

MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmub kuus korda aastas

Vastutav toimetaja J. Santpank, kapten-majoor Tel. ametis: Mereväe 31.	Väljaandja: Mereväe Ohvitseride Liitkogu Toimetus ja tallitus: Merejõudude Staap Soo 28. Tel. Mereväe 51 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.	Tegevtoimetajad: Joh. Ivalo, leitnant, tel. ametis: Mereväe 103; Richard Kokk, leitnant, tel. Mereväe 94 ja 102. Majandustoimetaja A. Jürgenthal, leitnant, tel. ametis: Mereväe 42-a
---	---	--

NR. 2

28. APRILL 1938

VI AASTAKÄIK

SISU: Kapten-majoor J. Santpank — Operatiivse ja tehnilise juhtimise vahekord merejõududes. N. Vene merejõud. Ltn. H. Pedaste — Merekindlused tulevikus. Kapten-leitnant Andrei Erikson † Kapten-majoor J. Santpank — Vahemere probleem. Maailmasõja mõju mererelevantsile ja laevatuüpidel, nende tänapäevane areng ning meresõja vormide edaspidise arengu tendents. Ins. R. Prükkel — Wagner-Baueri kõrgesurve katel. M. Piigert — Eesti — Euroopa meister jääpurjetamises. Autasu parimale kaastöölisile Vabadussõja mälestuste kogumise eest 1937/38. a. Lühiteateid sõjalaevastikest. Lühiteateid.

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

Operatiivse ja tehnilise juhtimise vahekord merejõududes.

Kapten-majoor J. Santpank. VR II/3. K. S. dipl.

Riikide merejõudude juhatustes võime eraldada kahte tähtsat erinevat juhtimise keskust: 1. operatiivne juhtimine ja 2. tehniline juhtimine.

Operatiivse juhatuse ülesanne on jälgida koostöös riigi välispoliitiliste organitega poliitilise olukorra arengut ja valmistada ja pidada sellele vastavalt ajakõrgusel kavade merejõudude otstarbekaimaks kasutamiseks.

Tehnilise juhatuse ülesanne on hankida merejõududele materjali, pidada olemasolev materjal kasutuskõlblikus korras ja hoolitseda materjali uuendamise ja kohandamise eest vastavalt tehnika arengule, uutele leiutistele ja saadud kogemustele. Tehnilisel juhatusel tuleb eriti arvestada riigi majanduslikku taset.

Mõlemal mainituist on siis kindlalt erinevad ülesanded. On aga selge, et operatiivne juhatuse peab oma kavade valmistamisel lähtuma olemas-

oleva materjali hulgast ja kvaliteedist. Tehniline juhatuse seevastu peab materjali hankimises ja korraldamises lähtuma operatiivse juhatuse tarbeist. Mõlemad mainitud pooltest peavad siis tundma teineteise kavatsusi ja kavatsusi, teineteise nõudeid ja teineteise võimalusi. Järelikult nende poolt juhtimise vahekord peaks olema korraldatud nii, et mõlemad tunneksid ja täiendaksid teineteist ja et mõlemal poolel oleks sama siht: merejõudude otstarbekaim kasutamine maa ja rahva kaitsel.

Eri riikide merejõudude operatiivse ja tehnilise juhtimise vahekorda jälgides näeme kahte järevalt erinevat moodust: 1. operatiivne ja tehniline juhtimine on täieliselt eraldatud; 2. operatiivne ja tehniline juhtimine on täieliselt liidetud. Muidugi on nende kahe äärmuse vahel terve hulk vahepealseid mooduseid. Selgema pildi saamiseks vaatleme siin ainult mainitud kahte äärmust.

Operatiivset ja tehnilist juhtimist teostavad juhtimise eriorganid.

Parimad eeskujud sellele moodusele leiame Saksa enneaailmasõjaaegsest merejõudude organisatsioonist ja Rootsi merejõudude praegusest organisatsioonist.

Saksa merejõudude enneaailmasõjaaegse organisatsiooni põhjal teostati merejõudude operatiivset juhtimist Admiralstabis, mis oli tihedas koostöös välisministeeriumiga. Sõjalises mõttes allus Admiralstab otseselt keisrile. Kõik tehnilised asjad otsustati aga Reichsmarineamtis, mis allus samuti otseselt keisrile.

Seega oli ainuke operatiivset ja tehnilist juhtimist siduv lüli keiser ise. Keisril oli küll abiks Marinekabinet, kuid see tegutses adjutantuurina ja ei olnud üldse vastutav otsuste tegemisel.

Kuna Admiralstab ja Reichsmarineamt omasid omal alal võrdseid võimupiire, siis puudus täieliselt vastutav organ, kes oleks olnud võimeline otsustama tekkinud lahkarvamised ja lahendama tihti riuni minevad vaidlused. Tagajärg andis ennast väga valusalt tunda kogu Maailmasõja kestel. Eriti tähtsa näitena võiks siin tuua allveelaevade ehitamise küsimuse. Nimelt ajal, kui operatiivala töötas piiramata allveesõja kava valmistamise ja algatamise kallal, ehtas tehniline ala suure hooga lahingulaevu. Kui viimaks otsustati alata piiramata allveesõda, puudus selleks vajaline arv allveelaevu. Ja vajaline arv allveelaevu saadigi alles siis, kui inglased olid juba paariaastaste kogemuste varal suutnud välja töötada ja läbi viia tõhusad vastuabinõud. Arvestades seda suurt mõju, mis siiski oli piiramata allveesõjal, võime oletada, et kui piiramata allveesõda oleks alatud küllaldase materjaliga, oleks see ehk koguni mõjutanud sõja lõpptulemusi.

Rootsi merejõudude organisatsiooni kohaselt teostab operatiivset juhtimist Mereväe staap, kuna tehniline ala allub Mereväe valitsusele. Mõlemad organid on täiesti iseseisvad ja kummalgi ei ole teise üle käsutusvõimu. Nii Mereväe staap kui ka Mereväe valitsus alluvad mõlemad otseselt kuningale. Mereväe valitsusel, s. o. tehnilise ala juhtimise organil on ehk suuremgi mõju asjade käigule kui Mereväe staabil, kuna eelarve koostamine, esitamine ja korraldamine kuulub temale.

Seega Rootsi merejõudude organisatsioon vastab esitatud osas pea täieliselt Saksa enneaailmasõjaaegsele organisatsioonile ja siin võime tähele panna samu puudusi.

Kahes toodud organisatsioonis nägime, et operatiivsel juhtimisel ei ole mingisugust otsest

mõjuvõimu tehnilisele juhtimisele. Selle tõttu võib kergesti juhtuda, et hangitakse materjal, mis ei sobi hästi kavatsetud tegevuses kasutamiseks. Tagajärg on, et operatiivne juhatus on sunnitud valmistama kavade mitte vastavalt riigi mere-sõjalistele nõuetele, vaid vastavalt hangitud materjalile. Vana olemasoleva materjali juures on säärane teguviis paratamatu, kuid uue materjali hankimisel on see lubamatu kuritegu riigi julgeoleku vastu.

Säärane organisatsiooni puudus ilmneb ka siis, kui merejõudude juhatus välisosakond on, nagu see harilik, operatiivse juhatus juures. Siis võib juhtuda, et tehniline juhatus ei saa küllalt aegselt teada välismaa uutest leiutistest ja relvadest ja võib selle tagajärjel hankida koguni mittesobiva ja teatavas mõttes vananenudki materjali.

Esitatud merejõudude organisatsioonid on mõlemal maal saanud hävitava arvustuse osaliseks. Saksamaal oli lihtis lahendada asi pärast Maailmasõda, kui kogu riigi kaitsejõud tuli ümberorganiseerimisele. Rootsis on aga küsimus veelgi lahendamata, kuna seda pidurdab teatav konservatiivsus, peaausjalikult aga küll asjaolu, et kumbki kõrgeist mereväe juhtidest ei taha teisele alistuda.

Operatiivset ja tehnilist juhtimist teostab sama juhtimise organ.

Sellele moodusele leiame parima eeskuju praegusest Saksa merejõudude organisatsioonist. Sellele lisaks aga vaatleme ka Inglise organisatsiooni, kus selgub asjade lahendamise võimalus ka mitte kõige eeskujulikuma organisatsiooni juures.

Saksa merejõudude praeguse organisatsiooni kohaselt teostatakse operatiivset juhtimist Marinekomandoamtis. Marinekomandoamt korraldab ka relvade taktikalist kasutamist puudutavaid asju. Tehnilised küsimused lahendatakse Allgemeine Marineamtis. Nii Marinekomandoamt kui ka Allgemeine Marineamt alluvad otseselt Chef der Marineleitung'ile, kes on ka vastutav mõlema poole juhtimise eest.

Näeme siis, et Saksa merejõudude praeguse organisatsiooni juures on nii operatiivne kui ka tehniline juhtimine allutatud samale vastutavale ülemale. Kuna operatiivne ala peale selle otseselt käsitab ka relvade taktikalist kasutamist, siis on täiesti kindlustatud tehnilise ja operatiivala juhtimise tihe koostöö ja vaieldavate küsimuste otstarbekaim lahendus.

Inglise merejõudude organisatsiooni kohaselt teostab operatiivset juhtimist

esimesele merelordile alluv Operations Committee. Tehnilised küsimused lahendatakse kolmandale merelordile alluvas admiraliteedi varustus-osakonnas. Nii esimesel kui ka kolmandal merelordil on omal alal väga laialdased otsustamise võimupiirid.

Esimene ja kolmas merelord alluvad mõlemad otseselt admiraliteedi esimesele lordile (vastab mereministrile). Kuna admiraliteedi esimene lord peaaegu eranditult on mitte-asjatundja, vaid poliitikategelane, siis on organisatsiooni kohaselt Inglise merejõudude operatiivne ja tehniline juhtimine teineteisest täiesti eraldatud, sest poliitikamehelt on raske loota küllaldast süvenemist puhteriala asjadesse.

See nähtav nõrkus on aga Inglise merejõududes kõrvaldatud otstarbeka töökorraldusega. Nimelt otsustatakse kõik Inglise merejõudude tähtsamad asjad admiraliteedi koosolekuil, kus esimese merelordi, s. o. operatiivse juhi juuresolek on alati nõutav. Et esimene merelord peale selle loetakse teenistuslikult ka merelordidest vanimaks, siis järgneb siit, et operatiivsel juhatusel on küllaldased mõjutusvõimalused tehnilisele juhatusel ja et tehniline ja operatiivne juhatus on alati teadlikud teineteise tähtsamatest kavatsustest.

Näeme, et ehkki Inglise merejõudude organisatsioon ei ole nii sirgejooneline kui Saksa merejõudude oma, kindlustab otstarbekas töökorraldus küllaldase operatiivse ja tehnilise juhatuse tiheda koostöö.

Kokkuvõte.

Moodus, kus merejõudude operatiivne ja tehniline juhtimine on koondatud juhtimise eri-organisse ja kus need erinevad organid ei ole allutatud samale vastutavale ülemale, on praktikas osutunud koguni kahjulikuks riigi sõjavalmusele ja merejõudude võimele. Suurem osa riikidest on sellest moodusest täiesti loobunud ja riikides, kus see veel on säilinud, on see moodus alalises arvustustules.

On selge, et merejõudude operatiivsed kavad peavad olema kooskõlas riigi üldiste sõjaliste kavadega, riigi välispoliitikaga, riigi üldise sõja-

valmusega ja riigi jõukusega. Kõik need tegurid määravad kindlaks merejõudude ülesanded. Merejõudude ülesannete täitmise võimalus on aga täieliselt sõltuv olemasoleva materjali hulgast ja omadustest. Siis materjali hankimine ja korraldamine peab teostuma täielises kooskõlas merejõudude operatiivsete kavadega.

Kui materjali hankimisel ja korraldamisel peetakse silmas ainult tehnilisi ja hinna asju, siis võidakse hankida tehniliselt küll esmajärgulist materjali, kuid sama materjal võib operatiivsete kavade teostamisel osutada täiesti ebasobivaks.

Eriti tuleb sellist asjaolu silmas pidada väikestes riikides, kelle majanduslikud võimed on väikesed. Mida väiksem on merejõud, seda tihedam peab olema üksikute relvade koostöö ja seda laialdasem peab olema üksikute teguvõime. Suurriigid võivad endile lubada soetada kõige sobivamad üksused iga üksiku meresõjategevuse jaoks ja võivad selle tõttu taga ajada parimaid tehnilisi võimeid selle üksuse juures. Väikeriigid on aga tihti sunnitud laskuma kompromissidesse, et saada üksusi, mis oleksid mõistlikkuse piiris sobivad kõigile võimalikkudele meresõja tegevusviisidele. Tuleb tihti loobuda heast tehnilisest saavutusest, et anda üksusele laialdasem tegutsemisvõimalus. Paratamatult tuleb vahel soetada üksusi, mida suurriikides võidakse nimetada äbarikeks.

Mainitud kompromissid nõuavad aga eriliselt tihedat koostööd operatiivse ja tehnilise juhatuse vahel. Samuti nõuavad need ühist ülemat, kes lahendaks vaadete lahkuminekud operatiivse ja tehnilise juhatuse vahel ja kes oleks vastutav merejõudude valmuses tervikuna.

Kui suurriik võib endale lubada laiutamisi ja ehk kõrvalistest oludest tingitud organisatsiooni puudusi, siis on see väikeriigil lubamatu, sündigu see siis kas samalaadiliste asutiste tsentraliseerimise või muu tähe all. Väikeriik peab oma merejõudude juhtimise korraldama ainsa eesmärgiga — võimaldada kasutada oleva väikese jõu hulgaga täita kõik merejõududelt riigikaitsel nõutavad ülesanded.



Portatiivne ja kerge kantav käsi-valgustelegraaf. Töötab liht taskulambi patareidega 3 ja 6 voldi pingega.

Lihtne ja mugav käsitlemiseks. Asendamatu merel ja maal.

E.V.R. Patent nõutud
Nr. 3222

Elektri-armatuuride tööstus

„REX“

Tallinn, Vene 8, tel. 483-94

„TELELUX“

Handly, portable and light apparatus for light signalisation on sea and land. Fitted with simple pocket-batteries. Two voltages: 3 and 6 volt.

Made by

„REX“

Tallinn, (Estonia) Vene 8

Estonian Patent

Nr. 3222



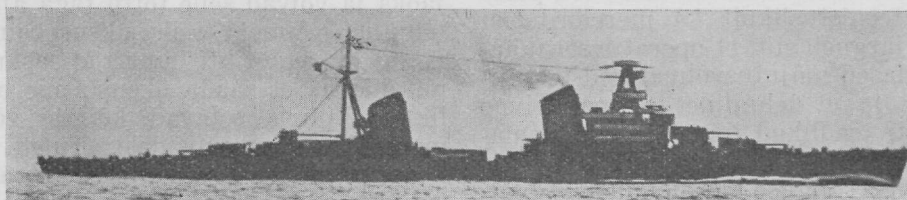
N. Vene merejõud.

1. Ajalooline ülevaade.

Juriidiline alus praegusele N. Vene merejõududele pandi 12. veebruaril 1918. a. sellekohase Rahvakomissaride Nõukogu dekreediga. Dekreet oma sisus määras — laevastik, tuginenud senini üldisele ja sunduslikule väeteenistuse kohustusele ja keiserlikele seadusile, tunnustatakse likvideerituks ja selle asemele luuakse sotsialistlik töölis-talupoegade punalaevastik (Rabotše-krestjanski krasnõi flot — RKKF).

Kui süveneda ülaltoodud dekreeidi sisusse ja selle väljaandmisele järgnevaisse sündmusse, siis näeme, et laevastiku sisemises olus-

Kuna oli alles märtsikuu (1918. a.) ja merd kattis võrdlemisi paks lausjää, muutus olukord laevastikule veelgi raskemaks. Laevastiku päästmiseks jäi ainult üks võimalus, ja see võimalus vaatamata raskele täitmistingimusele realiseeriti. Märtsi- ja aprillikuu viidi jäälõhkujate abil kõik laevad, arvult üle 200, suurte raskustega võideldes kolmes eelonis Kroonlinna. Soomlaste kätte jäid ainult mõned üksikud laevad. Pärast saabumist Kroonlinna ja Leningradi hakati laevastikust armutult värbima isikulist koosseisu, peamiselt võitlushimulisi ja revolutsioonist vaimustatud madruseid, sest kodusõda mitmel frondil nõudis üha enam ja enam elavat jõudu. Laevastik oma suuremas osas kütteinete ja isikulise koosseisu puuduse



N. Vene uus ristleja „Kirov“.

8000 t; kiirus 38 s; relvastis 9 — 180-mm suurt.; 4 — 76-mm õk-suurt.; 2×3 — 533-mm torpedotoru.

tikus ei toimunud peaaegu mingeid mainimisväärseid muudatusi. Fikseeriti vaid olukord, mis oli laevastikus kehtimas juba oktoobrerevolutsiooni päevist alates. Laeva peremeesteks jäid endiselt madruste komiteed; demobilisatsioon ja desorganiseerumine jätkus täie hooga.

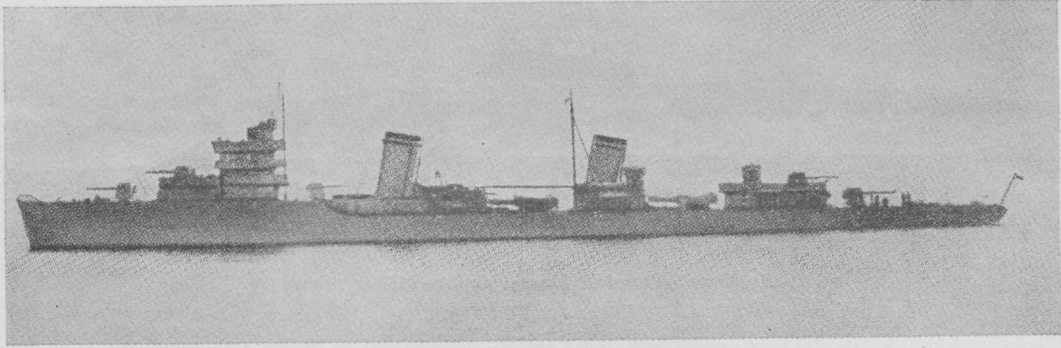
Faktiliseks aluseks praegusele N. Vene merejõududele sai muidugi see osa endisest Vene mereväest, mis enam-vähem tarvitamiskõlvulise sõjakeerisest suudeti päästa. Nagu teame, likvideerisid Musta mere, Kaspia mere, Kaug-Ida ja Valge mere laevastikud peaaegu täielikult, kuna ainuke, mis päästa suudeti, oli Läänemere laevastik.

Teatavasti asetasid rahuläbirääkimised Brest-Litovskis tolleaegse Vene Läänemere laevastiku äärmiselt ebasoodsasse olukorda. See osa laevastikust, mis baseerus Tallinnale, oli Bresti läbirääkimiste ebaõnnestumise ja sakslaste ootamatu Baltimaale sissetungimise tõttu sunnitud kiires korras siirduma Helsingisse. Kuid ka Helsingis püsimine muutus peatselt võimatuks, sest Soome rahvusväeosad lähenesid kiires tempos Helsingile, ähvardades vallutada sealasuvaid sõjalaevu.

tõttu aga laostus. Ainult vähemad üksused, nagu me neid nägime Vabadussõjas, suutsid endast mõningal määral elumarki anda.

Kui kodusõda lõppes, oli laevastik kui selline peaaegu täiesti laostunud. Laevad seisid külmalt reididel ja sadamais ning roostetusid. Järelejäänud meeskond toitus juhuslikust teenistusest, kasutades laevu ainult peavarjuks. Püüti küll alustada taaskomplekteerimisega, kuid asi arenes visalt, meeskonna meeleolu muutus kõikuvaks ja meelsus valitsusvastaseks. Selle faktilise väljendusena tekkis 1921. a. märtsikuu mäss Kroonlinnas.

Ühtlasi jääb aga 1921. a. N. Vene merejõudude kriisi kulminatsioonipunktiks, kust peale juba algab esiti pikaldane, kuid alaliselt progresseeruv tõus vana ülesehitamises ja uue soetamises. Selle toime faktiliseks ja ka moraalseks aluseks tuleb pidada 1921. a. detsembris vastuvõetud Ülevenemaalise Nõukogude kongressi resolutsiooni, kus vajaliseks tunnustati senisest suurema tähelepanu osutamist laevastikule, kui N. Vene laialdase merepiiri ainukesele kaitsjale. Sama tähtsaks etapiks N. Vene merejõu-



N. Vene liider „Leningrad“.

3000 t; kiirus 38 s; relvastis 5 — 130-mm suurt.; 4 — 37-mm õk-aut.; 2×3—533-mm torpedotoru.

dude arengus tuleb pidada 16. oktoobrit 1922. a., kus selle šefi kohused oma peale võttis Ülevenemaaline Leninlik-Kommunistlik Noorsoo Ühendus — VLKSM, hakates erilisel hoolet kandma isikulise koosseisu ja kaadri ettevalmistuse eest.

Siitpeale on N. Vene merejõudude arenemine tihedas seoses olnud kogu riigi majandusliku, eriti rasketööstuse arenemisega, saavutades kõigi tundemärkide kohaselt suuri tagajärgi viimaseil aastail.

2. Merejõudude osatähtsus N. Vene kaitse-süsteemis.

Vaadeldes merejõudude osatähtsust N. Vene kaitse-süsteemis leiame terve rea argumente, mis eriti selle vajadust põhjendavad. Omades 75% kogupiirist merepiiri, võib N. Venet täielikult mereriigiks pidada, olgugi et tulevikusõja puhul peamised jõupingutused tõenäoselt toimuvad siiski kuival maal. Vaadeldes N. Vene kokkupuutekohti meredega näeme, et need kõikjal merejõudude puudumisel vaba ligipääsu võimaldavad üli-tähtsatele strateegilistele ja majanduslikele keskustele.

N. Vene Euroopa-osa lõunapiiril asub teatavasti Must mere. Selle mere kaudu toimub väga suur osa N. Vene väliskaubandusest. Kuna Musta merre suubuvad sellised suure ja laiialdase vesikonnaga jõed, nagu Dnepr ja Don (läbi Aasovi mere), on nende kaudu välismaaga soodsalt ühendatud kogu Lõuna-Venema rikkad alad. Samuti asuvad Musta mere kaldal sellised tähtsad tööstuslikud ja kaubanduslikud keskused, nagu Odessa, Nikolajev ja teised. Traagika peitub selles, et vaba väljapääsu Mustast merest takistavad kitsad Bosporse ja Dardanellide väinad, mis teatavasti ei kuulu N. Vene valdusse. Omades aga küllaldaselt merejõude, on N. Venel alati võimalus Bosporse väina kasutada ka Musta mere

lukuna, jäädes ise Musta mere täielikuks valitsejaks.

Näemegi, et viimasel ajal on püütud merejõude Mustal merel kõigiti kõvendada. Eriti näitab seda 1929. a. toimunud ühe lahingulaeva ja ühe ristleja (*Parižskaja Kommuna* ja *Profintern*) üleviimine Läänemerelt Mustale merele, olgugi, nagu seda tol ajal deklareeriti, ainult ajutiselt ja häda sunnil. Samuti on üles tõstetud ja remonteeritud juba peaaegu kõik laevad, mis uputati kodusõjas.

Kaheldamatult toimub intensiivselt ka uute üksuste ehitamine.

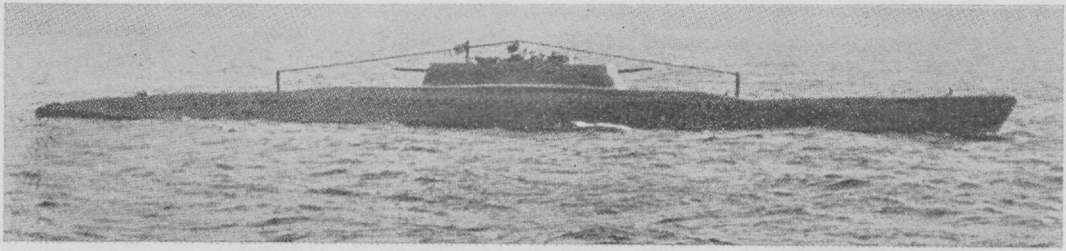
Kaspia mere tähtsus seisneb peamiselt selles, et ta ühendab Bakuu õlitööstuse rajooni Volga kaudu Kesk-Venemaaga. Teiseks toimub Kaspia mere kaudu väliskaubandus Pärsiaga ja kolmandaks osutub ta oma kalarohkuse tõttu ka puhtmajanduslikult N. Venele väga tähtsaks. Selle tõttu on ka N. Vene merejõudude olemasolu seal täiesti põhjendatud ja ülesanne selge. Kuna Pärsia senini veel nime-tamismäärset merejõudude alal saavutanud ei ole ja tõenäoselt ei saavutagi, tuleb N. Venet kaheldamatult pidada Kaspia mere täielikuks valitsejaks.

Kaug-Idas N. Vene teatavasti on Jaapani ja Ohhota merede kaudu ühenduses Vaikse



N. Vene veeskja „Marti“.

3200 t; kiirus 30 s; relvastis 4 — 130-mm suurt.; 7 — 76-mm õk-surt.; 3 — 37-mm õk-automaati. Miiniladung 260—300.



N. Vene „Pravda“ klassi kuuluv 1400-t a-laev.

ookeani vetega. Kuna eriti viimasel ajal Jaapani interventsioon N. Venele teeb palju muret, on ka seal energiliselt merejõudude ülesehitamisele asutud. Nagu näib, on eriline rõhk pandud a-laevadele ja väiksemaile ning kiiremaile üksustele, kuna väärikat lahingulaevastikku, mis suudaks edukalt võidelda Jaapaniga, tõenäoselt niipea veel ehitada ei suudeta.

Analoogilist tähtsust Mustale merele kogu Põhja-Venemaa kohta omab Põhja-Jäämeri ühes Valge merega, kuhu suubub samuti terve rida laialdase vesikonnaga jõgesid, nagu Dviina, Ob, Jenissei ja Leena. Nende merede ja jõgede kaudu toimub peamine metsa

ja vilja väljavedu N. Vene Euroopa- kui ka Aasia-ala põhjaosadest. Segavaks asjaoluks tuleb aga Põhja-Jäämeres pidada raskusi navigeerimisel, mis ilma jäälõhkujateta võimalik on ainult suvel. Kuid ka sel alal on venelastel teostamisel suurejoonelisi kavasid. Nimelt on ehitamisel 1—2 suuremat üle 10 000-tonnilist jäälõhkujat, mis tõenäoselt rakendatakse tegevusse Põhja-Jäämerele. Samuti on ehitatud ja ehitamisel eriti jääoludega kohandatud kaubalaevu, millega edukalt Siberi rannikuga ühendust kavatsetakse pidada ka talvel.

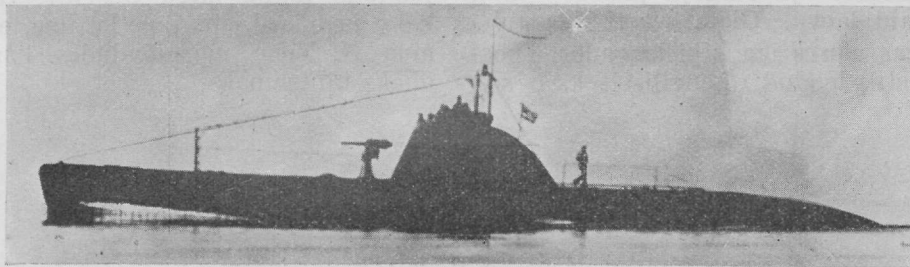
Seevastu aga Murmani rand on aastaringi jäävaba ning omab tervet rida häid ja varju-

Tabel nr. 1.

	Veevälja- surve tn	Kiirus slm	Artilleria- relvastis	Torpedo- relvastis	Märkusi
<i>Ristlejad:</i>					
„Kirov“	ca 8000	38	9 — 180, 4 — 76 õk	2×3 — 533	
<i>Lüderid:</i>					
„Leningrad“	3000	38	5 — 130/55 4 — 37 õk	2×3 — 533	
<i>Eriülesannetega kerge- ristlejad:</i>					
„Marti“	3200	30	4 — 130/55, 7 — 76 õk (4?) 3 — 37 õk	—	Võtab kaasa 260—300 tõkemiini
<i>A-laevad:</i>					
Tüüp „P“	1039	17	2 — 102/45,	?	
	1335	10	1 — 37 õk		
Tüüp „N“	1000	21	1 — 102/45,	?	
	1200	10	1 — 37 õk		
Tüüp „Štš“	600	16	2 — 37 õk	?	
	700	8			
Tüüp „Linj“	500	16	2 — 37 õk	?	
	650	9			
Tüüp „M“	200	15	1 — 37 õk		
	275	8			

rikkaid lahti, mis on eriti soodsad sadamateks. Eriti mainitav on Koola laht Murmani linna ja sadamaga, mis raudteega ühendatud Leningradiga.

1932. a. on Valge meri Stalini nimelise Baltikanaliga ühendatud Soome lahega. Nii sõjaliselt kui ka majanduslikult omab see kanal N. Vene suhtes ülisuurt tähtsust. On päris selge, kui N. Venele suletakse Läänemeri, Must meri ja Kaug-Ida mered, jääb ainsaks väljapääsuks lahtisele merele, mida juba raskem sulgeda, N. Vene põhjarannik. Selle ühenduse tähtsaimaks lüliks ongi eespool mainitud kanal, ühendades Soome lahte Valge merega. Sõjalises mõttes seisneb kanali tähtsus selles, et sealt kaudu on võimalik väiksemaid laevu üle viia Soome lahest Valgele merele ja ümberpöördult.



N. Vene „M“ tüüpi 200-t a-laev; kiirus $\frac{15}{8}$ s; relvastis 1 — 37-mm suurt. Torpeedode arv teadmata.

Olgugi, et N. Vene kokkupuute ala Läänemerega on õige piiratud ja üldisest merepiirist välja teeb ainult 1%, on selle osatähtsus siiski küllalt suur, et ka siin merejõudude olemasolu kõigiti vajaliseks osutub. Teatavasti asub Soome lahe idasopis N. Vene teine pealinn ja tähtis tööstuskeskus Leningrad, mille kui revolutsioonihälli kaitsemise venelased eriti oma südameasjaks on teinud.

Neile peamereteatreile lisandub veel terve rida sisevesi jõgede ja järvede näol, mis eespooltooduga koos merepiiri, ühtlasi aga ka mereteede kaitset, s. o. tugevate merejõudude olemasolu N. Vene sõjaliste jõudude kompleksis kõigiti põhjendab.

3. N. Vene merejõudude struktuur, materjalne ja isikuline koosseis.

Kuni 1938. a. kuulusid N. Vene merejõud lahutamatu punaarmee koosseisu ja allusid selle kõrgemale juhile kaitsekomissarile. Alates 1938. a., kus merejõudude isikuline kui ka materjalne koosseis tunduvalt oli suurenenud, lahutati see punaarmeesest ning

moodustati uus nn. mereväe komissariaat. Selle komissariaadi eesotsas seisab mereväe rahvakomissar. Vastavalt kokkupuutekohtadele merega jagunevad N. Vene merejõud laevastikesse, moodustades Läänemere, Põhja, Vaikse ookeani ja Musta mere laevastikud ning terve rea flotille järvedel ning jõgedel. Iga laevastikku juhib kolmeliikmeline sõjanõukogu, kuhu kuulub ka laevastiku juhataja. Sõjanõukogu kannab täieliku vastutust laevastiku lahingulise, poliitilise ja moraalse seisukorra ning mobilisatsioonivalmuse eest.

Mis puutub N. Vene merejõudude materjalsesse koosseisu, siis kuni 1935. a. seda teiste mereriikide poolt veel kuigi tõsiselt ei võetud. Sealt peale aga on N. Vene merejõudude koosseis kiiresti, eriti a-laevade

alal, tõusma hakanud ja teiste mereriikide juures üha suureneva tähelepanu osaliseks saanud. On kõigjalt kinnitatud tõsiasi, et N. Vene tänapäeval omab arvurikkamat a-laevastikku kogu ilmas. Veel enam, kolmel peameresõjateatril, mis endist tänapäeval maailmapoliitika tulipunkte moodustavad, n. o. Põhja- ja Läänemeri, Vaikse ookeani, tulevad kaaluva tähtsusega argumendina merestrategiliste küsimuste uurimisel ja lahendamisel arvesse ka üha suurenevad N. Vene merejõud.

Tegelik suuremaulatuseline merejõudude ülesehitamine algas 1928. a., kus esimese viisaastaku kohaselt sel alal nähti peamiselt ette vanade tsaarilaevastikult päritud laevade remonteerimine ja moderniseerimine. Näemegi, et 1933. a. lõpuks olid moderniseeritud ja remonteeritud kolm lahingulaeva ja neli ristlejat ning teised vähemad sõjalaevad. Esimestest kaks, n. n. „Marat“ ja „Oktjabrskaja Revoljutsia“ kuuluvad teatavasti praegu Läänemere laevastikku, kuna ülejäänud on Musta mere laevastikus. Laevastiku ülesanne sel ajajärgul

kõigil meresõjateatreil kandis passiivset ilmet ja seisnes peamiselt oma ranniku kaitses koos rannakindlustustega.

Teine viisaastak algab juba uute üksuste ehitamise tähe all, kusjuures paistab, et N. Vene merejõudude juhid neid huvitavaid sõjateatreil esmajoones otsustava tegurina näisid võtvat a-laevu. Selle vaate kohaselt näeme, et eriti intensiivselt alustati a-laevade ehitust ja praegu võib nende arvu ümmarguselt hinnata Läänemere ja Põhja laevastikus kokku 70—80, Musta mere laevastikus 30 ja Vaikse ookeani laevastikus 50 tükki.

Paralleelselt on aga, eriti viimaseil aastail, asutud ehitama ka kergeid ja kiireid pealveejõude, nagu liidereid, eriülesannetega kerge-ristlejaid ja ristlejaid. Neist on juba Läänemere laevastikus liikvel liider „Leningrad“, miinipanija „Marti“ ja ristleja „Kirov“ ning rida väiksemaid laevu. Oletatavasti aga juba 1940. a. on igas meres iga liiki laevadest koosnev sõjalaevastik loodud. Loogiliselt käib sel-

lega muidugi kaasas ka merejõudude tegevuskavade aktiveerumine sõja puhul.

On selge, et paralleelülesandena sõjalaevade ehitamise kõrval on kõikjal teoksil vastavate tehaste ja dokkide ehitamine kõigi eespoolkäsitletud laevastikkude jaoks eraldi.

Mõningad andmed uute N. Vene laevatüüpide kohta on toodud juurdelisatud tabelis nr. 1.

Mis puutub N. Vene merejõudude isikulisse, eriti juhtivasse koosseisu, siis kõigi tunnuste kohaselt näib sel alal esinevat mõningaidki puudusi. See on ka täiesti arusaadav, kui arvesse võtta, et hea isikulise koosseisu kasvamine ja väljaõpetamine võtab tunduvalt kauem aega kui uute laevade soetamine. Kui arvesse võtta veel möödunud sügisel ettevõetud suurejoonelist puhastusaktsiooni nn. „rahvavaenlastest“, kus äraandjaks ja kahjureiks osutusid peaaegu kõik vanemad ja kogenenumad merejõudude juhid, nagu Orlov, Ludri, Sivkov ja teised, siis pole ka ime, et kaadri küsimus N. Vene merejõududes kaasajal osutub üheks tähtsamaks.

Merekindlused tulevikus.*)

Leitnant H. Pedaste.

Pealkirju nagu „Suur-Britannia kindlustab uuesti Hongkongi, Singapuri ja koduseid baase“ — „Türgimaa ehitab Dardanellide äärde uued kindlused“ — „Ceuta-hispaanlaste suured kindlustustööd, et võistelda Gibraltariga“ — võib leida iga päev ajakirjanduses. On kindel, et teostub terves maailmas uute merekindluste ehitamine.

On avaldatud arvamist, et ranna kindlustamine on mõttetu ning et merekindlused on tarbetud juhul, kui omame tugevat laevastikku ja küllaldast lennuväge. Kuid arvan, et iga asjatundja on veendunud, et laevastik kindlustamata baasidega on umbes samas seisukorras kui lennuk lennuväljata.

Merekindlused peavad esiteks takistama vaenlasel kasutada sadamaid, teiseks kindlustama sadamate kasutamise võimalusi oma või sõbralikule laevastikule ning kolmandaks — kaitsma omi laevu ning sadamaehitisi vaenliste kallaletungide eest.

Et täita neid ülesandeid, varustatakse kindlused suurekaliibriliste kaugekaitse-patareidega nõrgemini soomustatud laevade tulistamiseks ning miiniväljade kaitseks.

Kuna kõik rannapatareide märgid on juhulikud, siis on väga tähtis, et rannapatareid oleksid paigutatud nii, et nende asetus ja konstruktsioon pakuks suurtükkidele ning nende teenurkonnale täielikku kaitset, tagades sellega suurtükkide täieliku valmisolu vajaduse korral tegevusse astumiseks.

Rannasuurtükiväe märke saab kindlasti tulistada vaid õige lühikest aega. Laevade komandöridelt võib kindlasti oodata, et nad kasutavad täielikult suurt kiirust, kiireid pöördeid ja vahelduvaid kursse — suitsukatteid ning halba nähtavust nii, et momendil, kui neid avastatakse, kindluste suurtükitele mõju on vähendatud miinimumini.

Võrreldes raskesuurtükiväega väliolukorras on nõuded rannasuurtükiväe artilleeria vastu palju suuremad, kuna merekindluste tuleülesannete täitmise edukus oleneb täiel määral kiirusest, millega avatakse täppis tuli vaenlase märkamisel.

Võimalused mõjukaks tulistamiseks on kindlasti haruldased — sellest järeldus — rannapatareid tuleavamisil ei pea mitte langema ohvriks neutraliseerimisele.

Rannapatareisid võib neutraliseerida laevastiku kahuritulega kui ka pommi-

*) Am. Ühendriikide Coast Artillery Journal'i viimastes numbrites toodud vaateid.

Kapten-leitnant Andrei Erikson VR II/3. †



Kapten-leitnant Andrei Erikson VR II/3.

14. märtsil s. a. suri Sõjaväe Keskaiglas ootamatult Merejõudude Staabi navigatsiooniohvitser kapten-leitnant Andrei Erikson. Teda jäid leinama noor abikaasa, omaksed ning rohkearvuline lahingukaaslaste ja sõprade pere.

Kapten-leitnant A. Erikson sündis 2. detsembril 1892. a. Seliste vallas Pärnumaal. Alghariduse sai kohalikus kihelkonnakoolis ning hiljem siirdus Kuressaare ja sealt Liibavi merekooli meremehe kutsele ettevalmistamiseks. Liibavi merekooli lõpetas kadunu 1914. a.

Sõjaväeteenistusse astus kadunu 17. augustil 1914. a. ning teenis mitmesuguseil Balti mere laevadel kuni 10. maini 1918. a., mis ajal

omal soovil teenistusest lahkus. Sõjalise hariduse sai endises Vene mereväes, mereväe erialalise hariduse sai 1920. a., lõpetades suurtükija navigatsiooniohvitseride klassi. Alalisväe mereväeohvitseride kursuse lõpetas 1925. a.

Esimesse ohvitseri auastmesse ülendati 25. augustil 1915. a., noorem-leitnandiks 7. jaanuaril 1920. a., leitnandiks 9. juulil 1920. a., vanem-leitnandiks 24. veebruaril 1924. a., kapten-majori 24. veebr. 1926. a. ning kapten-leitnandiks käesoleva aasta 24. veebruaril. Vabadussõja algul, nimelt 25. nov. 1918. a. ilmus kapten-leitnant Erikson Eesti mereväkke ning määrati teenistusse s. l. „Lembit“. Ühes s. l. „Lembit“ võttis osa kõigist operatsioonidest nii Soome kui ka Riia lahe rannikul.

Pärast Vabadussõda teenis kadunu m. r. „Lennuk“, s. l. „Mardus“ ning s. l. „Laine“ komandöri abina ja komandörina kuni 24. märtsini 1932. a., millal viidi üle teenistusse Merejõudude Staapi ning määrati navigatsiooniohvitseriks. Viimasel ametikohal teenis kadunu kuni surmani.

Rööbiti teenistusekohuste täitmisega võttis kadunu elavalt osa mereväeohvitseride sisemisest elust, olles korduvalt Mereväe Ohvitseride Kogu ja aukohtu liige.

Vabadussõjas ülesnäidatud vahvuse ning rahuaja hoolsa teenistuse eest omandas Eesti ja välismaa au- ja mälestusmärke ning autasud: II liigi III järgu Vabadusristi, Vabadussõja mälestusmärgi, Kaitseliidu Valgeristi V järgu aumärgi, 400 kr. autasu, tasuta maa, Läti Karutapjate Ordu III järgu aumärgi, Läti Vabadussõja mälestusmärgi, Läti iseseisvuse 10. a. juubeli mälestusmärgi ja Soome Valgeroosi ohvitseri I järgu aumärgi.

Kapten-leitnant Erikson'i tunti kui kohusetruud ja töövõimelist ohvitseri. Alati asjalik, õiglane ja sõbralik pälvis ta ülemate, kaasteenijate ja alluvate tõsise lugupidamise ning poolehoidu.

Olgu Sulle kerge kodumaa muld, mille vabaduse ja heakäigu eest Sa võitlesid ja töötasid mehiselt.

tamisega õhust. On demonstreeritud korduvalt minevikus, et õige väikest materjalset kahju on karta laevastiku pommitamisest ja neutraliseerimine sellisel viisil on väga vähe tõenäone. Mõjuv tuli merelt oleneb peaaegu täiesti täpsast langete vaatlemisest ja mõõtmisest; mainitud toiming laevastiku tulistamisel on aga väga ebatäppis. Pindalaliste märkide, nagu linnad ja sadamas ankrusseisvad laevad,

kaugelt tulistamine laevastiku poolt võib saavutada tagajärgi, kuna aga säärase suhteliselt väikeste märkide, nagu on seda rannapatareid, tasub oodatud kahju vaevalt kunagi laskemoona kulu. Järelikult rannapatareide ehitamisel ei tarvitseks mitte rohkem tähelepanu pöörata kaitsese vaenlase laevastiku kahuritule vastu, kui ainult peita neid otsese vaatluse eest merelt.

Teine meetod neutraliseerida või hävitada

rannapatareid on kallaletung õhust. Olgugi, et õhurünnak ükskõik millist tüüpi rannapatareide vastu on võimalik, on siiski vähe tõenäone, et tungitaks õhust kallale kesk- või lähikaitse-patareidele, nende olles selleks liiga väikesed märgid. Kaugekaitse-patareidega on lugu aga hoopis teine. Need patareid harilikult ületavad ka kõige moodsamate lahingulaevade laskekauguse ja suudavad sellega takistada laevade kaugelt tuld linnade ja sadamais ankrusolevate laevade ning teiste pindalaliste märkide pihta. Nemad üksi omavad küllaldast laskekaugust, et pakkuda kaitset ka laevastikule.

Oletame, et laevastik on saanud kannatada merel ning on taandunud kindlustatud baasi, et varustuda — jätnud ülevõimu merel vaenlasele; ka ülekaal õhus on nende käes. Oletame veel, et too baas on tugevasti kindlustatud kesk- ja lähikaitse-patareidega, kuid omab vaid kaks moodsat kaugekaitse-patareid ning et vaenlane on jälitamas taanduvat laevastikku — mõistes, et kui ta suudab jälitavale veel rohkem kahju sünnitada, siis tema ajutine ülevõim merel võib muutuda kestvaks — sellega arvatavasti võites sõja. Meie laevastik on sadamas ankrus, parandades vigastusi — osa laevu asudes kuivdokkides.

Milline relvastis takistab vaenlast lõpetamast oma tööd abitult ankrusseisvate laevade, baasi parandustöökodade ning kuivdokis asuvate laevade kaugelt pommitamisega? Vastus on: kaks mainitud kaugekaitse-patareid.

Kas suudab vaenlane hävitada või neutraliseerida neid patareid laevastiku kahuritulega? Kindlasti mitte. Aga kui need patareid on kallaletungi vastu õhust kaitsetud, siis on väga võimalik, et nad neutraliseeritakse või hävitatakse kallaletungiga õhust. Tõenäoselt tuleb oodata, et nende kahe patarei tähtsus sunnib vaenlast kõige tõsisemaile rünnakuile õhust, mis kahtlemata viiakse läbi suurima võidutahtega. Järeldus sellest — kui need kaugekaitse-patareid tahavad täita oma ülesannet, siis peab neil olema kindel kaitse vaenlase lennukite vastu. Teisest küljest jälle analüüsides näiteks Ameerika ühendriikide ametlikku seisukohta rannapatareide asetuse kohta leiame järgmist: „Rannapatareide katmine pommikindlate ehitistega tugevajõuliste lennukipommide eest on niivõrd kallis kaitseviis, et praegusel ajal vaenlase tule mõju rannakaitsepatareidele tuleb vähendada vaid moondamisega ja kahurite eraldi asetamisega. Pommikindlaid ehitisi ehitada vaid tähtsaimate punktide jaoks, nagu keskpostid, vaatlusmöödupunktid, mürsukeldrid ja jõujaamad.“

Peab ütlema, et kulu on teatud määral suhteline mõiste; on küll õige, et kaitse odavust tuleb arvestada, kuid kui võrdlemisi suur kulu

päästab rahva, siis igal juhul tuleks seda teha. Pommikindl betoon või soomuskate on igal juhul kindel kaitse pommide vastu, hoolimata sellest, et on olemas veel teisi viise, nagu õhukaitse-suurtükivägi, moondamine, suits ja valepatareid. Ka vaimustatuim õhukaitse-suurtükiväelane ei või kinnitada, et harilikus olukorras õhukaitse-suurtükivägi suudab takistada suurima kallale tungi puhul kõiki lennukiteid sihile jõudmast. Õhukaitse-suurtükivägi on küll võrdlemisi hea kaitse, kuid kunagi mitte täiesti kindel.

Merekindluste õhukaitsepatareid ei asu ka harilikus olukorras, kuna selle tõttu, et rannapatareid asuvad võrdlemisi ligidal rannajoonele, on võimatu õhukaitsepatareid mere poole kaugele ette nihutada ning saada kaitset suuremat sügavust. Sellise olukorra tulemus on, et ajavahemik momendist, millal lennuk ilmub tulelatusse, kuni pommi vabastamise momendini on liiga lühike selleks, et õhukaitse-suurtükiväe tuli tõenäoselt saaks olla küllalt mõjuv. Lihtne arvutus näitab, et 3" õhukaitsepatarei, kaitstes patareid rannajoone ligidal, saab tulistada vaid 20 sekundit pommilennukit, mis ligineb mere poolt 360-kilomeetrilise tunniikiirusega umbes 5150 meetri kõrgusel.

Teisest küljest jälle rannajoone õhukaitset on võimatu organiseerida täiesti kindlat luure- ja hoiatusteenistust mitte ainult üksi, vaid ka koos mere luureüksustega. Sellega ootamatuid rünnakuid õhust on palju raskem avastada ning sellega ka võimalik, et neid tihti ette võetakse; ootamatu rünnak õhust aga võib põhjustada parandamatuid vigastusi rannakaitsekahureile. Selline olukord on täielikult erinev Maailmasõja-aegsest, kuna kaasaja väga kiirelt liiguvad vaenulikud sõjalaevad võivad saada väga hädaohtlikuks ka õige lühikese aja kestel, kui vaid vaenlasel läheb korda vähekski ajaks rannapatareid neutraliseerida. Järeldus sellest, et neutraliseerimine peab tehtama täiesti võimatuks õhukaitse-suurtükiväe tule- ja pommikindlate ehitistega.

Õhukaitsekahurväe kasutamisel peab arvestama tema suurt kallidust ja äärmiselt suurt vajadust tema kaitse järele igal pool mujal sõja ajal. Iga koht ja ese, mida on võimalik kaitsta teisel viisil kui õhukaitsekahurväe abil, võimaldab kaitse teostamist mujal. Kaugekaitse rannapatareide kaitsmine õhukaitsekahurväe abil on kõigepealt väga kallis ja teiseks — nende patareide katmine pommikindlate varjenditega vabastaks õhukaitsekahurväge teiste väga tähtsate märkide kaitseks.

Selliste suurte esemete, nagu on seda kaugekaitse-patareid, moondamine ja varjamine ei too kuigi suurt tulu, kuna igakord pärast lasku

kahurist suudmetuli ja suits ilmuvad näitava sõrmena, tähistades patarei asukohta. Üldiselt varjamine ja moondamine ei paku kindlat materjalset kaitset.

Patareisid teatud ilmastikuoludes võib varjata suitsukattega, kuid suits kord juba välja lastud on väljaspool inimlikku kontrolli ning peites patarei võib ta ka pimestada seda. Suur pimestamise hädadoht teeb suitsu kasutamise rannapatareide varjamiseks praktikas raskeks.

Valepatareid on väga suurepäraseks asjad, kuid vale kaugekaitse-patarei ehitamise kallidus räägib selle vastu. Võib tõusta küsimus, et miks mitte ehitada raudteepatareid statsionaarsete patareide asemele ning kasutada nende suurt liikuvust vaenlase petmiseks nende asukoha suhtes; kuid siin peab jälle meelde tulema, et raudteepatareide juurde viib igakord raudteeharu, näidates selle asukohta ning tehes sellega moondamise väga raskeks. Raudteepatareid on aga väga kallid. Peale selle suurekalliibrilised raudteekahurid ei ole tegelikult taktikaliselt liikuvad, s. t. nende paigaleasetamiseks läheb niivõrd palju aega, et kiired ja lühiajalised positsiooni vahetused ei ole mõeldavad. Nõnda siis oluliselt kaugekaitse raudteepatareid ei oma mingisugust paremust statsionaarsete patareide ees rannasuurtükiväe taktikalisest küljest vaadatuna, omades pealegi nende suhtes teatud halbusi.

Rannapatareid kord kohale asetatud kestavad aastaid. Lennukid, soomusmasinad, väikekalliibrilised relvad muutuvad kõlbmatuks mõne aastaga. Vajadus hoida ajakohasena on vajalik enamikule sõjavarustisest, kuid rannapatareide pikk iga nõuab ettenägelikkust suuremal määral kui ükski teine relv või varustis.

Ameeriklased ütlevad: „Oleme ehitanud patareisid endi lennuki võidukäigu kestel. Suurem osa neist patareidest on konstrueeritud suure osavusega, nii et rahuldada kaitse nõudeid laevastiku kahuritule eest, kuid on abitud õhurünnaku vastu. On kerge olla tark tagant järele öeldes, et nende patareide ehitajad oleksid pidanud nägema ette lennuki arengut relevantana sõjas ning seepärast pidanud muretsema

nende julgeoleku eest õhust. Arvatagu mis tahes, kuid sellest peame õppima.“

Üldiselt tehakse suur viiga sellega, et patareide ehitamisel arvestatakse vaid nende odavust. Tegelikult aga korralik patarei, olles ehitatud selliselt, et vaid hävitamine võib teda rivist välja viia, on igal juhul rohkem väärt kui palju suurem arv patareisid, mis on asetatud lahtiselt, kuna neid võib väga kergesti vaikima sundida pommitamisega õhust gaasi- või kildusid andvate pommidega.

Soomustornidesse ehk varjenditesse ehitatud patareid omavad lahtiselt asetatute ees alljärgnevat paremusi:

- 1) neid on täiesti võimatu neutraliseerida muul viisil, kui vaid saades pihtavuse suurekalliibrilise kahurist;
- 2) ei ole neutraliseeritavad õhurünnakuga;
- 3) suurem tuletäpsus, kuna puuduvad sellised segavad asjaolud, nagu lähedal asuvate kahurite tulistamine, mürskude lõhkemine jne.;
- 4) mõjuvagaasikaitse teostamise võimalus;
- 5) on paremini moondatavad;
- 6) kaitstud laadimine;
- 7) tornides asudes suurem võimalus ümber ringi tulistamiseks.

Halbustest võib nimetada vahest vaid seda, et nad

- 1) tulevad palju kallimad, eriti kui tugevais soomustornides (umbes sama on maksev ka killukindlaises tornidesse ja betoonvarjendisse ehitatute kohta);
- 2) kui ehitatud betoonvarjendisse, siis harilikult väiksem tulesektor.

Rühkides edasi, tahtes sammu pidada kogu maailma valmisoluga ning uuesti kindlustamisega, tuleks rajada uute patareide ehitamine mitte ainult mineviku kogemustele ja mitte ka vaid kaasaja olukorrale, vaid püüdes näha ette olukorda ja nõudeid ka kaugema tuleviku jaoks.

Loodame, et ka meiegi edaspidi ehitame oma rannapatareid tuleviku jaoks, mitte kopeerides neid minevikust.

„AIVAZ’i“

MALM-, VASK-, PRONKS-
VALATISED
ALATI KÕRGEVÄÄRTUSLIKUD.

A.-S. „AIVAZ“
TALLINN, SOO TÄNAV NR, 27.

Vahemere probleem. *)

Kapten-major J. Santpank VR II/3.

Eelmises numbris vaatlesime Vahemere tähtsust eri riikidele nii majanduslikult kui ka sõjaliselt seisukohalt. Käsitleme nüüd edasi Vahemere probleemi seal lavastunud sündmuste alusel.

A. Olukorra areng Vahemerel.

Et Vahemerest oleneb, nagu nägime eespool, mitme riigi heakäik ja koguni saatus, siis on arusaadav, et siin peab tahtmatult tekkima huvide kokkupõrge.

Inglased pöörasid Vahemerele suurt tähelepanu juba XVIII sajandist alates, ehkki neil tollal Vahemere ääres polnud maa-alasid ega ka otseseid huvialasid. Näeme, kuidas Inglismaa juba 1704. aastal vallutab Gibraltari, saades seega Vahemere ainukese väljapääsu peremeheks. Edasi näeme Malta vallutamist 1800. aastal. Kuulsa admiral Nelsoni võidurikka Trafalgar'i lahingu järele 1804. aastal ongi inglased suutnud hävitada Vahemerelt kõik kaalukad vastased. Kui 1869. a. avati Suessi kanal, siis näeme inglasi juba 6 aasta pärast kanali majanduslike peremeestena ja 13 aasta pärast, s. o. 1882. aastal ka juba Suessi kanali poolt läbitava maa-ala, nimelt Egiptuse peremeestena. Et aga Suessi kanalist läbisõit oleks paremini kindlustatud, selleks vallutavad inglased ka Punase mere sissesõidul tugipunktid Perimi ja Adeni. Nüüd on inglastel Vahemerel ka juba otsesed huvid ja nende huvide kaitseks kasvab Inglise laevastik Vahemerel järjekindlalt, saavutades haripunkti möödunud sajandi vahetusel.

Esimese hoobi Inglise võimule Vahemerel andis Washingtoni mereväe desarmeerimise konverents 1922. a. Kas juhtus see sõjatüdimumusest või tahtest parandada Maailmasõjas saadud majanduslikke haavu või liiga suurest usaldusest Maailmasõja relvavendade Itaalia ja Prantsusmaa vastu, kuid Inglismaa alistus Washingtonis vabatahtlikult, nõustudes lammutama vanaks rauaks ligikaudu 1 miljon tonni ehk 50% oma sõjalaevastikust. Samal ajal jäid Itaalia ja Prantsuse laevastikud koguni suurenesid Saksamaa poolt rahu- lepingu alusel loovutatud laevadega.

Londoni esimese mereväe relvastuse piiramise lepingu sõlmimise ajaks, 1930. a., ei olnud Inglise avalik arvamine veel küps suuremate ohvrite toomiseks laevastikule ja ta peab suhteliselt veel enam kärpima oma laevastikku.

Prantsusmaa üha kasvav laevastik, Prantsuse liit Poolaga, Prantsuse suur mõju Väike-liidule ja tõsise vastase puudumine prantslastele Euroopa kontinendil sunnib inglasi siiski valvele. Kerkib päevakorraks üks tuntud Inglise poliitika põhinõudeist, nimelt: „Ei ühegi riigi hegemooniast Euroopa mandril“. Ja näeme, et vastukaaluks Prantsusmaa kasvavale jõule pöörab Inglismaa oma sümpaatiad Itaaliale, toetades Itaalia laevastiku pariteedi nõuet Vahemerel Prantsusmaaga. Prantsuse tubli ja võime öelda elukutselise mereministri Georges Leygues surmaga lõppes aga Prantsusmaa mereväe tõus niisama järsult kui algaski ja kui veel tekivad arusaamatused Prantsuse ja Poola ja Väikeliidu vahel, haihtub sama järsult ka inglastes prantslaste vastu tekkinud kibedustunne.

Vahepeal on aga Duce Mussolini suutnud vett kartvatest itaallastest teha meremehed ja Itaalia laevaehitus näitab imesid. Vahemerel liiguvad juba rekordilisi kiirusi omavad Itaalia ristlajate eskaadrid ja destroyerite flotillid. Neile lisanduvad kümned allveelaevad ja nii arvult kui ka omadustelt rekorde lööv lennuvägi.

Kui prantslaste mereväe kasvamisele Inglismaa vaatas ehk rohkem kadedusega, siis jälgitakse Itaaliat tõsiselt. Inglise admiraliteet teeb suurimaid pingutusi laevastiku suurendamiseks ja moderniseerimiseks, kuid valimisvõistlustes antud lubadused ei võimalda ministreil täita admiraliteedi nõudeid, sest parlamenti pääsu tingimuseks oli Inglismaal tollal ikka veel valijatele lubaduse andmine relvastuse ja eriti mereväe kulude kärpimiseks. Siiski suudab admiraliteet osa oma nõudmistest läbi viia ja 1932. aastal algab juba Inglismaa laevastiku seisukord paranema, algul küll teosammul. 1932. a. saavutas ka Inglise mereväe eelarve oma madal- seis, olles langenud pärastmaailmasõjaaegselt ca 100 miljonilt naelsterlingilt 50 miljonile naelsterlingile. Kui admiraliteet suutis samal aastal hakata parandama laevastiku seisukorda, siis tuleb see sellest, et tehti suuri kärpimisi kõigil kõrvalisemal aladel. Võidakse siin ehk öelda, et Inglismaa laevastiku suurendamine oli takistatud Londoni konverentsi piiramistega, kuid see pole täiesti õige. Esiteks oli Londoni konverentsi tulemus inglaste poolt siiski pooleldi vabatahtlikult toodud ohver ja teiseks laevastikku ei ehitatud välja ka mitte Londoni konverentsi poolt lubatud piirideni.

Samal ajal kuulduvad Inglismaa avalikkuses esimesed hoiatavad hääled. Avaldatakse kartust Inglismaa ülevõimu eest Vahemerel. Suure

*) Vt. „Merendus“ nr. 1.

maailma avalikkuse ees on aga küsimus veel päevakorrast kõrval, kuna on huvitavamatki jälgida, nagu Hitleri võimuletulek ja muud.

1933. a. algab Vahemere küsimus juba huvitama kogu Inglise rahvamassi. Tõukena selleks tuleb lugeda samal aastal otsustatud kahe uue 35.000-tonnise lahingulaeva ehitamist Itaalias ja kahe uue 28.000-tonnise lahingulaeva ehitamist Prantsusmaal. Inglise ajakirjanduses puhuvad uued tuuled. Senine uhkustamine saavutustega desarmeerimise alal hakkab kaduma. Hakatakse avalikult nõudma suuremat laevastikku, esitades seejuures murelikke väljavaateid Vahemere kohta. Admiraliteet muidugi seda ainult ootas ja tagajärjena on Inglise mereväe tulevase eelarve tõus 6,5 miljoni naelsterlingi võrra. Võib olla oleks Inglismaa tollal juba toonud suuremaidki ohvreid oma laevastikule, kuid seda takistas nüüd Londoni mereväe kokkuleppe, mille kehtimine oli ette nähtud 1936. aasta lõpuni ja mida inglased ei tahtnud murda. Püüti siis tasa teha kõik senised mahajäämised Londoni kokkuleppe piirides ja alustati eeltöödega Inglise mereväe vägevuse uueks ülesehitamiseks Londoni kokkuleppe kehtivuse raugemisel. Sündmused aga jõudsid, nii kui näeme edaspidi, inglased veidi ette.

B. Inglise-Itaalia huvide kokkupõrge.

Liibüa garnisoni järjekindel suurendamine ja salapärane sõjamaterjali koondamine Eritreasse ja Itaalia Somaalimaale olid sündmused, mis esimestena hakkasid Inglise-Itaalia vahekordi pingule tõmbama, ehkki avalikult valitses veel sõprus. Pärismaalaste kokkupõrge Itaalia Somaalimaa ja Abessiinia piiril, ja sellele järgnev Itaalia otsekohene nõue loovutada temale suur osa Abessiinia territooriumist ei jäta enam kahtlust Itaalia kavatsuste kohta.

Vastuseks itaallastele paneb Inglismaa käima kõik tema kasutada olevad võimalused. Inglismaa teostab niinimetatud laevastiku demonstratsiooni, saates suurema osa oma laevastikust Vahemerre. Järgneb Malta ja Gibraltaril laevastiku baaside kiire tugevdamine, eriti just õhu vastu. Inglismaa surve võetakse Rahvasteliidus vastu majanduslike sanktsioonide tarvitamine Itaalia vastu.

On raske oletada, et Inglismaa tollal oleks tegutsenud ainult Rahvasteliidu põhikirja kohaselt, õilsail motiividel. Mis põhjusel aga reageeris siis Inglismaa nii jõuliselt? Inglise majanduslikke huvisid oli Abessiinias mängus väga vähe. Ka ei võiks inglasi palju häirida asjaolu, et neeguse asemel valitseb Abessiinias Itaalia asekuningas. Ajakirjanduses toodi tollal esile

väide, et vallutades Abessiinia võib Itaalia hõlpsasti eraldada Egiptuse Sudaanist ja siis jätkata tegevust kas põhja poole Egiptuse vallutamiseks või lõuna poole teiste Inglise huvialade vallutamiseks. Seejuures toonitati eriliselt säärase operatsiooni hõlpsust, kuna Itaalia võivat tegevust arendada üheaegselt nii Liibüast kui ka Abessiiniast. Uurides olukorda lähemalt võime öelda, et selline operatsioon ei ole siiski kergelt läbiviidav. Liibüa kõrbedes võib edasi liikuda küll kaameli karavane, kuid moodsa sõjaväe liikumine ja varustamine sadade kilomeetrite pikkuselt on Liibüa taolises kõrbes praktiliselt võimatu. Ka Abessiiniast ei ole kerge teostada vallutussõda edasi läände, niikaua kui tee Itaaliast Abessiiniani on Inglise kontrolli all. Muidugi juba säärase ähvarduse olemasolugi Briti Impeeriumi tähtsa ühendustee ja ühenduste sõlmpunkti külje all ei võinud inglastele meeldida. Inglisele nähtavasti vaatasid aga veel kaugemale. Nad nägid Itaalia tungimises Abessiiniasse tähtsate sündmuste algust. Nad nägid, et on jõudnud kätte aeg, kus Itaalia võimas mees Mussolini hakkab täitma tema poolt rahvale antud lubadust uuesti üles ehitada võimas Rooma Impeerium.

Kuidas toimuks siis see Rooma Impeeriumi uuestisünd?

Vihjeid sellele saame edaspidisest Itaalia tegevusest. Kõigepealt näeme täielikku pööret Itaalia ametlikus suhtumises araablasse. Veel 1929. aastal lubab Abessiinia sõjas kuulsaks saanud marssal Badoglio oma proklamatsioonis Tripolitaania rahvale hävitada nii inimesed kui ka nende varandused ja veel 1932. aastal surmati Tripolitaania itaallaste poolt ligi 2000 araablast. Nüüd näeme aga Mussolini käes temale annetatud islami mõõka ja kogu Pan-Araabia liikumine seisab Itaalia kaitse all. On ju selge, et truud katoliiklased, nagu seda on itaallased, ei võinud järsku muuta oma vaateid islami suhtes. Siin tuleb põhjusi otsida mujalt. Edasi näeme Itaaliale kuuluva Dodekaneesi saarestiku kindlustamist ja sinna laevastiku ja lennukiväe baasi loomist. See tegevus ei ole igatahes tingitud Itaalia praeguste riigipiiride ja tema praeguste mereteede kaitsemise vajadusest. Asuvad ju Dodekaneesi saared täiesti kõrval Itaalia piiridest ja mereteedest. Veel näeme Pantelleeria saare muutmist laevastiku tugipunktiks; olgu tähendatud, et Pantelleeria saar asub Tuneesia väinas.

Eeltoodud sündmuste varal võime endile ligikaudu luua pildi Itaalia kavatsustest. Tuneesia väin, mille laius on kõigest 130 kilomeetrit, suletakse tõhusalt. See on teostatav miinitõkete abil, mida täiendavad allveelaevad,

mootortorpeedopaadid ja lennuvägi; peale selle võib Sitsiilia ranniku ja Pantelleeria saare vahelise väina osa katta täieliselt suur-
tükitlega Sitsiilia rannikult ja Pantelleeria saarelt, kuna ainult umbes 20 kilomeetri laiune riba Tuneesia rannikul jääks ilma rannapatareide tuleta. Muidugi oleks ka lähedal baseeruvad Itaalia laevastiku peajõud alati valmis tõrjuma Tuneesia väinast läbimurdmise katset. Edasi sulgevad Dodekaneesi saarele baseeruvad laevastiku ja lennuväe jõud igasuguse ähvarduse Mustast merest juhul, kui N. Vene peaks liituma Inglismaaga. Samuti on Dodekaneesi saared heaks laevastiku tugikohaks tegutsemisel Vahemere idaosas olevate Briti alade vastu. Ja pärast seda laseks islami kaitsja välja kuulutada kas või püha sõja inglaste vastu. Kuna nüüd Inglise laevastik oleks täieliselt ära lõigatud Vahemere idaosast, siis oleks inglastel võimatu varustada ja täiendada oma vägesid seal. Tagajärjeks võiks olla Palestiina, Süüria, Iraki, Araabia poolsaare, Egiptuse, Sudaani ja Inglise Somaalimaa järkjärguline liitmine Rooma Impeeriumi külge. Sellega oleks siis Briti Impeeriumi mere-, maa- ja õhuhindude sõlmpunkt vallutatud ja Inglismaale suurimat tähtsust omav India ohustatud. Määrajaks maailmapoliitikas poleks nüüd ka mitte enam London, vaid see osa siirduks vähehaaval Roomale, kuna Itaalia oleks Inglismaa vastu alati käes trump — ähvardus Indiale.

Miks ei ole siis Itaalia asunud veel oma kavade täitmisele?

Siin kerkib esile jõudude vahekord. Kuid sellest hiljemalt; enne seda vaatleme aga veel üht sündmust Vahemerel, nimelt Hispaania sõda.

C. Hispaania sõda.

Ajal, kui Itaalia oli alla surumas viimaseid vastupanijaid Abessiinias, lavastub Vahemere ääres uus maailma tähelepanu kõitev sündmus. Hispaania Maroko vägede juhataja kindral Franco teostab riigipöörde Hispaania Marokos, ületab oma vägedega Gibraltari väina ja algab vallutama vabariiklikku Hispaaniat, osa teise järele, ühinedes viimaks Põhja-Hispaanias võimu haaranud kindral Mola vägedega. Kas on Hispaanias teostunud riigipöörde põhjuseks Hispaania parempoolsete ringide ja ka keskklasside kartus sattuda läheneva punase terrori pöörisesse või on siin mängus midagi muud, on raske öelda. Igatahes näeme, et Hispaania valitsust tõttab abistama N. Vene. Kuid samal ajal, õigemini küll veel varem, on kohal ka Itaalia, kes kuulutab avalikult, et ta ei luba kom-

munismi tekkimist Vahemere rannikul. Avalikkuse ees ideelistel põhjustel ruttab Hispaania valitsusevastaseid abistama ka Saksamaa. Prantsusmaal oli tollal nagu praegugi võimul kaunis punasevärviline rahvafrondi valitsus ja arvesse võttes veel prantslaste alatist kartust Saksamaa ees võime seletada ka Prantsusmaa abi Hispaania valitsusele.

Seni näis Hispaania sõjas kõik minevat ideelistel alustel, nähti selgesti võitlust ilma-vaadete lahkuminekute alusel. Üldist hämmastust tekitas aga Inglismaa, esiteks varjatud, hiljem ikka avalikum abi Hispaania valitsuse vägedele. Ei saadud aru, kuidas võivad kultuursed inglased toetada võitlejat poolt, kes igapäev massiliselt, metsikult ja ilma kohtuta tapab tuhandeid mehi ja naisi. Sellel alusel räägiti koguni Inglismaa kaldumisest kommunismi, mida asjast huvitatud ringkonnad muidugi tõttasid ära kasutama.

Südames tundis Inglise avalikkuse enamus siiski võib olla rohkem kaasa Hispaania valitsusvastastele. Inglismaa valitsus aga, kes juba aastakümneid ja ehk sadugi pole kunagi laskunud tunnete poliitikasse, ajas ka Hispaania sõja küsimuses reaalsuvaliitikat. Ja selle põhjuseks on jällegi Vahemere küsimus. Inglismaa kartis nimelt, et valitsusvastaste võidulepääsemisega muutub Hispaania tugevasti Itaalia sõbralikuks ehk koguni Itaalia liitlaseks. Itaallaste tungimise vastu Hispaaniasse on aga Inglismaal mitu põhjust.

Kõigepealt tuleb siin küll mainida Gibraltarit. Gibraltari kindlust, mida loetakse vallutamatuks mere poolt, on võrdlemisi kerge vallutada maa poolt, kuna kogu selle maa-ala suurus on kõigest 5 km². Ja kuigi inglased suudaksid vallutuskatsetele vaatamata Gibraltari maalapikest oma käes hoida, siis ei saada ikkagi Gibraltarit kasutada laevastiku baasina. Põhjuseks on, et Gibraltari sadamat võib tulistada kaugelt sisemaalt ja Gibraltaril ilma laevastikuta ei ole inglastele suurt tähtsust, pealegi kus veel umbes 20 kilomeetri laiuse Gibraltari väina teisel kaldal, nimelt Hispaania-Maroko rannikul on juba üles seatud mitte-inglise rannapatareid. Näeme siis, et juhul, kui Hispaania liitaks itaallastega Inglismaa vastu, võidaks inglise laevastik välja lülida mitte üksnes Vahemere idaosast, vaid Vahemerest üldse.

Teine põhjus, miks Inglismaa näeb tonti Hispaania kodusõjas, on Baleaari saared. Teame, et Baleaariid vallutati Hispaania valitsuselt tegelikult itaallaste poolt ja et Majorka saarel on praegugi Itaalia lennuväe tugikoht, nimeliselt küll kaubanduslik. Baleaariid asuvad aga nii Gibraltar-Malta kui ka Prantsuse lõunaranniku ja Põhja-Aafrika

ranniku vahelisel teel. Nendele saartele baseeruvad laevastiku kerged jõud ja õhujõud on suureks hädaohuks mõlemale mainitud teedest. Võib koguni öelda, et nendelt saartelt on väga hõlpsa üldse katkestada Prantsusmaa ja Põhja-Aafrika vaheline ühendus. Seega siis itaallased omandades Baleaari saared nõrgendavad väga Inglismaa liitlast Prantsusmaad ja itaallaste seisukord maarindel muutub hõlpsaks.

Gibraltari saatus ja Baleaari saared ei ole siiski ainukesed küsimused, mis huvitavad Inglismaad Hispaania sõjas. Ja lõpude lõpuks, kui Itaalia suudakski Gibraltari väina sulgeda inglastele ja katkestada Prantsusmaa ühendused Vahemerel, siis samuti võivad inglased oma laevastikuga sulgeda itaallastele väljapääsu Vahemerest. Tagajärg on, et Inglismaa ja Prantsusmaa võivad vabalt kasutada Atlanti ookeani sõiduteid, mis on iseäranis tähtis Prantsusmaale tema kolooniate ühenduse tagavarateena.

Kui aga Hispaania põhja- ja läänerannik on samuti Inglismaa vastase kasutada, siis asutades sinna allveelaevade ja lennuväe baase, võidakse juba ohtlikuks muutuda kõigile Briti Impeeriumi ühendusteedele nende keskkohal, s. o. Inglismaa rannik. Samuti võidakse siis tõhusalt takistada liikumist ka Prantsuse läänerannikul, katkestades seega kõik Prantsusmaa mereühendused. Kui arvestada asjaolu, et sakslastel oli Maailmasõja puhkemisel kõigest 23 allveelaeva, mis polnud kunagi käinud rannavetest kaugemal ja mida omadustelt ei saa võrreldagi praeguste allveelaevadega, siis võib kujutleda, kuivõrd suurt tähtsust annab Inglismaa Itaalia praegusele 80-le modernsele allveelaevale. Juhul, kui nende baas on Inglise peaühenduste läheduses. Kui aga Itaalia allveelaevade baas jääb edasi Vahemerre, siis ei ole inglastel raske neid ka Vahemerre sulgeda.

Gibraltar, Baleaariid ja Hispaania põhja- ja läänerannik ongi need tegurid, mis sundisid inglasi toetama Hispaania valitsust. Neile lisanduvad arusaadavalt ka asjaolud, et üldse on ju ebasoovitav näha oma vastase leeri tugevnenemist uue liitlasega ja et Hispaania ühinemisega Itaaliaga võiks Inglismaa kindlamal liitlasel Prantsusmaal üle jõu käia võitlus mitmel maarindel samaaegselt.

D. Jõudude grupeerumine Vahemere ümber.

Vahemere probleemid nähakse kõigepealt Inglismaa ja Itaalia võitlust ülevõimu eest Vahemerel. See võitlus on võitlus meredevalitsemise eest. Toodud laevastikkude tabelit vaa-

deldes näeme, et Inglismaa laevastiku ülekaal Itaalia üle on umbes neljakordne. Et Inglismaa juba oma praeguste lennukite kandjatega saab alaliselt laevastiku juures hoida umbes 400 lennukit, siis ei ole ka Itaalia õhujõud Inglise laevastikule võitmata raskuseks. Tuleb veel juurde lisada, et Inglismaa lahingulaevad on viimasel ajal ümber ehitatud, eriti õhukallal etunge silmas pidades, s. o. nende tekisoomust ja õhukaitserelvastist on palju suurendatud. Peale selle on Inglismaa ümber ehitatud osa vanemaid ristlejaid eralisteks õhukaitsepatarideks, mida Inglise laevastikus, praegust olukorda iseloomustavalt, hüütakse „Anti-Mussoliniideks“. Nähtub, et jõudude vahekorraldus on säärane, et Itaalia ka kõige suurema õnne juures ei suuda riisuda inglastelt meredevalitsemist ja et Inglismaa on suuteline igas tingimuses katkestama Itaalia mereühendusi.

Jälgides Itaalia sõjalaevastiku ehitust näeme, et Itaalia teeb viimasel ajal suuri jõupingutusi oma laevastiku tugevdamiseks. Arvestades aga Itaalia suhtelist vaesust Inglismaa kõrval näib, kui midagi jalust rabavat ei juhtu, et Itaalia ka kümnete aastate jooksul ei suuda endale soetada inglaste omast suuremat laevastikku. Et kuidagi tasakaalustada jõude Inglismaaga, on siis Itaalia sunnitud otsima endale abilisi väljastpoolt. Esimesena tuleb kõne alla Saksamaa.

Itaalia-Saksamaa sõpruse alused on mitmekülgsed. Siin võib mainida kõigepealt väliselt ühtuvaid ilmavaateid. Täheksan meelegraafikuga ilmavaadete ühtumise kohta sõna „väliselt“. Tegelikult näitab meile, et Mussolini ei ole sugugi alati nii kommunismi vastane, kui seda reklameeritakse praegu seoses Hispaania sõjaga. Tarvitseb ainult meenutada, et Itaalia olid umbes 10 aasta eest N. Venega parimad suhted, et praegu Venemaal ehitatavate „Kirovi“-tüübiliste ristlejate kavad on pärit Itaaliast ja ehitamine ise teostus alles möödunud aastal Itaalia eriteadlaste järelevalvel. Sääraseid näiteid võib tuua veel palju, nagu praegune kahe destroyeri ja ühe ristleja ehitamine N. Venele Itaalias, omaaegne N. Vene lennuväe korraldamine itaallaste poolt. Kuid et praegu Itaaliale on kasulik olla Saksamaa sõber, siis ühtubki Mussolini nüüd täieliselt Hitleri kommunismivastaste lööklausetega, tõmmates sellega enda poole ka teistes riikides sääraseid parempoolseid elemente, kellel ei jätku küllaldast kainust olukorra põhjalikuks analüüsimiseks.

Teine põhjus, mis seob Saksamaad Itaaliaga, on asumaade küsimus. Saksamaale on selge, et sõprustundest üksi Inglismaa ei hakka temale loovutama oma asumaid. Järelikult tuleb liituda Inglismaa vastastega, et siis õigel momen-

Suurriikide laevastikkude võrdlustabel.

Laevade arv Laevade tüüp	1. Inglismaa		2. Itaalia		3. Prantsusmaa		4. Saksa		5. Jaapani		6. N. Vene		7. USA		1 + 3		2 + 4 + 5		
	valmis/ ehitusel	kavatsetud	valmis/ ehitusel	kavatsetud	valmis/ ehitusel	kavatsetud	valmis/ ehitusel	kavatsetud	valmis/ ehitusel	kavatsetud	valmis/ ehitusel	kavatsetud	valmis/ ehitusel	kavatsetud	valmis/ ehitusel	kavatsetud	valmis/ ehitusel	kavatsetud	
Lahingulaevad	15/5	5	4/4	—	7/3	—	3/4	—	9/—	2	3/—	—	14/2	2	22/8	5	16/8	2	
Lennukitekanid	7/5	—	—	—	2/—	—	—/2	—	4/2	—	—	—	3/3	—	9/5	—	4/4	—	
Rasket ristlajad	15/—	—	7/—	—	7/—	—	—/3	—	12/—	—	1/3	—	17/1	—	22/—	—	19/3	—	
Kerged ristlajad	45/17	—	12/—	—	12/1	—	6/2	—	23/3	—	4/—	—	10/9	—	57/18	—	41/5	2	
Destroierid	157/50	—	60/16	—	60/13	—	7/15	—	100/15	—	19/8	—	213/32	16	217/63	—	167/46	—	
Torpeedopaadid	—	—	56/20	—	11/1	—	12/12	6	8/4	8	19/	—	—	—	11/1	—	74/36	14	
Allveelaevad	55/17	—	88/20	—	78/11	—	36/15	10	64/1	—	ca 100/	—	84/16	7	133/28	—	188/36	10	
Muid sõjalaevu	225/48	—	128/17	—	123/32	—	106/37	—	56/1	—	?	—	187/—	—	348/80	—	290/55	—	
Valmis ja ehitusel laevade tonnaaž kokku	2.100.000 t.	650.000 t.	800.000 t.	450.000 t.	1.050.000 t.	ca 500.000 t.	1.750.000 t.	2.900.000 t.	2.150.000 t.										

Märkus: Ehituskavatsused kerge jöndude alal on suurelt osalt tabelis esitamata, kuna need on tavaliselt väga muhtlikud.

dil Briti lövi nahajaotusest ka oma osa saada ehk siis sobival hetkel nõuda Inglismaalt erapooletuks jäämise eest kompensatsiooni asumaade näol. On küsitav, kas oleks Rooma-Berliini teljest üldse asja saanud, kui Inglismaa oleks omal ajal nõustunud Saksamaale tagasi andma vähemalt osagi endistest Saksa asumaadest. Praegu näib aga Rooma-Berliini sõprus õige kindlail jalgadel seisvat ja seega on ka Saksamaa kistud kaasa Vahemere probleemi lahendusse.

Vaadeldes veel kord toodud laevastikkude tabelit näeme, et ka Saksamaa ja Itaalia laevastikud koos ei suuda võistelda Inglise laevastikuga. Ka mitte arvuliselt, rääkimata juba sellest, et Itaalia ega Saksamaa laevastikkude peajõududes ei leidu ühtegi laeva, mis oleks tulejõult võrdne ka kõige nõrgema Inglise lahingulaevaga. Oli siis tarvis siduda veel väga tugevalt Inglise laevastik kaugemale Vahemerest ja Põhjamere. Tekib Rooma-Berliin-Tokio kolmnurk. Kas on selle kolmnurga tekkimises süüdi Itaalia Duce, Saksa Führer või tõusva päikesemaa pojad, on raske öelda, sest selliste sündmuste telgitagused on harilikult varjul kõrvaliste eest. Paistab siiski, et selle kolmnurga tekkimise algatajad on Saksa ja Jaapan. Igatahes see kolmnurk on kõigile asjaosalistele kasulik. Rooma-Berliin näevad heameel inglaste laevastiku ja Inglise ja N. Vene tähelepanu sidumist Kaugesse Itta, Tokio aga näeb samasuguse heameelega Inglise käte sidumist Vahemerel. Nüüd on ka saavutatud tasakaal laevastikkude alal. Esiialgu näib küll veel loorbereid lõikavat ainult Jaapan.

Rooma-Berliin-Tokio nimelisel antikommunistliku kolmnurga sünnitamise kesusel tekkis ka inglaste sõpru. Kui veel Abessiinia sõja algul Prantsusmaa sümpaatiad olid tugevasti Itaalia pool ja Prantsusmaa tollal takistas mitmeti Inglismaa nõudmist läbiviimist Rahvasteliidus, siis on nüüd asi vastupidine. Inglise-Prantsuse sõprust nõuab nüüd ka olukord. Kõigepealt näeb Prantsusmaa sakslastes alati oma vaenlasi. Juba ainult Itaalia-Saksamaa sõbrustamine sunnib Prantsusmaad otsima endale liitlasi mujalt. Ja Inglismaaga sõbrustamine on prantslastele ka kõige soodsam, kuna Prantsuse rannik ja tema tähtsaimad ühenduste kolooniatega seisavad Inglise mereväe täielise kontrolli all, nagu juba varemalt vaatlisime. Peale selle ei ole Prantsusmaal ka suuremat kasu Briti Impeeriumi lagunemisest, sest Prantsusmaal on asumaaid seevõrra, et nende valitsemine tekitab juba praegugi küllalt muresid. Just vastupidi kardavad prantslased Inglismaa nõrgenemisel üksi jääda alati kardatud ja vihatud sakslaste vastu. Selles mõttes on huvitav tähele panna Saksamaa jõu kasvami-

sele paralleelset sümpaatia suurenemist inglaste vastu Prantsusmaal. Igatahes praegu näib London-Pariisi telg seisvat ehk kindlamaltki kui Rooma-Berliini telg. Laevastiku tabelis on toodud ka kokkuvõtte merejõudude kohta, kus ühel pool on Inglismaa, Prantsusmaa ja teisel pool Itaalia, Saksamaa, Jaapan. Näeme, et kolm viimast kokku on siiski tunduvalt nõrgemad kui kaks esimest. Sellega on jõudude vaekauss vajunud jällegi Londoni poole ja Rooma tunneb ennast veel liiga kerge olevat.

Oleme seni jõudude võrdluses vaadelnud ainult poolte merejõude. On iseenesest selge, et kui Vahemere probleemi korra peaks hakatama relvadega lahendama, siis tuleb jõukatsumine ka maal. Kuna on väga raske võrrelda ka mainitud riikide maajõude, siis jätan siin kõrvale kõik võimalikud sündmused maal. Täheandan selles suhtes siiski, et kogemuste põhjal, mis saadi Abessiinias, Hispaanias ja Hiinas, näib, et pärast Maailmasõda tekkinud teooria tulevase sõja lühiajalisusest, kus õhujõudude poolt paisatakse ühe hoobiga segi kogu vastase riiklik ja sõjaväeline korraldus, ei ole enam paikapidav. Näib, et ka tulevikusõda kujuneb, jõudude ligikaudsegi võrdsuse juures, kurnamissõjaks, kus võitjaks tuleb see, kes ennast paremini suudab varustada varadega ja materjalidega. Tulevases sõjas on see veel enam oluline kui Maailmasõjas, sest nüüdisaja sõda neelab veel palju rohkem materjale.

Et kõik asjaosalised riigid, nagu nägime varem toodud majanduslikus ülevaates, olenevad täieliselt ehk väga suurel määral mere kaudu tulevast sisseveost, siis võime öelda, et Vahemere probleemi lahendamise ka maal otsustab laevastik. Riik, kes tahab võitjaks tulla ehk kestvamalt võidelda Vahemerel, peab omama meredevalitsemist. Kui seda ei ole, siis peab vastav riik omama nii suurt ülekaalu jõududes maal, et tema sõjaväed võiksid vastase riigist paraadimarsil läbi sammuda.

On siiski veel võimalus vähendada meredevalitsemise tähtsust ka käesoleval juhul. Nimelt kindlustades endale tarviliste ainete hankimise maad kaudu. Ja kohe näeme, et töö käib ka selles suunas.

Saksa-Austria „anschluss“ suurendab Rooma-Berliini kaalu nii sõjaliselt kui ka materjalset. Ungari sõprus Itaaliaga ja Saksamaaga näib jätkuvat sama kindlalt. Lisaks lugesime mõni aeg tagasi ajakirjandusest Rumeenia kaldumisest fašismi. Hiljem asendati küll fašistlik Rumeenia valitsus uuega, kuid tõsiasi on, et fašistlik vool Rumeenias on viimasel ajal saanud väga tugevaks. Kui see esialgu Rumeenia sisemine asi kutsus esile ka Rumeenia välispoliitilise ümberorienteerumise, siis on Itaalia saavutanud tähtsa võidu. Rumeenia suudab varus-

tada õli ja viljaga mitte üksnes Itaaliat, vaid neid jätkub ka veel Itaalia liitlasele Saksale. Kui Rooma-Berliini teljele suudetakse juurde tõmmata ka veel Jugoslaavia, nagu seda kardetakse Jugoslaavia peaministri Stojadinoviči Rooma ja Berliini külaskäikude alusel, siis väheneb Itaalia ja Saksamaa mere kaudu tuleva sisseveo tarvidus tunduvalt ja Inglise mereväe ülekaal ei anna ennast sõja olukorras enam nii valusalt tunda.

Kui praegusel momendil näib, et Rooma-Berliini telg tugevneb ehk võib olla lähemas tulevikus uute riikide juurdetulekuga, siis ei või sugugi öelda, et sõja juhul ka London ja Pariis kahekesi jääksid. Jättes kõik muud mõjutused kõrvale ja vaadeldes asja ainult Vahemere seisukohalt võime öelda, et praeguse Itaalia ja N. Vene vahel valitsevate teravate suhete juures ei ole N. Venele ükskõik, kas Vahemerd valitseb Itaalia või Inglismaa. Ülevõimu üleminekus Itaaliale näeb N. Vene praegusel poliitilisel momendil Vahemere sulgemist tema Musta mere välisliiklusele. Kuna Must meri on aga praegu N. Vene väliskaubanduse peatee, siis on arusaadav, et N. Vene püüab seda teed endale ka lahti hoida. Võime siis oletada, et kui Vahemerel algab jõukatsumine ülevõimu pärast, siis ei jää N. Vene ükskõikseks pealtvaatajaks. Kuivõrra aga N. Vene suudab ja saab abistada London-Pariisi võitlust Rooma-Berliini vastu, on probleem omaette, mille lahendus oleneb väga mitmest põhjustest, kõigepealt aga N. Vene sisemistest oludest ja olukorra arengust Kauges-Idas.

Peale N. Vene on ka veel Kreeka oma kindel põhjus kaasa rääkida Vahemerel. Paisatab, et Kreeka väga mitmelgi põhjusel kaldub Inglismaa poole. Kuidas aga suhtuks Vahemere heitluse Türgimaa, selle kohta on raske midagi kindlalt öelda. Siin võib päevakorra kerkida usuliste ja poliitiliste sümpaatiade vastuolu, mille juures ootamatused on tõenäosed.

Näeme siis, et võitluseks Vahemere pärast on Itaaliale lähemaks liitlaseks Saksamaa ja neid ühes Austriaga abistab kaudselt oma huvides Jaapan. Peale selle on Itaalia suutnud oma poole võita Ungari. Hispaania kohta on veel varajane teha järeldusi, sest ka valitsusvastaste võit ei tarvitse veel tähendada Hispaania täielist üleminekut Itaalia leeri.

Inglismaa oma ülevõimu alleshoidmiseks Vahemerel sellevastu võib kindlasti arvestada Prantsusmaa abi ja peale selle N. Vene poolt vähemalt heatahtlikkust. Ka võib Inglismaa arvestada Ameerika Ühendriikide heatahtlikkust, kuna Ühendriikide rahvamass on praegusel momendil kindlasti nii Itaalia kui ka Saksamaa ja Jaapani vastane.

E. Inglismaa vastus Itaalia väljakutsele.

Vaatlesime seni sündmusi Vahemerel, mis on lavastunud enamvähem Itaalia algatusel või mis on tekkinud Itaalia eesmärkide taotlemisel. Vaatleme nüüd ka, mida on ette võtnud Inglismaa vastuseks Itaalia väljakutsele ja mis seni veel esitamata.

1936. aastal jõudsid inglased selgusele, et Malta laevastiku baasina on liiga kättesaadav märk itaallastele. Algas uute laevastiku baaside loomine Küprose saarel ja Haifa sadamas. Uute Inglise laevastiku baaside paremus on, et need on suurematel aladel, seega vähem vastuvõtlikud õhuohule. Teiseks on lahendatud laevastiku varustamine kütteenainega, kuna Iraki õliallikaist tuleb Haifasse otsene toruühendus. Peale selle on Inglise Vahemere laevastik neist baasidest suuteline kestvalt tegutsema Briti Impeeriumi ühenduste sõlmepunkti, s. o. Egiptuse, Palestiina ja Suessi kanali vahetus läheduses ja ei ole karta Inglise laevastiku väljalüümist Vahemere idaosast Tuneesia väina sulgemisel.

Samal ajal sõlmiti Egiptusega leping, mis võimaldab inglastel pidada Egiptuses alalist sõjaväge ja võimaldab kasutada Aleksandria sadamat Inglise laevastiku baasina.

Peasündmuseks tuleb aga lugeda Inglise avaliku arvamise ja valitsuse ärkamist pärast maailmasõjaegsest unest Inglise riigikaitse korraldamisel. Saadi aru, et Inglise kaitseüsteem kui ka relvad ei suuda enam täita Impeeriumi kaitse ülesandeid. 3. märtsil 1936. a. esitab Inglise valitsuse kuulsal Valgeraamatul, mis toob täielise pöörde Inglise relvastusesse. Sellele järgneb teine Valgeraamat 16. 2. 1937 ja täiendus sellele sama aasta aprillis. Nende tagajärjel näeme Inglise lahingulaevade arvu suurendamist 15-lt 25-le, ristlajate arvu suurendamist 50-lt 70-le, destroyerite arvu suurendamist 150-lt 250-le jne. Peale selle moderniseeritakse ja täiendatakse lennuväge nii, et peale reservide on teenistuses 1750 täiesti moodsat lennukit, millele tuleb juurde arvata veel 685 mereväe käsutuses olevat lennukit. Samuti suurendatakse ka maavägesid ja moderniseeritakse täieliselt ka maavägede relvastis. Väga tähtsaks tuleb lugeda veel rahvamassi kaasatõmbamist õhukaitse korraldusse, sõjatööstuse ümberorganiseerimist, suuremate reservide soetamist nii isikulisel kui ka materjali alal ja toidutagavarade soetamist ning sõjaegse toitlustamise juhtimise keskuse asutamist. Ei jäeta tähele panemata ka laevastiku baase ja Gibraltar, Malta, Küpros, Haifa, Suessi kanali piirkond, Aden, Perim, Singapur jne. saavad tugevama ja moodsama relvastise. Samal ajal ehitatakse

baasidesse suuri maa-aluseid kütteõli tagavara tanke ja korraldatakse muude tagavarade soetamist ja säilitamist. Huvi väärrib siin ka inglaste tõsine kartus Vahemere ühendustee katkemise eest, mille tasakaalustamiseks algatatakse kindlustatud baaside loomist laevateel ümber Aafrika. Nii näeme uute kindluste, baaside ja abibaaside tekkimist Ülestõusmise saartel, P. Helenal, Durbanis, Mombasas, Mauritiuse saartel ja Sokotra saarel; eriti võimsaks tahetakse välja ehitada Kaplinna laevastiku tugikoht.

Samaaegselt mõjutab Inglismaa oma domiinioone asuma relvastise suurendamisele, eriti aga relvatööstuse arendamisele. Ja näemegi suurte relva- ja lõhkeainete tehaste kerkimist Kanadas, Austraalias ja Lõuna-Aafrikas. Viimasel teguril on võrdlemisi suur tähtsus. Mäletame veel Maailmõjast, missuguseid raskusi tuli inglastel läbi teha, et hankida sõjatööstuse toorainete vedamiseks vajalisel arvul kaubalaevu. Asi muutub muidugi hoopis lihtsamaks, kui mitmekümne miljoni tonni toorainete asemel tuleb sisse vedada kõigest mõnisada tuhat tonni valmistooteid.

Näeme, et Inglismaa tahab jõule vastu panna jõuga, loobudes senisest lepingute ja traktide süsteemist. Muidugi kõik see suur relvastusprogramm nõuab täitmiseks aega, isäranis mereväe alal. Inglismaa hakkab aga juba nüüd ennast siiski veidi kindlamana tundma. Inglismaa relvastusprogrammi täitmise lõpetamine oli ette nähtud 1942. aastaks. Kuna aga tempot on möödunud aastal tunduvalt suurendatud, siis võib Inglismaa pea kõigil relvastuse aladel rahulikult tulevikku vaadata juba poolteise kuni kahe aasta pärast. Inglismaa on siis praegusel momendil juba ületamas kõige kriitilisemat hetke.

F. Oletusi Vahemere probleemi lahendamiseks.

Kui seni esitatule olid aluseks peamiselt sündinud faktid, siis tuleb edaspidi laskuda oletuste valda.

Kuidas laheneb Vahemere probleem?

Vaatleme kõigepealt, kas on loota kummaltki poolt järeleandmist.

Inglismaa kohta võime kindlasti öelda, et siitpoolt on väga raske seda oodata. Järeleandmine Inglismaa poolt tähendaks väga tõenäoselt Briti Impeeriumi lagunemise algust, nagu seda juba vaatlesime varemalt. Inglismaa võib-olla on sunnitud alla neelama veel mõned kõrvalöögid oma uhkusele; Inglismaa võib-olla ehk nõustub kriitilisel hetkel loovutama koguni mõne oma lõunapoolseist Aafrika asumaist;

kuid uskuda, et Inglismaa loovutaks tükikesegi Vahemere ääres kättevõidetud maast ilma relvi haaramata, näib võimatu.

Kas loobub siis duce Mussolini täitmast Itaalia rahvale antud lubadust uuesti ehitada võimas Rooma Impeerium?

Seni ei ole selleks tundemärke. Just vastupidi näeme Itaalia veel agaramatki tegevust kõigil rindeil. Mussolini sõnad: „Vahemeri on Inglismaale ainult üks tee, Itaaliale aga kogu elu“, näivad ju ka õigustatud olevat. Niikaua kui Itaalia on korgitud Vahemerre kui pudeslisse, kust väljapääs on ainult Inglismaa heatahtlikkusest, ei ole Itaaliale ikkagi tõsisest kaalu maailmapoliitikas kaasarääkimisel. Et Itaaliale on kindel tahe kaasa rääkida, seda tõendab tema soov luua ookeani laevastik, tema üha kasvav relvastis, tema kasvav sõjavägi ja seda tõendab ikka avalikumalt ka Duce Mussolini oma kõnedes.

Millele rajab Itaalia siis oma lootused?

Näib kaunis kindel olevat, et praeguse jõudude vahekorra juures on Itaaliale raske loota häile tagajärgedele Vahemere probleemi lahendamisel. Kui Itaaliale ühes oma liitlastega peaks mõnes kohas õnnestuma saavutada üksikuid võite, siis arvestades varade, materjali ja inimeste tagavarasid tuleb Itaalia sõjast välja ikkagi enam kurnatuna kui Inglismaa, kelle tagavarade ulatus on tohutu. Arvestades riikide jõukust ei ole ka ette näha, et Itaalia suudaks kunagi relvastise võidujooksus ületada Inglismaad.

Kuid kus ei aita jõud, seal peab aitama nõu! Ja näemegi, et Itaalia püüab kõigepealt endale võita liitlasi. Hispaania küsimus on ikka veel suur trump Itaalia käes. Samuti näeme järjekindlat intensiivset Bari raadiojaama kihutustööd araablase seas. Peale selle kuuleme siit ja sealt relvade salavedu araablasele. Eriti agar näib Itaalia tegevus olevat ka Egiptuses. Ja Egiptuse fašistlik partei teeb inglastele tõsisest muret, ehkki vafdistide ehk inglasi poolda-val parteil on senini veel ülevõim nii rahva hulgas kui ka parlamendis. Paralleelselt sellega käib ka kihutustöö antikommunismi tähe all väga paljudes riikides. Peale selle töötab ju ka Moskva tahtmatult Itaalia kasuks, lõhkudes oma kihutustööga Briti Impeeriumi ja Prantsusmaa sisemist ühtlust ja seega nõrgestades teda.

Näib siis, et Itaalia on kõigi oma jõududega äraootaval seisukohal. Ta ootab oma seisukoha tegevnenemist Hispaania juurdevõitmisega. Ta ootab araablase üldist vastuhakkamist oma senistele peremeestele. Ta ootab Prantsusmaa laskumist kodusõja keerisesse ehk vähemalt Prantsusmaa suuremat sisemist nõr-

genemist. Ja kui siis veel õnnestub õli tulle valada alati kääriavas ja keevas Indias ja kui Inglismaa ja Prantsusmaa käed on seotud oma sisemiste ja oma asumaade asjadega, siis võib Itaalia, pannes mängu oma jõud, haarata kiire löögiga endale sobivad palad.

Lõppsõna.

Kas esitatud lahendused on õiged ja ainukesed, selles ei või muidugi kindel olla. Esitatud on pilt, mis näib kõige loogilisemana Vahemere sündmuste analüüsimisel.

Tuleb aga meeles pidada, et Vahemere probleemi lahendamist mõjutavad ka sündmused mujal, nagu olukord Kauges-Idas, Ameerika seisukoha võtmine ja teised. Peale selle on määravaks teguriks ka, kes on tulevikus isikud, kes jätkavad sündmuste arendamist; kas on isikud küllalt jõulised, et muuta ajaloo ratta veeremise suunda ja et pidurdada ja vaos hoida kord liikvele pandud ürgjõude. Ka ei ole meil kindlasti teada üksikute riikide, eriti Rooma-Berliini tegevusekavad ja lõplikud tegevuse sihid.

Igatahes Vahemeri võib veel üllatusi valmistada mitte üksnes kõrvaltvaatlejale, vaid ka asjaosalistele enestele. Ja kuigi Inglismaa ja Itaalia võib-olla jõuavad praegu mingisugusele kokkuleppele, siis ei tähenda see võitluse raagemist. See tähendab ainult, et võitlevad pooled tahavad puhkust kuni paremate aegadeini.

Niikaua kui asjaosalised suurriigid tunnevad ennast veel jõulistena lahendama Vahemere probleemi relvadega, jääb ka kõuepilt Vahemere kohale püsima.

Enne kui lõpetada, peatun mõne sõnaga ka Vahemere probleemi mõju juures meie riigile.

Otsest mõju Vahemere küsimusel meile ei ole, kuna meie kaubandus Vahemere riikidega on väike. Meie kaubalaevad aga, mis kujutavad meie pea ainsaid huviobjekte Vahemerel, võivad seal liikuda arvatavasti ka siis, kui ülevõim Vahemerel siirduks uutele peremeestele. Muidugi, kui asi Vahemerel peaks kord minema relvastatud kokkupõrkeni, siis võib sõjakära kanduda ka kaugemale ja ka meilgi võib raskusi tekkida erapooletuse säilitamisel. Kuid lugu on sama ka siis, kui sõjavanker hakkab veerema mujal.

Ühes suhtes puudutab Vahemeri meid siiski. N. Vene jõukamad ja viljakamad osad on Lõuna-Venemaal. Lühim tee sealt maailmaturgudele on läbi Musta mere ja Vahemere. Ja pärast Maailmasõda näemegi Venemaa väliskaubanduse suundumist ikka enam Musta mere, siis ka Vahemere kaudu. Seega kaob ikka enam N. Vene majanduslik huvi Läänemere vastu.

Maailmasõja mõju mererelvastisele ja laevatüüpidele, nende tänapäevane areng ning meresõja vormide edaspidise arengu tendentse.

Maailmasõda 1914. a.—1918. a. jättis järele tuleviku põlvedele rikkaliku päranduse operatiivtaktikalise materjali näol, mis pole kaotanud oma väärtust ka tänapäeval. Nende põhjal on teostunud hiigla muudatused mitte ainult materjalosas ja lahingutehnikas, vaid ka inimkoosseisus. Eriti tunduvalt on muutunud tingimused meresõjategevuses merel.

Et selgitada, milliseks kujuneb muutunud olukord tuleviku meresõjas, seks tuleks:

- 1) analüüsida Maailmasõja lahingulisi kogemusi, võttes järeltõlge aluseks järgnevaiks harutlusiks;
- 2) selgitada muutunud tingimusi merel tegutsemiseks, seoses uute ja vanade lahinguabinõude arenguga;
- 3) selgitada meresõja vormide edaspidise arengu tendentse.

Maailmasõja kogemusi, lahinguabinõude areng ning kasutamine sõja ajal. Uute võitlusabinõude ilmumine tegevuseks merel ja nende mõju meretaktikale.

Artilleria ja selle kandjad.

Suurriikide laevastikkude ennemaailmasõja-aegset ajajärku iseloomustab lahingulaevade rivisse astumine, mille peaartilleria moodustasid 280—344-mm suurtükid. Artilleria tulevõimsuselt need laevad ületasid tunduvalt oma eelkäijaid „soomuslaevu“, eriti suurtel laskekaugustel. Kui arvestada veel ka nende paremat soomust ja viimistletud šottide süsteemi, siis peab küll märkima, et tolaaegsele sõjatehnika arengule vastavalt nad ühendasid endas maksimumi pealetungi- kui ka kaitsevahendeid.

Moodustades laevastikkude peajõu olid lahingulaevad tolaaegsete vaadete kohaselt need laevad, millede peaülesandeks oli vastase laevade hävitamine merelahingus.

Lahingulaevade erinevusena kasutati lahinguristlejaid, mis läksid lahku lahingulaevadest vaid veidi suurema kiiruse, kergema soomuse ja vähema arvu raskekaliibriliste suurtükkide poolest.

*) N. Vene meresõjaajakirjanduse kohaselt.

Lahinguristlejate ülesandeks oli peajõudude taktikaline luure ja peajõudude lahingu ajal vastase kolonni pea haaramine või teisiti „crossing the T“ manöövri teostamine.

Artilleria osutus pearelvastiseks veel soomuristlejail (kaliiber kuni 254 mm) ja k.ristlejail (kal. kuni 152 mm). Nende laevade ülesandeks oli peajasjalikult luure ja valve kui ka lahingulaevade koondise kaitse vastase torpeedorünnakuist ja tegutsemine kommunikatsioonidel.

Artillerialaevadeks sõna kitsas mõttes olid suurtükilaevad, mis olid relvastatud nii kerge kui ka keskmise artilleriaga.

Sõja kestel tekkinud vajadus suuremal mõdul rannapatareidega võitlemiseks, jalaväe ja tiiva toetamiseks kutsus uuesti esile nn. monitorid, mis olid relvastatud piiratud arvu raskekaliibriliste suurtükkidega kuni 381 mm (15").

Mis puutub veeskjate, torpedopaatide, traalerite, a-laevade jne. artilleriarelvastisse, siis oli see määratud rohkem kaitseks vastase kerge pealveejõudude vastu. Destroyerite artilleria suhtes oldi enne Maailmasõda veel mitmesugusel arvamusel. Samal ajal kui saksa ja vene laevastikes vaadati destroyerite kui torpedo-ataakide teostajaile, kus artilleria oli vaid kõrvalrelv, omasid inglise destroyerid palju tugevamat artilleriat — osalt koguni torpedoaparaatide arvel.

Esimesed destroyerite vahelised kokkupõrked kui ka täiendavad ülesanded, mis määrati destroyerite valveteenistuse näol, märkisid kohe tugeva artilleriarelvastise vajadust neil laevadel. Tagajärjeks oli see, et ka sakslased suurendasid oma destroyerite artilleriarelvastist suurimail kuni 4—150-mm. Vene „Novik“-tüübilisil oli kavatsus üles seada alguses 2 — 102-mm nelja kolmetorulise torpedoaparaadiga, kuid hiljem varustati nad 4—5 — 102-mm suurtükiga ja 3 torpedoaparaadiga.

Sõja kestel suurendati artilleria kaliibrit kogu aeg ja kui raske kaliiber piirdus sõja algul 280—344-mm, siis lõpuks oli see tõusnud juba 356—381 mm. Samal ajal kavatseti uutel projekteeritud lahingulaevadel üles seada 406-mm (16"), 457-mm (18") ja koguni 20" suurtükid.

Kui aga Vahemeri Venemaale sulgeda, mis võib kergesti juhtuda, kui Vahemerel satub peremeheks Itaalia, siis on Venemaa sunnitud suunama oma pilgud jälle terasemalt Läänemerele. Säärasel korral on Venemaale tarvilik suurem liikumisvabadus ja ruum Läänemerel ja meie ei või

sugugi kindlad olla, et ka meie riik ei satu siis teele ette Venemaa uute välisteede rajamisele.

Meie riigi huvides näib siis olevat, et Vahemeri jääks praegusesse olukorda, et seal valitseks rahu ja et Vahemere kasutamine oleks vaba kõigile.

On päris selge, et viimane asjaolu nõudis ka laevade veeväljasurve suurendamist.

Tolleaegset raskekaliibri võimsust illustreerib kiire inglise lahinguristlejate *Indefatigable*, *Invincible* (20 000 t, peaartill. 8—305-mm) ja *Queen Mary* (29 700 t, 8—343-mm) hukutamine saksa lahinguristlejate tulega 280—305-mm suurtükkest, kuigi seda põhjustasid veel teised tegurid.

Soomusristlejate artilleeria nõrkust võrreldes lahingulaevade omaga tõendati ka sõja ajal korduvalt. Näiteks Spee eskaadri hävitamine *Falklandis* 8. 12. 14. (lahinguristl. *Invincible* ja *Inflexible* — soomusr. *Scharnhorst* ja *Gneisenau* vastu), soomusristleja *Blücher* hukkumine inglise lahinguristlejate tulest *Doggerbanki* lahingus, inglise soomusr. *Defence Warrior* ja *Black Prince* hävitamine *Jutlandis*, *Goebeni* võitlus vene vanade lahingulaevadega jne.

Raskekaliibri laskeulatatus tõusis sõja ajal kuni 110—150 kaablile, kuid lahingus laskekaugus piirdus harilikult nähtavusega ning oli tunduvalt väiksem. *Doggerbanki* lahing algas umbes 100 kaablilt ning kaugus vähenes hiljem kogu aeg; *Jutlandi* lahingus toimnes lahinguristlejate duell 65 ja 100 kaabli piirides, kuna admiral *Hoodi* lahinguristlejate lahingusse astumisel oli kaugus vastaseni koguni 40—50 kaablilt. Raskekaliibri laskeulatavuse täielikult ärakasutamisele ei teinud raskusi mitte ainult nähtavus, vaid ka sihtimise ja tulejuhtimise raskus suurtel distantsidel. Selgus kesktulejuhtimise suur vajadus kõigil laevadel, eriti suurtel laevadel marssidelt.

Artilleeria tabamuse kohta lahinguis võib otsustada järgmiste andmete järele.

Siin peab märkima, et laskekauguste suurenemisega suurenes kogu aeg ka optiliste abinõude tähtsus (optilised sihteriistad ja kaugusmõõtjad). Parema optika olemasolu sakslasil võimaldas neile väga tihti lõpetada eellaset ja üle minna turmamisele palju varem kui nende vastased. Tihti saadi ka katangud esimeste kogupaukudega. *Jutlandi* lahingus näiteks vajasis sakslased eellaskeks 3 minutit, kuna inglased 6 minutit.

Suurte laevade koondlase ei andnud sõja ajal suuri tagajärgi, mida tõendavad inglise-prantsuse koondise tegevus austria ristleja *Zenta* suhtes 16. 08. 14; vene ristlejate *Admiral Makarov*, *Bajan*, *Bogatõr* ja *Oleg* kokkupõrge saksa kergeristlejaga *Augsburg* ja veeskjaga *Albatross* *Gotlandi* läheduses 21. 07. 15.

Laevastikkude ja nende lahinguvahendite päraatsõjaaegne areng toimus riikide väliste kui ka sisemiste lahkarvamiste ja suurriikide mererelvastise võistluse tingimuses. Arengu aluseks olid edasikestev tehnika areng — just sõjatehnika areng — ja ka Maailmasõja kogemused.

Päraatsõjaaegse artilleeria arengu kohta tuleb mainida, et see toimus järgmiselt:

- 1) **Survetõstmisega kanalis**, mis võimaldab suurendada mürskude kaalu, seejuures sama laskekauguse alalhoidmisega või jälle mürsu kaalu endiseks jätmisel suurendada laskekaugust algiiruse suurendamise arvel.
- 2) **Mürsu võimsuse tõstmisega** kuju paranamisega (pikkuse kui ka mürsu kaalu suurendamine parema metalli kasutamisele võtmisega), mille tagajärjeks on

Lahingud	Väljal. mürsk. arv	Tabesid	Tabam. %	Märkusi
Jutlandi lahing				
Inglise laevastik	4598	100	2,17	} Andmed mürskude kohta 280-mm ja suuremad
Saksa laevastik	3597	120	3,33	
Doggerbank'i lahing				
Inglased	—	—	1,0	
Sakslased	—	—	1,5	
Koronel'i lahing				
Sakslased	1723	60	2,88	Wilson'i andmeil <i>Scharnhorst</i> laskis välja 637 mürsku ja saavutas 35 tabamust s. o. 5%
Falklandi lahing				
Inglased (<i>Invincible</i>) . .	1190	60?	5	

soomuse läbistavuse kui ka laskekauguse suurenemine.

3) Tõstenurga suurendamisega, mille eesmärgiks samuti laskekauguse tõstmine.

Lõpptagajärjena on laskekaugus suurenenud 25%—90%. Selle juures suurteil tõstenurkadel laskmisel tõuseb harikõrgus 10—12 km, kus õhutihedus on tunduvalt väiksem.

Suurteil laskekaugustel on tunduvalt suurenenud ka langenuurk, millega ühes on suurenenud ka mürsu läbilöögivõime tekisoomusest. Arvestades seda osutub tänapäeva 203-mm mürsk küllalt võimsaks horisontaalsoomuse läbistamise mõttes.

Suured laskekaugused on aga toonud kaasa ka rea raskusi tule korrigeerimise alal, kuna seoses laskekauguse suurenemisega suureneb ka lennuaeg ja hajumine.

Suured laevade kiirused ja suitsustamise kui ka udustamise laialdane kasutamine, mille tagajärjel nähtavus kiiresti muutub, lubab oletada, et tulevikusõja kokkupõrked on väga lühiajalised, mis artilleeria suure purustamisvõime juures nõuab kiireid tule tagajärgi. Laskereeglid peavad igatahes võimaldama kiiresti üle minna turmamisele ja kindlustama iga kogupaugu tabamise tõenäosust. Tänapäeva lahingu tehnika kindlustab seda ka täielikult viimistletud kesktulejuhtimise abinõude näol, mis määravad automaatselt märgi liikumise elemendid, suurtükkide sihtimise jne. ning vähendavad tulejuhtija eksimised miinimumini. Peale selle kasutatakse veel lennukeid tulejuhtimiseks.

Ühes õhujõudude kiire arenguga ja õhurünnakute suure hädaohuga on suuri edusamme tehtud ka laevade õk-artilleeria ja selle laskemeetodite alal õk-märkide vastu. Vastavalt õhumärkidele, mille vastu tuleb tegutseda, nagu kõrgel lendavad rasked pommitajad ja luurelennukid, pikeerivad pommitajad, madalalt lendavad torpeedotajad ja lõpuks rünnaklennukid, on ka laevade õk-artilleeria jaotatud r a s k e k s (kaliiber 100—127 mm) vertikaal-laskek. 10 000—11 000 m, keskmiseks 75—88 mm) ja väikeseks (20—40 mm) kaliibriks. Õk-relvade laskekiiruse suurendamise vajadus on kutsunud esile sellised õk-relvad, nagu 6-toruline inglise 40-mm automaat ühel alusel, mis annab 800—1000 lasku minutis vertikaalulatus-ega kuni 5 km.

Rööbiti õk-relvade materjalosa arenemisega toimub ka mürskude kui ka õk-relvade tulejuhtimise abinõude areng ning tulejuhtimise meetodite kohandamine õhumärkide vastu.

Soomus ja laevade uppumatus.

Laskedistantside suurenemine tõi endaga kaasa horisontaalsoomuse tugevdamise vajaduse. Peale selle möödunud sõja lahingulised

kogemused näitasid suurt tabamuse protsenti soomustornidesse (Jutlandis 120 tabamusest inglise laevadesse 13 tuli soomustornidesse — 100 tabamusest saksa laevadesse 8—9 soomustornidesse). *Doggerbank'i* lahing märkis juba inglise laevade tornide ja laskemoonakeldrite nõrka kaitset, kuna Jutlandi lahing seda veel kinnitas.

Lahingulised kogemused märkisid ka uute laevade ehituse vastupanuvõimet laevade uppumatuses mõttes, mis eriti silma paistis saksa laevade juures — *Seydlitz* näiteks sai Jutlandis 24 tabet suurekaliibriliste mürskudega — neist viis tornidesse ja veel ühe torpeedotabe; sellele vaatamata ta jõudis iseseisvalt oma baasi.

Derfflinger sai samal ajal Jutlandis 20 suurekaliibrilist tabet — võttes 3400 t vett sisse, artilleeria oli kõik rivist väljas, välja arvatud üks soomustorn ja 2—150-mm suurtükki. Nendele vigastustele vaatamata ta tegutses artilleeriaga edasi ja tuli samuti iseseisvalt baasi tagasi.

Ühe torpedo tabe lahingulaevasse *Marborough* vähendas vaid selle käiku 21 s 17-mele. Lahingulaev jäi rivvi ja tegutses edasi.

Umbes sama peab märkima ka *Goeben'i* kohta, mis 26. 12. 14 Konstantinoopoli saabumisel sattus kaks korda vene miinile. Nende plahvatuste mõjul võttis ta sisse 600 t vett, kuid sõitis baasi sisse isegi ilma kreenita. Hiljem ta sattus 20. 01. 18 kolmele miinile, kuid ka pärast seda ta tuli iseseisvalt Dardanellidesse.

Vanema ehitusega laevad selle asemel hukkusid harilikult ühest torpedost ja ka miinist. Näitena võiksid olla *Bowet*, *Ocean*, *Irresistible* 18. 03. 15, *Goliath*, *Triumph* ja *Majestic* 1915. a. Dardanellides.

Siinjuures tuleb märkida, et Inglise laevade hukkamisele aitasid kaasa suuresti lahtised laengud soomustornides, mis otsekohe plahvatasid, kus vastase mürsk soomustornis lõhkes.

Sakslaste kaotused Jutlandis oleksid olnud kindlasti suuremad, kui nende laengud ei oleks olnud paremini isoleeritud.

Maailmasõjas oli küll paar otsustavat mere-lahingut (Koronell ja Falkland), kus hävitati teine pool täielikult, kuid *Trafalgar*i või *Tsusima* taolist otsustavat merelahingut, mis oleks otsustanud sõja, ei olnud. Selle asemel me näeme, et laevastikel tuli teostada väga mitmesuguseid operatsioone, lahendada mitmesuguseid konkreetseid operatiivülesandeid, nagu kommunikatsioonide kindlustamine, blokaad, ranniku kaitse, maarinde tiiva toetamine, vastase ranniku pommitamine jne. Jutlandi lahing, mis oli suurim Maailmasõjas ja millest võttis osa 260 vimplit — nende hulgas 68 lahingulaeva ja lahinguristlejat, lõppes otsustamatult, kuna

mõlemad pooled hoidsid oma jõud alal edaspidiseks tegevuseks.

Jälgides meresõja ajalugu leiame, et juba sõja esimestel kuudel selgus — laevastikel, eriti lahingulaevadel, tuleb tegutseda uutest muutunud tingimustes ja olukordades, mis töid endiga kaasa a-laevad. A-laevade hädaoht sundis tarvitusele võtma spetsiaal-vastuabinõusid, mille tagajärjel suured laevad enam ei ilmu merele ilma suure hulga destroyerite kaitseta. A-laevade vastuabinõuna kasutatakse ka lennukit kuna miinide hädaoht sunnib iga laevastiku väljumist kindlustama traalimisega. Edasi on tulnud juurde õhurünnakute hädaoht ja rannavetes MTP torpeedorünnakud.

Kokku võttes lahingulaevad hoides alal kõik oma pealetungi- ja kaitsevahendid on ähvardatud tänapäeval merelt destroyeritest ja MTP, õhust õhujõudude poolt ja vee alt a-laevade poolt.

Kuna nad ei suuda edukalt tegutseda neis kolmes suunas, siis nad on sunnitud koostööle teiste laevadega ja lennuväega, selleks et täielikumalt ära kasutada oma võimeid. Nad ilmuvad seega merele alati teiste vähemate laevade ja lennuväe saatel.

Ühes sellega lahingulaevade ülesanded on suurenenud, kuna juba Maailmasõjas paljudel juhtumel nad tegutsesid operatsioonides koos a-laevadega ja kergete jõududega, täites nende jõudude suhtes toetuse ja katte ülesandeid.

Mereartilleria on seega täielikult alal hoidnud oma peaomaduse — universaalsuse, ühes sellega on oma tähtsuse alal hoidnud ka artilleria kandjad, eriti lahingulaevad. Viimasel ajal tuleb vaid konstateerida mereartilleria peaomaduste edaspidist arengut laskekauguse, tabamuse, purustusvõime ja laskekiiruse alal.

Torpedo ja selle kandjad.

Torpeedorelvastise peakandjaiks olid enne Maailmasõda destroyerid ja a-laevad. Teistel laevadel oli torpeedorelvastisel kõrvalülesanne, mis tuli kasutamisele vaid soodsail juhtumel.

MTP ilmumine Maailmasõja perioodil elustas uuesti väikesettonnažilise pealveelaeva idee spetsiaal-torpeedorünnakute otstarbeks.

Terve rida uurimusi on näidanud, et kõige suurema materjalse efekti torpedo-tabede ja vastase laevade uputamise näol on saavutanud a-laevad. Nende arvele tuleb lugeda üle 170 sõjalaeva uputamise, mille hulgas 6 lahingulaeva, 11 ristlejat ja 31 a-laeva. Siinjuures on täiesti välja jäetud kaubalaevad. Peab tunnustama, et torpedo-tabamuste mõttes tuleb küllaldase efektiivsuse osaliseks lugeda MTP, mis tegutsesid peaausjalikult rannavete rajoones piiratud nähtavuse tingimuses.

Tunduvalt vähema materjalse tagajärje andsid destroyerite torpedo-ataagid.

Jutlandist näiteks võttis osa 149 destr., mis ühes teiste laevadega lasksid välja torpeedosid järgmiselt:

	Inglased	Sakslased
Lahingulaevad	12	8
Ristlejad	10	4
Destroyerid	52	97
<hr/>		
Kokku	74	109
Tabamusi saavutati	5	3
Tabamuse %	6,75	2,76

Tabamuste väikest protsenti eriti päeval tuleb küll seletada suurte distantsidega väljalaske momendil ja suurte laevade suurte kiirusega ning sagedaste kursi muudetega.

Suuremalt jaolt suutsid destroyerid läheneda atakeeritavale vaid 30—35 k. Vaid inglise destroyer *Nicator* suutis läheneda saksa lahingulaevale *Lytzow* 15—20 k. Kursside muutmise kohta peab märkima, et neid muudeti umbes 6—11 minuti järele 30°—50° võrra.

Õised torpedootaagid ei andnud ka suuri tagajärgi, mis loetakse paljude autorite ja eriteadlaste poolt halva organisatsiooni süüks. Ebasoodsaks loetakse inglise destroyerite kasutamist öösi suurte koondiste flotillide näol (9—10 d.) Sakslaste destroyerite kasutamisel Jutlandis vastast lihtsalt ei leitud.

Vaatamata sellele, et destroyerite saavutised Jutlandis olid väikesed, ei tohi nende tegevust selles lahingus alahinnata just mõju mõttes, mis nendega saavutati, sundides ära pöörduma tervet vastase lahingulaevastikku, mis suuresti mõjutas lahingu tagajärgi. Just saksa destroyerite torpeedorünnakud sundisid *Grand-Fleeti* ära pöörduma SO suunas, võimaldades saksa laevastikule lahtikiskumist inglise laevastikust ja lahingust lahkumist.

Üksikud õnnestunud destroyerite torpedo-ataagid, nagu inglise lahingulaeva *Goliath* hukutamine türki torpedop. *Muavenet* poolt 13. 05. 15. a., jaapani ristl. *Takachiha* uputamine saksa torpedop. S-90 poolt 18. 10. 14. a. teostusid öösi kõige lihtsamal olukorras.

Tehes väikese kokkuvõtte destroyerite ja MTP torpedo-ataakide kohta Maailmasõjas peab märkima, et:

- 1) Torpeedode taktikalised elemendid muutusid sõja ajal vähe.
- 2) Kestis edasi destroyerite torpeedorelvastise ja peaausjalikult suurtükirelvastise suurendamine, mida tingisid mitte niipalju torpedo-rünnakud, kui just täienavate ülesannete täitmine luure-, valve- ja saateteenistuse näol.
- 3) Destroyeritega torpedotamine muutus ikka raskemaks nii atakeeritavate laevade suurte kiiruste kui ka destroyerite

suure tonnaži tõttu, mis tegi neil lähenemise vastasele väga raskeks.

- 4) Suurte laevade uputamine nõudis rohkem kui ühe torpeedo tabe.
- 5) Selgus torpeedodest ärapöördumise manöövri tõhusus ja muutlikkude kurssidega liikumise kasulikkus, mis raskendas tunduvalt torpeedorünnakut.
- 6) Selgus destroyerite päevaste torpeedorünnakute varjamise vajadus udustamise näol.
- 7) Selgus, et MTP olid suutelisemad vastasele lähenema väikestele distantsidele kui destroyerid oma väikese tonnaži ja suure kiiruse tõttu, kuid nende tegevus lahtisel merel oli raskendatud vähese merekõlblikkuse tõttu.

A-laevad.

Kuna nende laevade kasutamise kohta puuduvad alguses kasutamise kogemused, siis hinnati neid kas üle või alla. Esimesed sõjakuud andsid aga tunduvalt materjalseid tagajärgi arvukate sõjalaevade uputamise näol. Samal ajal nende tegevus viidi kohe kaugele oma rannast vastase baaside rajooni.

Nende laevade tegevust soodustas alguses just a-laevade võimete alahindamine, mispärast mingisuguseid vastuabinõusid ei kasutatud. A-laevade edu oli seega ootamatu ja hiigla mõjukas, kuna uputati lühikese ajaga terve rida ristlejaid ja lahingulaevu. See hädaoht sundis kõiki laevastikke kiires korras välja töötama a-laevade vastuabinõusid nii käigul merel kui ka ankrul. Seatakse sisse muutlikkude kurssidega ja suurte kiirustega sõitmine ning suured laevad ei ilmu üldse merele ilma suurearvulise kaitseta vähemate ja kiirete laevade näol. (Grand-Fleet näiteks kasutas umbes 100 destroyerit oma kaitseks merel). Laevade seisukohta tuli kaitsta boonidega ja võrkudega. Saksa a-laevade koondamine kommunikatsioonidele kaubalaevade vastu kutsus esile konvoid ja a-laevade vastu tegevuse meretril.

Teostub energiline a-laevade juurdeehitamine sõja ajal — eriti Saksamaal, kus ehitati üldse 344 a-laeva, kuna 438 oli projektis ja ehitamisel rahu sõlmimisel.

A-laevade areng sõjaajal toimus järgmistes suundades:

- 1) Sukeldumise aja vähendamine ja sukeldumise sügavuse suurendamine.
- 2) Artilleeria suurendamine.
- 3) Miinistamise seadisega varustamine.
- 4) Tegevusraadiuse suurendamine.
- 5) Torpeedode taktikaliste elementide parandamine.

Tähtsamaks uuenduseks oli lõplik üleminek diislitele pealvee käiguks, mis kohe tunduvalt suurendas a-laevade tegevusraadiust ja kiirust.

Juba 1916. a. tehnika võimaldas ehitada a-laeva pealvee veeväljasurvega 1100—1200 t, kiirusega 18 s pealvee ning artilleeriarelvastisega kuni 150 mm, 8 torpeedotoruga ja kuni 24 tagavaratorpeedoga. 1918. a. astusid rivvi juba saksa allveeristlejad kuni 2000 t, kiirus kuni 18 s, 2—150-mm suurtükiga ja suure tegevusraadiusega.

A-laevade tegevuse aeg merel tõusis 7—10 päevalt sõja alguses 55 päevani sõja lõpuks vähematele a-laevadele ja 130 päevani allveeristlejatele.

Ilmusid eritüübid inglise K tüüpi näol varustatud auruliikumise seadisega koostegevuseks pealveelaevastikuga, millede pealveekäik oli 24 sõlme, M tüüp — monitorid, 1—305-mm suurt. ja R tüüp spetsiaalgevuseks a-laevade vastu.

Kokku võttes võib a-laevade suhtes maailmasõja tegevuse kohaselt teha järgmisi järeldusi:

- 1) A-laevad osutusid väärtuslikeks torpeedorelva kandjaks. Nende peaomaduseks oli varjatult vastase atakeerimine.
- 2) Nende tegevus lõi tunduvalt raskusi isegi kõige tugevamale vastasele operatsioonide teostamisel nii torpeedorelva kasutamisega kui ka lihtsalt allvee hädaohu ähvarduse näol.
- 3) Osutusid väärtuslikeks luureabinõuks neis rajoones, mis olid kättesaamatud pealveelaevadele.
- 4) Allveeveskjad osutusid samuti väärtuslikeks, kuna võisid teostada veskmise operatsioonid varjatult kaugel oma baaside rajoonest.
- 5) A-laevade nõrkadeks külgedeks jäid väike allvee kiirus ja ka allvee tegevusraadius.
- 6) A-laevad olid väga tundlikud sügavuspommide vastu, mis osutusid neile väga kardetavaks relvaks.
- 7) Vastuabinõude areng ja a-laevade vastu tegutsemise meetodid muutsid a-laevade tegevuse ikka raskemaks. Kui sõja algul üksikute a-laevade torpedootaagid halvasti kaitsstud laevade suhtes andsid häid tulemusi, siis hiljem üksikute a-laevade tegevus muutus niivõrd raskeks, et nõudis teiste laevade ja lennuae kaasabi.
- 8) Juba maailmasõjas hakati a-laevu kasutama koostegevuses pealveelaevastikuga (saksa laevastiku operats. 19. 08. 16.), nii et laevastiku üheks ülesandeks saab ka oma a-laevade koostöö kindlustamine teiste üksustega.

A-laevade vastuabinõud.

Vastuabinõud ilmusid Maailmasõjas, sakslaste poolt väljakuulutatud piiramata allveesõja tagajärjel, mis tõi kaasa suure hädaohu sõjalaevadele ning hiigla kaotusi kaubalaevastiku tonnaažis.

Vastutegevus a-laevadele teostus alguses loomulikult primitiivselt, ent juba 1916. a. põhjendatud ja väljatöötatud meetodite kohaselt. Sõja lõpuks kasutati järgmisi abinõusid:

- 1) Miinid, positsioon-võrgud, boonid, pukseeritavad miinid jne., mis olid ette nähtud a-laevade ilmumise takistamiseks teatud rajooni.
- 2) Hüdrofooned, signaalvõrgud, raadiokuumamine jne. — mis osutusid a-laevade avastamise abinõudeks.
- 3) Sügavuspommid, artilleeria, rammimine, torpeedod — kui a-laevade hävitamise abinõud.

Maksimaalseid kahjusid said a-laevad miinidest, kuna nendel hukkus a-laevu 54, mis teeb 24% hukkunud a-laevade arvust. Viimasel 1918. a. hukkus aga a-laevu kõige rohkem sügavuspommidest. Viimane asjaolu oli tingitud just vastavast organisatsioonist ja hüdrofoonide õigest kasutamisest koos sügavuspommidega.

A-laevade vastutegevuse organisatsiooni põhialuse moodustas mitmekesiste abinõude koostöö (miiniväljad, võrgud, hüdroakustika, pealveelaevad sügavuspommidega ja artilleeria, aerostaadid, lennukid ja õhulaevad).

A-laevade vastutegevus vajas just spetsiaal-laevu vastutegevuseks kui ka vahilaevu valve- ja saateteenistuse täitmiseks. See on täiel määral maksev ka tulevikusõja kohta.

Torpeedorelvastise areng pärast Maailmasõda.

Torpeedorelvastise arengut pärast Maailmasõda iseloomustab just torpeedolaengu suurendamise püüe kui ka kiiruse ning ulatavuse tõstmine. Sellega seoses on olnud ka torpeedo kaliibri suurendamine teatud piirides. Laengu kaal on tõusnud 250—300 kg 533-mm torpeedo-

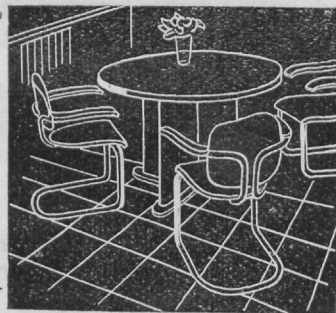
del ja 375—400 kg 600-mm torp. Torpeedo ulatavust on suurendatud 15 000—17 000 m, kiirusega 25—26 s. Selliste kauguste kohta peab aga märkima, et tabamine nendel on väga raske. Torpeedo 25—26 s läbib 15 000—17 000 m umbes 19—20 minutiga, kuid arvestades kaas-aegse merelahingu tingimusi muutuvad laevastikkude kursid palju vähema ajaga. Juba Jutlandis toimus kursside muutmine 6—10 minuti järele. Seega tabamuse tõenäosus liikuva laeva pihta aeglase torpeedoga on äärmiselt väike ning torpeedo jääb peaaegjalikult lähisraa relvaks. Väikestel laskekaugustel osutub torpeedorelva juures kiirus suurt tähtsust, mis võib olla 40—50 sõlme. Jälgides suurriikide laevastikkude praegust tegevust torpeedolasete alal peab märkima, et päevasteks laskekaugusteks on: a-laevadelt 5—15 k., MTP — 10—15 k. ja destroiireilt 30—60 k. Torpeedo laskekaugused 5—15 k. on võimalikud vaid a-laevadele, mis lähenevad varjatult vastasele kui ka MTP-dele nende suure kiiruse ja väikese märgi tõttu, mida nad endist kujutavad. Laialdane suitsukatete kasutamine on ka üks neid põhjusi, mis soodustavad torpeedokandjaille lähenemist väikestele distantsidele.

Peab märkima veel, et torpeedo on tunnustatud veel tähtsamaks öise lahingu vahendiks.

Torpeedo efektiivsust on püütud tõsta veel elektromagnetilise plahvataja kasutamise, kusjuures plahvatamine toimuks torpeedo jooksmisel laeva kiilu alt läbi.

Torpeedo edukas kasutamine nõuab samuti kui artilleeriagi märgi elementide kiiret ja täpsat määramist, keskjuhtimist, mis saavutatakse suuremail torpeedorelva kandjail vastavate torpeedojuhtimise abinõudega. MTP ja torpeedolennukeil need puuduvad, kusjuures sellest tingitud puudused kompenseeritakse väikeste laske-

distantsidega. Torpeedo tähtsamaks omaduseks jääb omadus tabada märki kõige nõrgemini kaitstud osas s. o. põhjas. Torpeedorelva edaspidine areng toimub nähtavasti peaaegjalikult kiiruse suurendamise suunas. (Järgneb.)



U/Ü. VIKERI TEHASED

TALLINNAS, JAAMA TÄNAV 8-a.

TELEF. 318-21 ja 320-01.

Suurim ja moodsam mööblitööstus Eestis.

Valmistab stilset, rahvuspärast ja terastoru-mööblit. Omab puu-, metalli- ja nikeldamisetööstust. PROJEKTID JA EELARVED TASUTA.

Torude materjalidena on legeeritud molübdeenteras, mis ka suure temperatuuri juures oma tugevust ei kaota.

Et tuleruumi soojust maksimaalselt ära kasutada, on ta kõigiti ümbritsetud peente veetorudega kollektori „5“ kaudu. See vähendab ka katla soojuskiirgavuse kaotusi.

Naftapuhujaid on kõigest kaks, nende leek paisub vastu tuleruumi põrandat või pörkavad leegid teineteisele vastu ja jagunevad seega ratsionaalselt tervele katla soojenduspinnale.

Õhu-eelsoojendaja torude seinte paksus on kõigest 0,2 mm (mõnel plekist). Kuumad gaasid läbivad eelsoojendajat kaks korda. Põlemiseks vajalik õhk juba eelsoojendatuna ümbritseb tervet katelt (võrdle isolaator) ning soojeneb veelgi, s. o. püüab katla kiirgamissoojuse kinni. Katla osad ei ole isoleeritud šamottkividega, vaid ainult lainetaoliste plekkidega, et põlemiseks vajalikku õhku veel rohkem eelsoojendada.

Ka ei kõlba ega pea vastu senised Klingeriklaasid. Veenäitaja klaasina on siin loodud uus konstruktsioon: metallraami on 2 rida ümargusi klaasseibe üksteise vastu asetatud, nii et veepinda saab pidevalt jälgida. Aurururvega surutakse klaasid oma tihenduspiindadele. Toite-

vee reguleerijaks on ujuv automaat, mis toitepumpa elektriliselt käivitab.

On olemas andmeid ühe katla kohta. Peenveetorude pind 50 m², ülekuumendaja pind 13 m², õhu-eelsoojendaja 80 m², aurusünnitusvõime 60 kg pro m² tunnis, mille p = 45 atm, t = 430° C.

Õhu eraldamine toiteveest on ka küllalt hästi lahendatud, et kõrvaldada veetorude korrosiooni ja sööbimist. Õhuosakestel on tungkleepuda seinte külge, eriti kui nad soojenevad.

Hilisemal konstruktsioonidel lahendati veel naftapuhujate küsimus. Oli pulveriseeritakse tsentrifuugi abil ja õlihulka olevat sellega väga kerge reguleerida (300—3000 kg tunnis). Katlal, mis annab 25 tonni auru tunnis, olevat kahest puhujast küllalt. Katla suurus: H = 5,6 m, B = 5 m, L = 5 m, p = 70 atm, t = 480° (See-fahrt nr. 3—1935). 1 m² annab tunnis auru 83 kg, kuna silinderkatlas vastav arv on 20—28 kg, s. t. uued Wagneri katlad on ca 4 korda võimsamad ning vajavad vähem ruumi, mis eriti tähtis on laevadel. Arvan, et ei peaks olema takistusi sellise kahe katla liitmiseks teineteise kõrvale ning ühte kesta, millega suureneb ka katla võime 2 korda, kuna ruum veidi ainult laieneb.

Eesti — Euroopa meister jääpurjetamises.

XII rahvusvahelised võistlused jääpurjekail toimusid käesoleval aastal Tallinnas, Ülemiste järvel. Võistluste päevadeks olid ette nähtud 19., 20., 22. ja 23. märts, kusjuures iga päev oli ette nähtud ühed võistlused igas klassis, kuid et oli karta sulade ilmade tõttu jäälagnemist, tuli võistluste läbiviimisega rutata. Nii sõidetigi esimestel päevadel kuni pimedade tulekuni, mistõttu saadi võistlused lõpetada 21. märtsi keskpäevaks, mis ajaks igas klassis saadi ära pidada neli võistlust. Oli viimane aeg, sest võistluse

paiga ja jääpurjekate seisukoha vahel muutus jää niivõrd rabadaks, et tuli ette jääpurjekate jääst läbikukkumist. 22. märtsil aga lainetas juba järvel. Eelmistel aastatel on aga see aeg olnud parim sõiduaeg ja on olnud parim jää.

Üles antud oli 52 jääpurjekat, milledest jäid tulemata ainult 2 Rootsist. Esitatud olid: Eestist 17; Saksast 19; Lätist 6; Rootsist 4; Poolast 3; Hollandist 1 jääpurjekas. Klasside järele jagunesid need jääpurjekad järgmiselt: 10 m² purjega — 4; 12 m² purjega 15; 15 m² purjega ühtlustüübis



Jääpurjekad enne võistlust.

XII rahvusvahelise jääpurjekate võistluste tulemused.

Järjek. nr.	Jääpurjeka nimi	Kust riigist	Juhi nimi	Võistluste tulemuste järjestu					
				I võistl.	II võistl.	III võistl.	IV võistl.	Punk- tid	Mär- kus
10 m² klass.									
1.	Nei-Ut III	Saksa	V. Hermann	3	I	I	3	283	
2.	Tuuslar	Eesti	R. Ilja	purunes mast					
3.	Kobold	Eesti	V. Vassiljev	I	II	II	I	325	10)
4.	Rebell	Eesti	F. Berger	II	—	—	II	125	
12 m² klass.									
1.	Contra	Poola	J. Kadziela	12	44	12	6	87	
2.	Strzala	Poola	P. Svierczynski	11	10	—	—	46	
3.	Smaragd	Läti	F. Kulikovskiy	V	V	11	—	115	
4.	Quick II	Läti	E. Taube	IV	IV	7	II	214	
5.	Teifi	Läti	Bob Taube	I	I	I	—	300	1)4)9)
6.	Iltis	Saksa	Veltv. Poppeck	6	7	10	—	104	
7.	Eisvogel V	Saksa	Dr. H. Kadelbach	—	6	V	I	188	
8.	Kristall	—	Ltn. Krebs	—	9	6	—	71	
9.	Ostland	Eesti	Skopnik	7	11	8	III	151	
10.	E. S. Y. C. 1937.	Eesti	G. Seywang	9	II	II	8	205	
11.	Nool	Eesti	N. Čučelov	10	8	13	7	109	
12.	Bumerang III	Eesti	E. Holst	III	III	III	—	180	
13.	Hoog	Eesti	P. Butte	8	12	9	V	126	
14.	Styx	Eesti	W. Virén	II	—	IV	—	124	
15.	Pi 37	Eesti	Ltn. Loodla	—	13	—	IV	66	
15 m² ühtlustüüpklass.									
1.	Koukleum	Hollandi	T. Veen J. Loeff	18	15	18	—	39	
2.	Zerl	Rootsi	C. G. Wigert	13	14	17	—	58	
3.	Favorit	Poola	J. Dzieciol	16	—	16	15	50	
4.	Cheerio	Läti	F. Kuhts	17	—	14	14	55	
5.	Hazard	Läti	J. Marschütz	V	V	V	II	223	
6.	Caprice VII	Läti	Bob Taube	III	III	II	V	246	
7.	Möve	—	Vltn. Sievers	VI	—	11	16	91	
8.	Seeschwalbe	—	Vltn. Gerber	15	IV	8	III	174	
9.	He-He	Saksa	W. Hermann	11	VI	13	12	126	
10.	Nordlich	Saksa	E. Volz	IV	VII	10	9	165	
11.	Barbara	—	Ltn. Krebs	II	12	VII	VI	187	
12.	Pregel	—	Wenig	12	I	VI	VII	215	
13.	Angerapp	—	Ltn. Lenkeit	19	16	19	10	63	
14.	Nordwind	—	Vltn. — Schumann						
			Hindenburg	20	—	20	—	10	
15.	Spuk	—	M. J. Tidick	10	8	12	—	98	
16.	Upalten	Saksa	H. Biallas	14	11	15	13	93	

1) Eesti meister — Riigivanema auhind; 4) Kindral D. K. Lebedev'i auhind; 9) 12 m² klassi punktide auhind; 10) 10 m² klassi punktide auhind.

Järjek. nr.	Jääpurjeka nimi	Kust riigist	Juhi nimi	Võistluste tulemuste järjestu					
				I võistl.	II võistl.	III võistl.	IV võistl.	Punktid	Märkus
17.	Filou	Eesti	E. Gahlnbäck	I	10	I	I	333	2)3)6)
18.	Csardas	Eesti	W. Virén	9	II	III	8	209	
19.	Alarm	Eesti	M. Hausen	8	13	IV	IV	173	
20.	Komet	Eesti	V. Vassiljev	VII	9	9	11	143	
15 m² A klass.									
1.	Ess	Rootsi	St. Scholander	4	III	III	I	252	11)
2.	Wing	Rootsi	Th. Grill	5	4	4	II	191	
3.	Frida	Rootsi	B. Plym	—	—	5	—	35	
4.	Polarfuchs	Saksa	E. Volz	I	II	II	III	292	8)
5.	Vampyr	Eesti	Fr. K. Sebulke	II	—	I	—	169	
6.	Vabanque	Eesti	L. Hansen	III	I	—	—	154	
15 m² B klass. Konstruktsioonis									
1.	Goldstreifen	Saksa	G. Tepper	3	I	II	I	304	5)
2.	Silberstreifen	Saksa	Skopnik	II	3	3	—	146	
3.	Jonas	Saksa	B. Jansen	—	—	4	—	25	
4.	Fanal	Eesti	E. Holst	I	II	I	II	325	7)
Eriklass.									
1.	Feuervogel	Eesti	H. Schulmann	—	I	I	—		

Rooma numbritena on igas lahtris märgitud auhinnad.

2) Teedeministri auhind; 3) Euroopa meistri tiitel; 6) Saksa saatkonna punktide auhind; 11) G. Gahlnbäck'i auhind kiiremale Rootsi jääpurjekale; 5) rändauhind 15 m² B klassis kiirema aja saavutaja; 7) 15 m² B klassis punktide auhind. 8) 15 m² A klassis punktide auhind. E. E. U. Rahvaste auhinna võitis Eesti.

Esimestele kohtadele tulijate sõiduajad.

	10 m ²	12 m ²	15 m ² A	15 m ² B	Ühtlustüüp	Eritüüp
I võistlusel	22.16	25.19	20.17	22.40	20.34	—
II võistlusel	24.41	23.44	23.10	21.29	25.45	22.20
III võistlusel	28.39	29.29	25.54	26.30	24.09	23.26
IV võistlusel	19.02	19.28	24.32	28.39	30.26	—



15 m² ühtlustüübi jääpurjekad enne starti.

20; 15 m² purjega vabaklassis 6; 15 m² purjega konstruktsiooniklassis 4 ja ekstraklassis 1.

Eesti meistri nimele — Härra Riigivanema auhinnale tuli võistelda esimest korda 12 m² klassis. **Euroopa meistri** nime tuli kaitsta 15 m² ühtlustüübiklassis ja 15 m² konstruktsiooniklassis, mida senini korduvalt kaitsnud E e s t i. Esimesele oli määratud ka Härra Teedeministri auhind.

Need olid võistlused, kus osavõtjaid nii arvult kui rahvuselt oli rohkem kui kunagi varem.

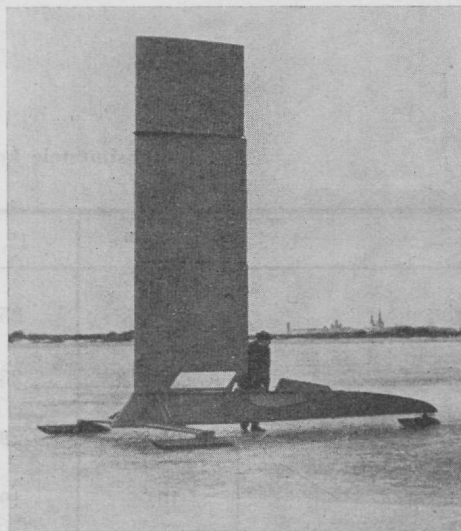
Läbi sõita tuli igas võistluses esimesel kahel päeval kolm korda võrdkülgne kolmnurk 5 km pikkusega, kusjuures $\frac{1}{3}$ teed tuli sõita loovides. Viimasel päeval sõideti otse kurssi kahe märgi vahel, kaks korda sõita — tee üldpikkus 10 km — millest $\frac{1}{2}$ teed tuli loovida.

Võistlustingimused ilmastiku ja jääolude suhtes olid esimesel kahel päeval võrdlemisi head: jää oli tugev ja paras tuul — kuni 8 m/sek., välja arvatud esimese päeva pärastlõuna, kui tekkis udu, mis takistas märkide kiiret leidmist. Viimasel päeval puhus aga tugev kuni 14 m/sek. puhanguline tuul, mistõttu mitmed jääpurjekad läksid ümber ja mitmed ei tulnud starti. Ekstraklassi jahi kere purunes aga päriselt.

Mis puutub jääpurjekate konstruktsioonisse, siis erilise tähelepanu osaliseks sai Haapsalu h r. S c h u l m a n n'i konstrueeritud jääpurjekas, mida ei saakski nimetada purjekaks, sest purjeriidest purje temal ei olegi, vaid purje aset täidab 10 m² pinnaga vineer. Vineertahvlid ei ole seejuures ära kasutatud lamedapinnalistena, vaid on tehtud aerodünaamika nõuete kohaselt veetilga kujulisena horisontaalläbilõikes ja mitte ühest tükist, vaid 3 tükist, kusjuures iga osa võib eraldi šoodiga tellida. Kere ja jalaste ehituses ei ole põhimõtteliselt midagi uut. Kui võistluste algul sellele jääpurjekale vähe tähelepanu pöörati, siis muutus see võistluste tulemuste selgudes. Nimelt selgus, et see sõiduk, vaatamata sellele, et varem ühtegi võistlust läbi

teinud ei ole, seega juht veel vilumata, saavutas suurema kiiruse kui kõige paremad 15 m² purjepinnaga jääpurjekad, välja arvatud teisel võistlusel 15 m² konstruktsiooniklassis Saksa „Goldstreifen“ ja Eesti „Fanal“. Et viimasel päeval tugeva tuulega ja pehme jääga purunes selle sõiduki kere, ei võiks vist olla veel tõendusks, et see idee tuleks maha mätta. Kas ei ole varem konstruktsiooni jääpurjekaid küllalt purunenud!

Mis puutub teistesse jääpurjekaisse, siis siin eriti suuri uuendusi ei ole. Küll on aga igas osas märgata täiuseni viimistlemist, eriti purjede alal. Ka oli märgata, et meeskonnad on endid hoolega ette valmistanud. Et meeskonna praktilised kogemused suurt osa mängivad, võime ehk ka sellest järeldada, et esimestele kohtadele üldiselt tulid ikkagi need sportlased, keda tunneme sellel alal varemast aastaist. Nii suutsid ka senised Euroopa meistrid Eestist hr. E. G a h l n b ä c k ja E. H o l s t kindlalt kaitsta



Hr. Schulmann'i uuetüübiline jääpurjekas.

seda tiitlit. Esimeseks Eesti meistriks 12 m² klassis tuli ülekaalukalt B. Taube — Läti — kes tundud ka kui üks innukamaid jääpurjesportlasi ja korduvalt esimestele kohtadele tulnud. Viimane tuli Saksamaal Saksa meistri võistlustel 12 m² esikohale 300 punktiga, kusjuures järgmine võistleja sai 198 punkti, s. o. rohkem kui ¼ vähem. Teine Läti võistleja 15 m² ühtlustüübi klassis hr. Marschütz tuli Saksa erivõistlustel punktides II kohale (esimesele kohale tuli Hausen Eesti), Tallinna võistlustel tuli III kohale jne.

Kes aga võrdlemisi tagaplaanile jäi, see on Saksa meister 15 m² ühtlustüübis hr. Tidick — jäi Tallinna punktide järele XII kohale.

Et head tulemust saada võistlustel, selleks ei ole tarvis ainult aastaid, vaid on küllalt, kui tõsiselt, järjekindlalt sõidu treeningule asuda ja oma sõiduki ehituse-paranduse ja hooldamisega isiklikult tegelda. Seda näitab juba seegi, et

võrdlemisi noored sõitjad Tallinnast — hr-d Seywang võitis 12 m² klassis kaks II auhinda, lt n. Loodla pioneerpataljoni jääpurjekal IV auhinna ja ins. Butte V auhinna. Nendest lt n. Loodla sõidab ainult teist aastat. Selle eest aga on nagu ühte kasvanud oma sõidukiga ja alati väljas.

Üldiselt aga paistab, et huvi selle spordiala vastu kiiresti tõuseb ja see on levinenud isegi neisse maisse, kus talve vähe, nii kui Holland, Ungari. Poolas üksnes käesoleval aastal on ehitatud 15 m² ühtlustüübi jääpurjekaid 12 tk.

Vastavalt Tallinnas 22. märtsil ärapeetud Euroopa Jääpurje Unioni üldkoosoleku otsusele peetakse järgmised Euroopa meistrivõistlused Saksamaal 1939. a. algul.

Piigert.

Autasu parimaile kaastöölisile Vabadussõja mälestuste kogumise eest 1937/38. a.

Sõjaarhiivi varasalved kasvavad.

Eelmiste aastate eeskujul kogub Vabadussõja Ajaloo Komitee oma üleriikliku kaastöölise võrgu kaudu Eesti riikliku iseseisvuse võitlusajastu (1917—1920. a.) ja eriti Vabadussõja ajaloo materjale. 1937./38. a. eelarveaastal rikastus Sõjaarhiiv isiklike mälestuste ja muu ajaloomaterjaliga 22.759 lehe võrra. Kaastööd saatsid 125 kaastöölisel 320 korral.

Auhindu määrati 25 paremale kaastöölisele. üldse jagati auhindadeks rahas Kr. 350.— ja teost „Eesti Vabadussõda 1918—1920“ — 16 eksemplari, linases köites. Rahalisi auhindu määrati 12 kaastöölisele järgmiselt:

I auhind (Kr. 50.—) — E. Bachval (Narva) ja S. Baumann (Soldino); II auhind (Kr. 40.—) — E. Toome (Rakvere) ja S. Saamen (Tapa); III auhind (Kr. 25.—) — Ch. Volmer (Tallinn) ja P. Villemi (Tallinn); IV auhind (Kr. 20.—) — A. Kirsipuu (Tartu), A. Rõõm (Tallinn), J. Pert (Tallinn), A. Landström (Nõmme), A. Hinnom (Tallinn) ja H. Järv (Tallinn).

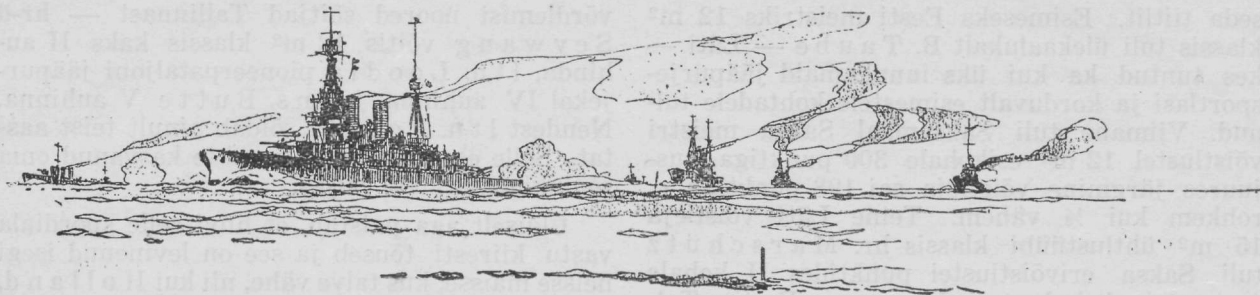
Teos „Eesti Vabadussõda“ määrati 11 kaastöölisele: I ja II köide — A. Mikk (Viljandi), H. V. Dahl (Tallinn), S. Kütman (Rä-

pina), A. Thalus (Kallivere) ja A. Palginõmm (Märjamaa); I köide — J. Sirp (Vohnja), G. Rei (Pilistvere), C. Tasuja (Kiltsi) ja J. Polikarpus (Viljandi); II köide — M. Madissoo (Are), A. Brakel (Nõmme).

Ka 1938./39. eelarveaastal Vabadussõja Ajaloo Komitee määrab paremaile kaastöölisile rahalisi ja muid ergutustasusid.

Meie põlve suurimaid ülesandeid on Eesti iseseisvuse võitlusajastu (1917—1920) sündmuste jäädvustamiseks kokku koguda ja alal hoida selle ajastu ajaloomaterjalid. Nende hulgas omavad eritähtsust isiklikud mälestused, mis aitavad suurel määral täiendada ja elustada kohati lünklikke arhivaale. Seda silmas pidades pöördume kodanike poole palvega saata Vabadussõja Ajaloo Komiteele (Sõjamineisterium, Tallinn) selle ajastu isiklikke mälestusi, kirju, dokumente, päevikuid, müürilehti, lendlehti, ajalehti jne. jäädavaks alahoidmiseks Sõjaarhiivis, või anda neid Komiteele ärakirjade võtmiseks. Materjalide saatmiseks Komiteele saadetakse soovijaile sellekohane aadressplankett, mille pealekleepimisel kirjale või pakile saatjal ei tule kanda postikulu.

Vabadussõja Ajaloo Komitee.



Lühiteateid sõjalaevastikest.

N. Venemaa.

Olemasolevail andmeil muudetakse Leningrad laiaulatuslikuks N. Vene laevaehituse baasiks ja arsenaliks, kus kõik saavutused kui ka ehitised hoitakse täielikus saladuses. (Daily Mail.)

Hongkong'i ajalehed mainivad, et Vladivostok'is on tegevusvalmis umbes 100 N. Vene a-laeva, kusjuures uusi saabub pea igal nädalal Kauge Ida raudteed mööda. Samuti on tegevusvalmis umbes 500 lennukit.

Eriteadete kohaselt lasti vette Livornos N. Vene ristleja *Taškent*, 3500 t, 42 s; relvastis 6—7" suurtükki. Kiilu panek oli kaks aastat tagasi koos sõsarlaevaga ja 5000-t ristlejaga. Mainitakse võimalust, et Itaalia võib laeva üle võtta.

Viimastes N. Vene teadetes mainitakse 4 — 8000-t ristleja ehitamist 7" suurtükkidega. Liider *Leningrad* on katsetel ületanud 36 sõlme. Viis selletaolist sõsarlaeva *Minsk*'iga eesotsas on valmimas. — (Proceedings, märts 1938. a.)

Moderniseerimise viisaastak kindlustiste alal teostub suure intensiivsusega. Tööd on lähenemas lõpule Kotlini saarel.

Suurejooneliseks laevastiku baasiks kujuneb Poljarnoi Murmani läheduses, kus 100 000 töölist on rakendatud kindlustuste kui ka sadamatöödele. Teine 100 000 tegelevat raudtee-alal, mis peab ühendama seda Leningradiga.

Vladivostok on samuti muudetud esmaklassiliseks laevastiku baasiks, abibaasiga Komsomolsk Amur'il. — (Journal de la Marine Marchande).

Jaapan.

Jaapanil on ehitusel kaks 40—45 tuhande tonniliist lahingulaeva peakaliibriga 16", kaks 10 000-t lennukite emalaeva, kolm 8,500-t ristlejat, neliteistkümmend 1450-t. hävitajat, 12 — 590-t torpeedopaati ja viis a-laeva. Varsti kavatakse alata kuut 5—7 tuhande tonnili. ristlejat, 15 a-laeva ja 2—3 lennukikandjat. — *Morze*.

Saksamaa.

Ehitusel olevad 2 — 35 000-t lahingulaeva relvastatakse 14" suurtükkidega 15" asemel. Selle tõttu suurendatakse aga suurtükkide arvu üheksalt kaheteistkümmenele. Kavas on panna alus veel ühele 35 000-t lahingulaevale käesoleval aastal. *Wald 8-381*

Poola.

Veeskja *Gryf*, mis ehitati prantsuse tehastes, on katsetel andnud häid tagajärgi. Tema andmed on: 2230 t; relvastis 6 — 4,7" suurt., 3 — 40-mm õk-automati; kiirus 20 s; 200 meest. Laev on ehitatud ühtlasi ka õppelaevana.

Rootsi.

Vice Admiral C. L. de Champs'i poolt on esitatud uus laevaehituseprogramm, mis ootab vaid parlamendi vastuvõtmist. See kava sisaldab ristlejaid, destroiereid, torpeedopaate ja a-laevu arvul, mis peab olema küllaldane, et täita laevastiku lünki. Kava näeb ette 3 ristleja, 3 destroieri, 4 torpeedopaadi ja 6 a-laeva ehitamise aastail 1939—1943. — *The Navy*, London.

Türgimaa.

Türgi laevastik on omandanud terve rea MTP saksa tehastelt. Samuti omab ta 11 MTP Itaalialt, kus hiljuti üks 20-t olevat proovisõidul lahtisel merel sõitnud 1000 km läbi 12 tunniga. *Iv*.

Daamidele ja härradele KEVADHOOAJAKS UUDISKANGAID soovitab

RIIDEKAUPLUS J. ROSING & Ko

TALLINNAS, SUUR KARJA TÄNAV NR. 11.

TELEFON 445-84.

Lühiteateid.

Royal Naval Sailing Association saadab ka käesoleval aastal Kiili Star-klassi jahtidele Saksa mereväe poolt korraldatavaile rahvusvahelistele mereväe võistlustele oma esindajad. Vastavaile mereväehvitseridele on korraldused treeningute alustamiseks juba kätte antud. Meeskonna vanemaks on määratud *captain* H. T. Baillie-Grohmann. Need võistlused toimuvad Kiilis Kiili nädalal 18.—26. juunini.

Mereväe mootorpaadi rekordkiirus.

Itaalia mereväe-leitnant C. Silvani Eugenio saavutas Itaalia mereväe 20-tonnilise mootorpaadiga kolme tunni keskmise kiiruse 84,7 km/t.

Mootortorpeedopaatide areng.

Inglise admiraliteet on annud British Power Boat Co. tellimise sama tüüpi mootorpaatidele, mis välja arendatud Hubert Scott-Paine poolt

1936./37. a. 6 sarnast MTP sõitsid omal jõul Malta saarele. Nende tegevusraadius on ette nähtud 1000 miili; relvastis 2 torpeedot 45 cm ja õk-automaatsuurtükid; pikkus 18 m. Kolm 12-silindrilist à 500 P. S. Power Sea Lion mootorit. Meeskond: 2 ohvitseri ja 8 meest. Ameerikas assigneeriti hiljuti mootortorpeedopaatide ehitamiseks 1 miljon dollarit; Itaalia ja Saksamaa on samuti suuremat tähelepanu pööranud MTP ehitusele.

Kõlalood 25. a.

24. sept. l. a. möödus 25 a. sellest, kui D r. h. c. A. I. Behm teatas kõlaloodi leiutamisest. Selle lühikese aja jooksul on kõlalood juba kõikjale levinud. Nii tarvitatakse seda kõigis uuemais kaubalaevus meresügavuse mõõtmiseks ja allvee jäämägede avastamiseks. Kalalaevides — kalaparvede leidmiseks, lennukeil kõrguse mõõtmiseks. Eriti palju jõuti edasi kõlaloodi leiutamise — ookeanide sügavuste kindlaks määramisel.

M. P.

A. Kalmuse ja V. Issako raadiotehnika õpperaamat.

Nüüdsel raadioajastul oli ammugi tarvidus ühe hea eestikeelse raadioala õpperaamatu järgi. Ins. R. Neudorfi (Tooma) sulest ilmunud seni põhjalikema raadio-õpperaamatu trükk on ammugi otsas, raadiohuvilistel oli võimalik kasutada ainult võõrkeelseid raamatuid. Seepärast on uue raamatu ilmumine kõigiti tervitav, ja eriti õppivale noorsoole vajalik.

Sirvides kõne all olevat tööd leiab, et see on oieti esimene kapitaalne töö raadiotehnika alal eesti keeles. Autorid annavad lugejale (see võib olla ka mitte elektri eriteadlane) selge pildi raadiotehnikas esinevaist nähtest, aparatuuride ehitusest jne., selgitades pea kõike ka praktiliste näidetega.

Ins. F. Olbrei, kes on raamatut lugenud, kirjutab raamatu saatesõnas:

„Pole vähematki kahtlust, et käesolevat raamatut ootab lugejaskonna soe vastuvõtt, sest autorid on koostanud oma töö suure armastusega aine vastu ja rakanud selle küllalt keerulise tehnika seletusisse oma suured pedagoogilised kogemused ning lugejaskonna nõrkade külgede tundmise.

Ligi poolteist aastat kestnud viimistlemistöö teose kallal on igati tunnustusväärne, kuigi kolmesajal lehe-

küljel on raske kokku võtta tervet teaduseharu, mida 40 aasta eest veel polnud olemas, kuid tänapäeval annab leiba kümnetele miljonitele inimestele ning rakendab tööle miljarditesse ulatuvaid kapitale.

Eriti tänulik peaks olema autoreile meie teadushimuline noorsugu, kes seni on pidanud oma teadusjanu kustutama võõrkeelseist allikaist, kuid siis ka rohkem laiali valgunud aine käsitlemisega, sest seda võimaldab aine rikkalikkus.“

Raamatu tehnilist korrektuuri on teinud meie kõigile raadiomeestele „tuntud“ hr. A. Isotamm.

Raamatut on huvitav veel käsitleda ka keeletehnilisest küljest, kuna autoritel on tulnud luua terve rida uusi elektrotehnilisi oskussõnu, seepärast on raamatu käsitlemine ka otstarbekas merekoolides, erikursustel ja raadiooperaatoritel laevades.

Raamat sisaldab 17 peatükki, alates elektrinähete ja elektrivoolu omaduste selgitamisega ning lõppedes suunsaatmisega ja raadiogoniomeetriaga.

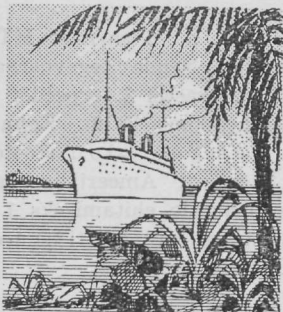
Raamat on meeldiv veel sellepöolest, et on trükitud heal paberil, sisaldab väga hästi väljatöötatud skeeme (neid on 324) 319-el leheküljel ja köidetud raamatu hinnaks on 4 krooni.

R. Prückel.

Meilt saadavad

FRIGIDAIRE

külmutus sea-
ded laevadele
kaitsevad Teid
ka troopika
kuumuses.



FRIGIDAIRE

Ainuesindus:

**CLAUS
WRANGELL
& K^o**

TALLINN
HOBUSE TÄN. 2.
TELEF. 469-70

Kui isegi varjus
on +42°C sooja,
siis võimaldab

FRIGIDAIRE

Teile ikkagi igal
ajal — 5°C
külma.

Schwarz



**GRAND
VULKAN**

Firma

„Grand Vulkan“

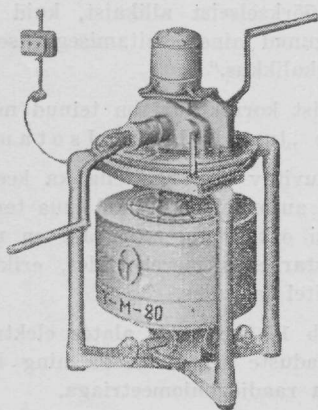
Tallinn, Vanä Viru 13

Telef. 476-78

on autokummide vulkaniseerimise alal kõige suurem ja tehniliselt täiuslikuma sisseseadega Balti riikides. Kõik tööd tehakse kiiresti ja korralikult, mõõdukate hindadega, vilunud eriteadlaste juhatusel. Rohkem kui kümne-aastane tööpraktika, mehhaniseeritud sisseseade ning moodsad tellitavad vormid igamõõdulistele autokummidele kindlustavad tarvitajale parima töö kvaliteedi ning kiire teenimise.

V. KÄRP firma „GAND WULKAN“ omanik.

GAASIKURNAD 1938. aasta mudel **T-M-X**



on ametlikult katsetatud meie sõjagaasi autoriteetsetest eriteadlastest moodustatud komisjoni poolt.

GAASIKURNAD T-M-X on parimad ja tehniliselt täiuslikumad gaasikurnad, mitte ainult kodumaal, vaid ka välismaal valmistatavatest gaasikurnadest, sealjuures hinnalt mitu korda odavamad.

Tööstus valmistab gaasikurni:

T-M-10 T-M-30 T-M-20
T-M-40 T-M-80

Nõudke tööstusest: juhendeid — brošüüre — hinnakirju.

METALLITÖÖSTUS L. KALLAS

Tallinn, Volta tän. 28. Telefon 444-92.