

Cif, Konossement ja Charte partie.

Sõna „cif“ tuleb inglise keelest ja koosneb kolme sõna algtähtedest: „cost“, „insurance“, „freight“, mis eesti keeles tähendavad „väärtus“, „kindlustus“ ja „praht“. Selle lühendusega tahab kaubasaatja öelda, et tellijal ei tule kanda mingisuguseid saatekulusid kui ka kindlustus- ja prahikuluseid. Vahel märgitakse „cif“ asemel ka „f. f. cif“, s. t. „free (vaba) cif“ ist.

Sõna „Konossement“ tuleb prantsuskeelsest sõnast „connaissement“ (see jällegi sõnast connaitre = teadma, inglise keeles nimetatav „bill of lading“) lastikirja, mille koostab kaubaomanik ehk tema usaldusmees laevast väljalaaditava või edasi üleantava varanduse kohta. Konossementi põhjal võib vastuvõtja kaupa juba kaua aega enne kohalejõudmist müüa või pantida.

Kui palgatakse terve laev või teatud laevaruum kaupade transporteerimiseks, siis sõlmitakse eriline leping, mida nimetatakse „Charte partie“. Varemalt rebiti nimelt sellised dokumendid kaheks (charta partita = jägatud paber), sest leping-dokument koostati ainult ühes eksemplaris ja kumbki osanik võttis sellest ühe tüki omale.

Tänapäeval koostatakse nii charte partie kui ka konossement reeglipäraselt vähemalt kahes eksemplaris. Seejuures on eriti tähtis teada, et komisjonär, kuivõrd tal on õigusi konossementi või charte partie kohta, võib nende järgi pantida talle komisjonile antud kaup ja nimelt täies ulatuses tema jooksvatele nõudmistele.

K. Anton,

dipl. ins. kaptenmajor.

Isolatsiooni tähtsusest.

Nobeli laureaadi Dr. Alexis Carreli raamat „Man the Unknown“ (Tundmatu inimene) on leidnud suurt levikut ja vastukaja kõigis kultuurmais. Ja seda mitte ainult teadusemaailmas, vaid ka laiemates rahvakihtides. Võib-olla on see huvi seletatav just sellega, et dr. Carrel on puudutanud oma ülalmainitud teoses huvitavat küsimust, nimelt, mida teab inimene iseenesest ja sellest, kuivõrd tema igapäevane elu ja töö vastab tema keha ja hinge loomulikkudele nõuetele. Paistab, et selle küsimuse käsitlemine on põhjuseks, miks tuntake nii suurt huvi selle teose vastu. Tunneme ju kõik, et meie enese ja meie igapäevase elu vahel on olemas terav dissonants.

Kord põgenesime maavaikuse eest linna, nüüd tunneme igatsust selle vaikuse järele.

Või keda poleks juba kord ärritanud klaverimäng ja raadio naabri korteris, halvemal juhul isegi valjema häälega rääkimine teispoole seinale? Kontorites töötavad inimesed teavad nii mõndagi jutustada närvesöövast kirjutusmasinate klöbinast, telefoni helisemisest jne. Selliseid näiteid võib tuua meie igapäevases elust tuhandeid.

Ja teadusemeestel tuli asuda tööle ja leiutada meie jaoks kunstlikku vaikust. Ärimed kasutasid seda leiutist ja maailmaturg rikastus meie sajandil uue kaubaga — isoleer-ehitusplaatidega.

Isolatsiooniplaatide sünnimaa on Ameerika. Kuid tarvidus selle materjali järgi kasvas nii võrd jõudsalt, et Euroopal tuli varsti ehitada omale vastavaid vabrikuid. Selliste vabrikute ehituskulud on väga suured, pealegi nõuavad nad suuri toormaterjalide tagavarasid. Meile kõige lähem vabrik asub Soomes.

Kuid tarvidus isolatsioonimaterjali järele on ka meil suur, kuna tüürime ju ka meie iga päevaga võimsalt moodsa elu poole.

Kahjuks mõtleb veel nii mõnigi ehitaja rohkem oma tulule ja kasule, kui oma maja headusele ja üürnike mõnustele, hiilides mööda nendest võrdlemisi vägagi mõõdukatest kuludest, mis tooks temale maja isolatsioon. Sageli on ka meie suurte ühiskondlikkude ehitiste, nagu haiglate, koolide, lastekodude, tehaste jne. juures esmajoones mõõduandvad arvud ja mitte igakord tänapäeva tervishoidlikud nõuded.

Kuigi on teada, et head ja kõrgeväärtuslikud isolatsiooniplaadid mitte ainult ei summuta kõla ja ei reguleeri akustikat, vaid tagavad ka, tänu oma võimele isoleerida külma ja soojust, maksimaalset kokkuhoidu (nüüd nii teravaks muutunud küsimuses) kütte- ja ventilatsioonimaterjalikuludes, siiski püüab inimene ka siin võimalust mööda võidusummat kätte saada enne, kui ta on tasunud võidupileti hinna.

Kuid kindel on, et ka meie kord veendume isolatsiooni tähtsuses meie igapäevases elus, kuna ka meil on tahe jääda terveks, tugevaks rahvaks.

Majaomanike Krediitpank uutes avarates ruumides.

Aastavahetusel asus Majaomanike Krediitpank ü/p. oma senisest asukohast Urla majast vastvalminud naabermajja Tallinnas, Pärnu mnt 8. Uue maja ehitas o/ü. „Elamu“, kus osanikeks peale nim. panga rida tuntud panga lähedasse ringkonda kuuluvaid isikuid.

Panga uued ruumid on märksa avaramad senistest ruumidest ja jätavad oma uue sisustusega imposantse mulje. Ruumide sisustamisel on silmas peetud moodsa asjalikkuse kui ka mugavuse ja ilu nõudeid, viimast eriti juhatuse ja nõukogu tubades. Tähelepanu väärivad veel panga uus varakamber, mis on spetsiaalselt selleks otstarbeks ehitatud tule- ja vargakindlana.

Majaomanike Krediitpank on käinud oma asutamisest saadik pidevalt tõusuteed. Tegevust alustati tagasihoidlikkudes ruumides V.-Karja tn. 3, kuid 1932. a. ruumide kitsaks jäädes asuti Urla majja Pärnu mnt. 6. Nüüd panga läbikäikude kiirelt suurenedes ja operatsioonide tihenedes osutusid nõudeid mitterahuldavaiks ka senised ruumid, mispärast tarvilikuks osutuski praegune ümberkolimine. Panga tegevust on juhtinud algusest peale panga juhatuse esimehena härra Paul Peterson ja liikmetena P. Ruubel, A. Miller ning juhataja J. Grünberg.