



MERENDUS

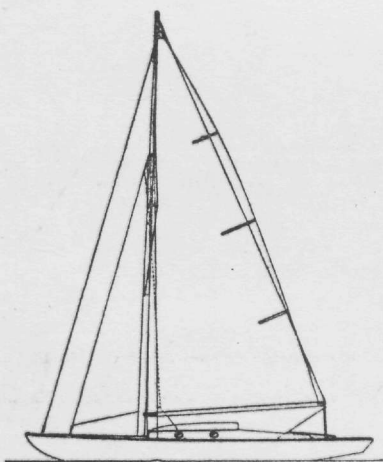
MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Eesti Vabariigi 8. klassiloterii plaan

I klass Loosimine 29. ja 30. märtsil 1939. a.	II klass Loosimine 3. ja 4. mail 1939. a. Eelmise klassi piletite vahetamine lõpetatakse 25. aprillil 1939. a.	III klass Loosimine 1. ja 2. juunil 1939. a. Eelmise klassi piletite vahetamine lõpetatakse 25. mail 1939. a.	IV klass Loosimine 3., 4., 5., 7., 8., 9., 10., 11., 12., 14., 15., 16., 17., 18., 19. ja 21. augustil 1939. a. Eelmise klassi piletite vahetamine lõpetatakse 27. juulil 1939. a.																																																																																																																																																																		
Suurim võit Kr. 25.000 (õnnelikul juhusel)	Suurim võit Kr. 25.000 (õnnelikul juhusel)	Suurim võit Kr. 25.000 (õnnelikul juhusel)	Suurim võit Kr. 80.000 (õnnelikul juhusel)																																																																																																																																																																		
<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Kr.</th> <th>Kr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 preemia</td><td>10.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>1 võit</td><td>15.000</td><td>— 15.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>7.000</td><td>— 7.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>5.000</td><td>— 5.000</td></tr> <tr><td>2 võitu ä</td><td>3.000</td><td>— 6.000</td></tr> <tr><td>10 „ „</td><td>1.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>10 „ „</td><td>500</td><td>— 5.000</td></tr> <tr><td>10 „ „</td><td>200</td><td>— 2.000</td></tr> <tr><td>25 „ „</td><td>100</td><td>— 2.500</td></tr> <tr><td>120 „ „</td><td>20</td><td>— 2.400</td></tr> <tr><td>1000 „ „</td><td>10</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>3820 „ „</td><td>5</td><td>— 19.100</td></tr> </tbody> </table>		Kr.	Kr.	1 preemia	10.000	— 10.000	1 võit	15.000	— 15.000	1 „	7.000	— 7.000	1 „	5.000	— 5.000	2 võitu ä	3.000	— 6.000	10 „ „	1.000	— 10.000	10 „ „	500	— 5.000	10 „ „	200	— 2.000	25 „ „	100	— 2.500	120 „ „	20	— 2.400	1000 „ „	10	— 10.000	3820 „ „	5	— 19.100	<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Kr.</th> <th>Kr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 preemia</td><td>10.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>1 võit</td><td>15.000</td><td>— 15.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>7.000</td><td>— 7.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>5.000</td><td>— 5.000</td></tr> <tr><td>2 võitu ä</td><td>3.000</td><td>— 6.000</td></tr> <tr><td>10 „ „</td><td>1.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>12 „ „</td><td>500</td><td>— 6.000</td></tr> <tr><td>15 „ „</td><td>200</td><td>— 3.000</td></tr> <tr><td>30 „ „</td><td>100</td><td>— 3.000</td></tr> <tr><td>150 „ „</td><td>20</td><td>— 3.000</td></tr> <tr><td>1200 „ „</td><td>10</td><td>— 12.000</td></tr> <tr><td>4578 „ „</td><td>7</td><td>— 32.046</td></tr> </tbody> </table>		Kr.	Kr.	1 preemia	10.000	— 10.000	1 võit	15.000	— 15.000	1 „	7.000	— 7.000	1 „	5.000	— 5.000	2 võitu ä	3.000	— 6.000	10 „ „	1.000	— 10.000	12 „ „	500	— 6.000	15 „ „	200	— 3.000	30 „ „	100	— 3.000	150 „ „	20	— 3.000	1200 „ „	10	— 12.000	4578 „ „	7	— 32.046	<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Kr.</th> <th>Kr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 preemia</td><td>10.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>1 võit</td><td>15.000</td><td>— 15.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>7.000</td><td>— 7.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>5.000</td><td>— 5.000</td></tr> <tr><td>2 võitu ä</td><td>3.000</td><td>— 6.000</td></tr> <tr><td>10 „ „</td><td>1.000</td><td>— 10.000</td></tr> <tr><td>12 „ „</td><td>500</td><td>— 6.000</td></tr> <tr><td>15 „ „</td><td>200</td><td>— 3.000</td></tr> <tr><td>30 „ „</td><td>100</td><td>— 3.000</td></tr> <tr><td>120 „ „</td><td>30</td><td>— 3.600</td></tr> <tr><td>1000 „ „</td><td>12</td><td>— 12.000</td></tr> <tr><td>4608 „ „</td><td>9</td><td>— 41.472</td></tr> </tbody> </table>		Kr.	Kr.	1 preemia	10.000	— 10.000	1 võit	15.000	— 15.000	1 „	7.000	— 7.000	1 „	5.000	— 5.000	2 võitu ä	3.000	— 6.000	10 „ „	1.000	— 10.000	12 „ „	500	— 6.000	15 „ „	200	— 3.000	30 „ „	100	— 3.000	120 „ „	30	— 3.600	1000 „ „	12	— 12.000	4608 „ „	9	— 41.472	<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Kr.</th> <th>Kr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 preemia</td><td>30.000</td><td>— 30.000</td></tr> <tr><td>1 võit</td><td>50.000</td><td>— 50.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>25.000</td><td>— 25.000</td></tr> <tr><td>1 „</td><td>15.000</td><td>— 15.000</td></tr> <tr><td>2 võitu ä</td><td>10.000</td><td>— 20.000</td></tr> <tr><td>3 „ „</td><td>7.000</td><td>— 21.000</td></tr> <tr><td>5 „ „</td><td>5.000</td><td>— 25.000</td></tr> <tr><td>12 „ „</td><td>3.000</td><td>— 36.000</td></tr> <tr><td>18 „ „</td><td>2.000</td><td>— 36.000</td></tr> <tr><td>60 „ „</td><td>1.000</td><td>— 60.000</td></tr> <tr><td>64 „ „</td><td>500</td><td>— 32.000</td></tr> <tr><td>300 „ „</td><td>100</td><td>— 30.000</td></tr> <tr><td>1200 „ „</td><td>30</td><td>— 36.000</td></tr> <tr><td>49133 „ „</td><td>9</td><td>— 442.197</td></tr> </tbody> </table>		Kr.	Kr.	1 preemia	30.000	— 30.000	1 võit	50.000	— 50.000	1 „	25.000	— 25.000	1 „	15.000	— 15.000	2 võitu ä	10.000	— 20.000	3 „ „	7.000	— 21.000	5 „ „	5.000	— 25.000	12 „ „	3.000	— 36.000	18 „ „	2.000	— 36.000	60 „ „	1.000	— 60.000	64 „ „	500	— 32.000	300 „ „	100	— 30.000	1200 „ „	30	— 36.000	49133 „ „	9	— 442.197
	Kr.	Kr.																																																																																																																																																																			
1 preemia	10.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
1 võit	15.000	— 15.000																																																																																																																																																																			
1 „	7.000	— 7.000																																																																																																																																																																			
1 „	5.000	— 5.000																																																																																																																																																																			
2 võitu ä	3.000	— 6.000																																																																																																																																																																			
10 „ „	1.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
10 „ „	500	— 5.000																																																																																																																																																																			
10 „ „	200	— 2.000																																																																																																																																																																			
25 „ „	100	— 2.500																																																																																																																																																																			
120 „ „	20	— 2.400																																																																																																																																																																			
1000 „ „	10	— 10.000																																																																																																																																																																			
3820 „ „	5	— 19.100																																																																																																																																																																			
	Kr.	Kr.																																																																																																																																																																			
1 preemia	10.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
1 võit	15.000	— 15.000																																																																																																																																																																			
1 „	7.000	— 7.000																																																																																																																																																																			
1 „	5.000	— 5.000																																																																																																																																																																			
2 võitu ä	3.000	— 6.000																																																																																																																																																																			
10 „ „	1.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
12 „ „	500	— 6.000																																																																																																																																																																			
15 „ „	200	— 3.000																																																																																																																																																																			
30 „ „	100	— 3.000																																																																																																																																																																			
150 „ „	20	— 3.000																																																																																																																																																																			
1200 „ „	10	— 12.000																																																																																																																																																																			
4578 „ „	7	— 32.046																																																																																																																																																																			
	Kr.	Kr.																																																																																																																																																																			
1 preemia	10.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
1 võit	15.000	— 15.000																																																																																																																																																																			
1 „	7.000	— 7.000																																																																																																																																																																			
1 „	5.000	— 5.000																																																																																																																																																																			
2 võitu ä	3.000	— 6.000																																																																																																																																																																			
10 „ „	1.000	— 10.000																																																																																																																																																																			
12 „ „	500	— 6.000																																																																																																																																																																			
15 „ „	200	— 3.000																																																																																																																																																																			
30 „ „	100	— 3.000																																																																																																																																																																			
120 „ „	30	— 3.600																																																																																																																																																																			
1000 „ „	12	— 12.000																																																																																																																																																																			
4608 „ „	9	— 41.472																																																																																																																																																																			
	Kr.	Kr.																																																																																																																																																																			
1 preemia	30.000	— 30.000																																																																																																																																																																			
1 võit	50.000	— 50.000																																																																																																																																																																			
1 „	25.000	— 25.000																																																																																																																																																																			
1 „	15.000	— 15.000																																																																																																																																																																			
2 võitu ä	10.000	— 20.000																																																																																																																																																																			
3 „ „	7.000	— 21.000																																																																																																																																																																			
5 „ „	5.000	— 25.000																																																																																																																																																																			
12 „ „	3.000	— 36.000																																																																																																																																																																			
18 „ „	2.000	— 36.000																																																																																																																																																																			
60 „ „	1.000	— 60.000																																																																																																																																																																			
64 „ „	500	— 32.000																																																																																																																																																																			
300 „ „	100	— 30.000																																																																																																																																																																			
1200 „ „	30	— 36.000																																																																																																																																																																			
49133 „ „	9	— 442.197																																																																																																																																																																			
5000 võitu + 1 pr. = 94.00	6000 võitu + 1 pr. = 112.046	5800 võitu + 1 pr. = 122.072																																																																																																																																																																			
<p>Pileti hind klassiviisi ostes iga klass 2 krooni; kõik 4 klassi korraga ostes 8 krooni. Poolpileti „ „ „ „ „ 1 „ „ 4 „ „ „ 4 „ „ Piletiraamatu (4 piletit) hind klassiviisi ostes iga „ 8 „ „ 4 „ „ „ 32 „ „ Poolpiletiraamatu (4 poolpiletit) hind klassiviisi ostes iga klass 4 „ „ 4 „ „ „ 16 „ „</p>																																																																																																																																																																					
<p>Kes soovib osta teise, kolmanda või neljanda klassi pileti, ilma et tal oleks eelmise klassi piletit, peab maksma ka kõigi eelmiste klasside hinna.</p>																																																																																																																																																																					
<p>Klassiviisi müüakse pileteid Riigi Klassiloterii piletite müügikohtades, pankades, postiasutistes jne. Iga klassi piletite müük algab eelmise klassi võitude nimekirja avaldamisest ja kestab loosimiseni. Piletid kõigi nelja klassi jaoks korraga müüakse ainult piletite keskmüügikohas Riigi Trükikojas, Tallinnas, Niine tän. 11. Posti teel saadetakse piletid välja piletite keskmüügikohast Riigi Trükikojast Tallinnas, kui tellija on saatnud ette pileti hinna ja saatekulu 10 senti iga saadetise kohta. Lunasaadetisena posti teel saadetakse piletid välja ainult klassiviisi keskmüügikohast, kui tellija on saatnud ette lunasaatekulu 25 senti hiljemalt 10 päeva enne loosimist.</p>																																																																																																																																																																					
<p>Võidu korral I, II või III kl. võidavad piletiraamatus kõik 4 piletit, sest iga võitnud raamatu numbri kohta loositakse selle raamatu 4 pileti vahel välja 4 võitu. IV kl. langeb igale raamatule kindlasti üks võit, mis loositakse kohe selle raamatu 4-ja pileti vahel.</p>																																																																																																																																																																					
			50.800 võitu + 1 pr. = 858.197																																																																																																																																																																		

EKSPORT-IMPORT

A/S. Rumberg, Tuberg & Ko
TALLINN



Paaditööstus J. KIIL



TALLINN, S. KARJAMAA 32

Kõnetr. 439-03

Toiduainete alalhoidmine keldris, toidukambreis või akna taga on ebatervislik. Temperatuuri kõikumised ja niiskus soodustavad pisilaste tekkimist, mis on toidu riknemise peamisi põhjustajaid. Neid puudusi kõrvaldab moodne jahutusapp!

Külmutus

**elektri või
gaasiga**

on lihtne odav ja
hügieeniline

Igasuguseid jahutuskappe
demonstreerib Teile

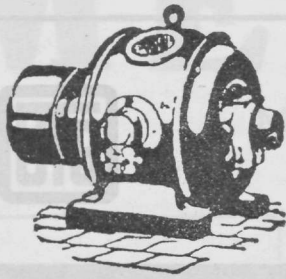
Linna Elektri ja Gaasivabriku

NÕUANDE-BÜROO

Vanas vaekojas

Telet. 466-77

ELEKTRIMASINATE JA APARAATIDE PLOKEERIMINE.



Elektri mootorid
lektri triikraud
lektri keedunõud
lektri armatuurid

Isoleeritud vasktraati
Nikeliin-traati
Kroomnikkel-traati
Mekaniit ja vilgukivi
Eboniit — ümargune ja lapik
Fieber — ümargune ja lapik
Presspan — Leatheroid
Puuvilla mähispaelad
Dünamo sõeharjad
Mähiste isoleerlakkid jne.

Igasugune elektrimaterjal. Raadiolambid ja -tarbed. Võtame vastu elektri-, jõu- ja sisseade töid. Elektrimasinate mähkimine kui ka igasuguste aparaatide parandus ja valmistamine.

ELEKTROTEHNIKA ÄRI JA TÖÖSTUS
V. ENGEL

Tallinn, Pikk tänn. 39. Telef. 444-53 äris
„ 419-43 kontoris

S. Fraenkel
Tallinn



on praktilisem, sobivaim ja hinnaväärsem kirjutusmasin kodus ja ametis.

Nõudke tasuta katalooge

KR. SAAR & Ko.

Tallinn, Viru tänav 3
Tartu, Raekoja 2

Suurim valik riidekaupadest

K.-M.

„TALLINNA TEKSTIIL“

Pärnu mnt. 8 (Linna apteegi vastas)
„ELAMU“ maja

Silikaatkivide vabrik
o/ü. **„SILIKAT“**

Vabrik Nõmme, tel. 458-56
Linnakontor Tallinn,
tel. 431-91

RAHVUSVAHELISED
TRANSPORDID

OKLON & ARRO

TALLINN, VANA VIRU 5

TÖÖSTUSTARVED



Keskjaam 428-00 Tallinn
TEHN. BÜROO INS. B. URBAN & Ko
Tatari 1



TÖÖSTUSTARVED

HELI PUHTUST
HELI VÕIMSUST



KB INGLIS RAADIO

Tallinna Manufaktuur ja Kaubanduse A/S.

RAADIO - LADU

RAEKOJA PLATSIL. TELEFON 426-56. POSTKAST 231



*Kvaliteedilt
vanaema-aegne —
ehitusviisilt
ülimoodne on*

SINGER

*õmblusmasin.
Seda tõendab
kogu maailm!*



Pagari- kondiitriäri

M. LOORENTS

Tallinn. Tartu mnt. 10. Telefon 317-51

Äris alati saadaval parimaist
toitainest valmistatud igasugu-
seid pagari- ja kondiitrisaadusi.

Trikookudumisetööstus

„Bertonia“

Tallinn, Vilmsi 14, telef. 303-91

Valmistab trikoo-, siid- ja milaneesriiet;
naiste, meeste ja laste pesu.

Müük laost suurel arvul.

Nõudke **„Bertonia“** tooteid

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.—; $\frac{1}{2}$ aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s. Välismaale: aastas kr. 4.—; $\frac{1}{2}$ aastas kr. 2.—; üksiknumber 70 s.	Tegevtoimetajad: Joh. Ivalo, leitnant, tel. ametis: Mereväe 103; Richard Kokk, vanem-leitnant, tel. Mereväe 94 ja 102. Majandustoimetaja A. Jürgenthal, leitnant, tel. ametis: Mereväe 47.
-----------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

NR. 2

27. MÄRTS 1939

VII AASTAKÄIK

SISU: Leitnant A. Pääbus — Rannakaitse loomisest väikeriigi mõõtuks. Leitnant J. Ivalo — Suurriikide laevastikud. Vanem-leitnant P. Kaseoru — Sõjakerbant. J. J. — Sõdjate õigused meresõjas. Leitnant J. Ivalo — Saksa merejõudude operatiivplaanid 1870. kuni 1918. a. Leitnant J. Ivalo — Tänapäeva uus Saksa laevastik. Iv. — Saksamaa möödunud septembri kavatsustest Läänemerele. J. J. — Meremeeste seadus. G. S. — Ülevaade MULO tegevusest 1938. aastal. R. Prückel — Mootoribensiin.

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

Rannakaitse loomisest väikeriigi mõõtuks.

Leitnant A. Pääbus.

Näib, et juba sellest momendist, millal inimene avastas püsimise ja liikumise võimaluse merel, on rahvastel tulnud tegelda võõraste, vaenulikkude jõukude sissetungiga ja selle tõrjega. Ajaloolised andmed sissetungidest ulatuvad kaugesse enne-Kr.-aegsesse minevikku (a. 415 e. Kr. tungisid ateenlased Syrakusasse¹⁾); kartaagolaste palgaline sõjavägi tungis 200—300 a. e. Kr. Ibeeria poolsaarele) ja lakkamata ahelikuna ulatuvad kuni kaasajani.

Peagu kuni XVII sajandini avaldusidki kõik merega seoses olnud sõjalised sündmused vaid sissetungides vastase territooriumile. Peapõhjusena esines kaks asjaolu:

1. kuni tolle ajani polnud ükski mere-liiklemisvahend suuteline pikemat aega püsima merel ja

2. selleks polnud ka vajadusi, sest meri oli vaid lage ohtlik veteväli, mis huvitas tolle aja võimu- ja sõjamehi ainult niipalju, kuivõrd see hõlbustas liiklemist ja soodustas sissetungi

vaenlase territooriumile, et sellel teostatud rüüstimisega end rikastada.

Järgnevate sajandite jooksul, ajaloo andmetel, aga eriti just XVI sajandil, teostavad vastastikuseid sissetunge eriti prantslased ja inglased. Admiral P. Colomb oma teoses nimetab sel ajastul harrastatud tegevust iseloomustavalt rüünnakute süsteemiks (cross ravaging, perekrestnõje morskiye nabegi²⁾).

XVII sajandil, Inglise-Hollandi sõdades, tärkab puhtmeresõda ühes selle iseloomulikkude põhiprintsiipide tekkimisega, kuid ka rannakaitse ja tegevus vastase ranniku vastu ei vaibu minevikku, vaid seda teostatakse ka siin ja edaspidi kuni kaasajani kaasa arvatud.

Ajalooliselt värskemaid, kuid vahest ka õpetlikumaid sissetunge teostus Maaailmasõjas Gallipoli poolsaarele; sõja lõpuperioodil on meile aga eriti tuttav — sissetung Saaremaale.

¹⁾ „Voina i mir“ nr. 10, lk. 51.

²⁾ P. Colomb „Morskaja voina“ lk. 3.

Pärast neid sissetunge on vaid viimasel aastakümnel teostatud mitu ulatuslikku sissetungi Aasias.

Õigusega märgitakse, et suurema ulatusega sissetungi (dessanti) on väga raske teostada: see on väga kulukas ja aegaviitev ning seetõttu esinebki seda liiki sõjalisi operatsioone ajaloos üsna vähe. Siit võiks teha järelduse, et väikeriigil dessanti selle sõna tõsisel mõttes pole üldse karta, sest vaevalt hakkaks keegi teda vallutama just selle kõige keerukama sõjalise operatsiooniga. See vaade võib väga õige olla, kuid peab märkima, et just väikeriiki ei ohusta tema vastu ette võetud suur dessant, vaid väga sagedasti just suuremad dessantretked. Alaline tööstusrajoonide, maaväe tiibade pommitamine, ühenduste katkestamine (ka lühikeseks ajaks) dessantretkedega ja muud sedalaadi sõjalised aktsioonid merelt võivad väga tõsiselt ohustada kogu riigi olemasolu nii sõjaväe kui ka kogu rahva moraali allasurumisega.

Et seda vältida, peab just väikeriik oma ranniku kaitsmisele erilist rõhku pöörama. Maarindeil on positsioonid, need võivad olla kaitset teostavale väikeriigile kas soodsad või mitte ja vastavalt nende rinnete füüsilistele omadustele organiseeritakse ja korraldatakse ka tegevuskavad.

Merel ei etenda positsioonid seda osa ja puuduvad täiesti rinded — siin on vaid vastane oma jõududega igal pool ja igal ajal ning kui neile pole vastu panna paremini organiseeritud ja väljaõpetatud, tugeva moraaliga ja aktiivsemaid jõude, siis ka suuremate ohvrite toomine paljudel muudel aladel on sagedasti asjatu.

I. Rannakaitse loomise aluseid ja selle teostamisest.

1. Rannakaitse loomise aluseid.

Rannakaitse loomulikuks eesmärgiks on ranniku ja territoriaalvete puutumatus tagamine. Selleks loodavate jõudude organiseerimisel võib olla kaks lähtealust:

1. saarriigi ja
2. manner-mereriigi seisukoht.

On loomulik, et saarriik võib vastase sissetungi oodata vaid merelt, seepärast oleks nii ranniku kaitse kui ka riigi territooriumi puutumatus tagamine üks ja ainus ülesanne kogu riigi sõjalistele jõududele. Esimeseks vastase vastuvõtjaks on siin alati laevastik ja vaid pärast laevastiku kas hilinemist või tema tegevuse ebaõnnestumist astuvad tegevusse maaväed.

Inglismaa on pidanud korduvalt sissetungi vältimiseks oma jõude pingutama, kusjuures

raskemaid kuid ka heroilisemaid päevi tuli elada XIX sajandi esimestel aastatel. Neil päevil vägevaim Inglismaa rivaal — Napoleon — oli kogu oma jõuga ja geeniusel tegevuses selleks, et teostada sissetungi. Inglismaa pani välja kogu oma jõu, et sissetungijat tagasi lüüa ja ainult laevastik oma hiilgava juhiga — Nelsoniga — vältis selle ohu Prantsuse laevastiku purustamisega. Koos laevastiku hävinemisega varises kogu Napoleoni sissetungikava Inglismaale.

Sellest ilmneb, et saarriikides on peamiseks sissetungi tõrjajaks nende laevastik. On see laevastik riigi randa uhtuvate vete valitseja või suudab ta selleks saada võitlusega (1805. a. löödud Trafalgari lahing andis seda Inglismaale), siis pole vastase suuremaulatuslikku sissetungi karta.

Teisiti tuleb vaadata küsimusele mannermereriigil, kelle rannik võib sagedasti olla liiga pikk selleks, et selle kaitse võiks lasuda vaid laevastikul. Ranniku pikkus polegi nii oluline kui just laevastiku suhteline tugevus ja seisukoht riiki piiraval merel. See olukord on olulise tähtsusega eriti mere-väikeriikidele, kellele ranniku kaitsmine on vahest raskemaid ülesandeid.

Et sagedasti laevastik üksi ei suuda ranniku kaitset teostada, siis rajatakse rannikule kindlustusi, mis peavad oma tulega tõrjuma vaenlast ja kaitsma laevastikkude baase.

Tuleb aga võtta reeglina, et ükski tänapäeva mereriik ei suuda, ekspansiivse poliitikaga ja vaimuga riigid ei soovigi, kogu oma rannikut kindlustada tugevate kohtkindlate patareidega, sest see ületaks iga riigi materiaalse kandejõu — ekspansioonile looks aga ette „hiina müüri“, milleks pole mingit vajadust. Tulemuseks ongi, et rannakaitset on teostatud ja teostatatakse ka tänapäeval strateegiliselt tähtsate geograafiliste punktide kindlustamisega ja eriliste vastava ülesandega väekoondiste (-osade) loomisega. Viimased võivad formeeruda ja tegevusse astuda vaid sõja korral.

Kui see nii on, siis on loomulik, et iga mereriik määrab oma rannikul kindlaks strateegiliselt tähtsad punktid ning asub nende kindlustamisele. Isegi enam — kui riik on tulnud veendele, et võõral territooriumil asuvad teatud punktid on temale riikliku terviku säilitamiseks või eksisteerimiseks vajalikud, siis igal parajal juhul ta vallutab need ning rajab sinna oma kindlustisi ja baase. Nii on talitanud Inglismaa vallutades hispaanlastelt Gibraltari kitsuse põhjakalda ja prantslastelt Malta.

Vajaliku punkti vallutamist võidakse sooritada ka sõjata, kokkuleppe või mõne muu

juriidilise faktiga. (Panama vabariigi „kokkulepe“ USA-ga.)

Väikeriigi territooriumil (rannikul) on selle väiksuse tõttu raske leida väikeriigile enesele strateegiliselt eriti tähtsaid rannaosi, mille kindlustamisega võiks luua teatud strateegilise momendi. Seega oleks eriti väikeriigi puhul loomulik ja loogiline, et tuleb kindlustada kogu rannik. Pealegi kui arvestada veel seda, et ükski väikeriik ei suuda luua enesele laevastikku, mis võiks valitseda teda ümbritsevaid meresid ja selle abil vältida sissetungi merelt. Kuid samuti nagu suurriik ei suuda kogu oma rannikut kindlustada, nii ei suuda seda ka väikeriik. Ent siiski on ka väikeriigil küllalt punkte, millede kindlustamine on tarvilik. Et aga rannakindluste ehitamine on väga kulukas, siis on loomulik, et enne nende rajamist tuleb kaaluda kõik pro ja contra ja vaid siis langeda otsus. Tuleb jõuda otsusele, kas on otsustarbekam ehitada rannapatareisid või teostada selle punkti kaitset mõnel muul teel. On ju selge, et üksiku punkti kaitseks loodud rannakindlus kujutab endast vaid tugevat rusikat, millelt võetud inertsmoment, taktikaliselt vääruslikum element — liikuvus. See on vaid suurstaatiline jõud, mille võimsus avaldub vaid siis, kui kontrajõud satub otse selle rusika pihta. Igal muul juhul on see vaid raisatud energia, mida väikeriigil raiskamiseks kuigi palju ei ole.

Muidugi võidakse öelda, et kui kindlused on suutnud vastase jõude eemal hoida, siis juba sellega on nad oma ülesande sooritanud. See on õige, kuid osaliselt. Täiesti õige oli see siis, kui õhujõud ei omanud tänapäeva tähtsust. Siis loodi rannale rajatud kindlustega oma laevastikule baas operatsioonide sooritamiseks merel ja ühtlasi kaitsti ka teatud punkti. Tänapäeval ranna üksiku punkti kindlustamine, juhul, kui see on määratud mingisuguse tugevasti asustatud juhtimiskeskuse kaitseks, ei täida oma ülesannet, sest kallaletungiga õhust võib kui mitte hävitada kogu seda punkti, siis vähemalt desorganiseerida tegevust väga lühikese aja vältel. Tulemuseks ongi, et suurte kuludega rajatud rannakindlus on vältinud kaitstava punkti pommitamist merelt, võib-olla ka dessandi rünnaku eest, kuid on lahti jätnud selle kaitse õhust. Siit järeldus — kui rajatakse rannakindlus punkti kaitseks, siis tuleb sama tugevana rajada ka „õhukindlus“, mis suudaks eemal hoida ka vastase õhuväge.

2. Rannakaitse jõudude hargnemine ja nende tegevusse rakendamine väikeriigi mõõtudes.

Nagu eespool märkisin, on rannakaitseks vajalikud väed, kes vastase sissetungi puhul või selle ähvardusel koonduvad ohustatud rajooni.

Märkisin ka, et väikeriigil on raskusi selleks jõude eraldada ja pidada. Kui siiski oletame, et neid jõude, kes koosneksid nii mere- kui ka maaväest, võiks väikeriik eraldada ja koondada ohustatud rajooni, siis peab meeles pidama, et ranniku kaitsmisele rakendamiseks tuleb neid vägesid koondada ja lasta hargneda kahes valdkonnas: maal ja merel. Et see nii on, siis peab sellele nähtele eraldi tähelepanu pöörama juba seepärast, et enam kui kunagi varem on tänapäeval vajalik võiduks lahinguväljal selle võidu põhjalik ja täpne ettevalmistamine mitte ainult kauges tagalas, vaid ka sügaval rahuajal. Kui oleme suutnud kõiki — nii maaku kui meretegureid õigesti arvestada, siis võime ka loota operatsioonide ja kogu sõja edukat lõppu.

Rannakaitseks vägede koondamise ja hargnemise juurde asudes peab eeskätt märkima, et väikeriigi rannakaitse puhul on võimalik kõiki elemente võtta strateegilisest seisukohast, sest tegevuste osatähtsus sõjapidamise tervikus võib olla määrava tähtsusega.

On loomulik, et rannakaitseks eraldatud või määratud laevastiku puhul ei saa kõnelda erilisest koondamisest. Laevastik kui märksa liikuvam maavägedest peab hargnema ja hargnemisel saama sellise formatsiooni, mis võimaldaks kõige otstarbekohasemalt täita määratud ülesannet. Siin peab, eriti just nõrgem pool, talitama „fleet in being“ põhimõtte järgi. Laevastik tuleks siin hajutada nii, et ta jääks ühe tahtega juhitavaks, painduvaks tervikuks. Ta peab olema seal, kus teda kõige rohkem vajatakse.

Kuna käesoleva kirjutise eesmärgiks on vaadelda rannakaitse teostamist peamiselt maavägedega, siis vaatleme eespool lähemalt nim. vägede tegevust.

Strateegiline koondamine, olenevalt sõjameistrist, on saanud oma mõiste. Jättes kõrvale üksikute definitsioonid, võiks märkida, et maavägede koondamise puhul tuleb tegelda kolme faasiga:

1. Mobilisatsiooniline ühikute loomine ja nende koondamine suurematesse koondistesse;

2. Formeeritud või formeeritavate koondiste (ka väeosade) suunamine rajoonidesse, mis määratud nende tegevuse lähtealuseks;

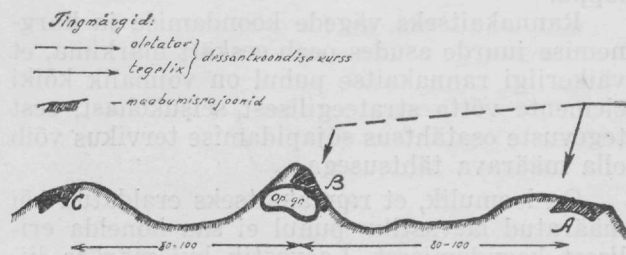
3. Kui operatsiooniks ettenähtud väed on jõudnud neile määratud rajooni, siis nad, et olla valmis järgnevaks tegevuseks, hargnevad vastavalt kavale.

Muidugi võivad toodud faasid ka üksteist katta ja osaliselt isegi kokku langeda.

Kirjeldatud sündmuste ja toimingute tulemuseks ongi teatud rajooni koondatud vägedemass, mis on valmis astuma tege-

vusse vaid varem kindlaks määratud suunas ja eesmärgiga. Tekib aga vajadus tegevussuuna või veel enam tegevusrajooni muutmiseks, siis tuleb teostada uus hargnemine, mis enesest aegaviitev ja raske operatsioon. Ja peagu tavaline näht on, et need väed ei jõua kohale õigeaks ajaks. Ranniku kaitsmise puhul on aga hiline mine üks suuremaid puudusi, sest sellega kaotatakse dessandi tõrjeks soodsamaid momente, nimelt dessandi maabumise moment, ja kogu tegevus võtab puhtal kujul kohtamislahingu iseloomu, kus kindla võidu saavutamine pole kaugeltki kerge.

Selle nähte selgitamiseks olgu toodud järgmine näide:



Vägede kõrgemal juhatusel on võimalik, pärast vägede teatud ümbergrupeerimist, oodatava dessandi tõrjeks eraldada näit. üks operatiivgrupp, koosseisus: üks jal. rügement; üks jal. üksik pataljon; üks suurtükiväe grupp (kerge) ja mõned tehnilised — ning väiksemad üksused kergeid jõude.

Operatiivgrupp on, nagu eespool märgitud, moodustatud oodatava dessandi tõrjeks ja juhatusel antud olukorras on öeldud: „... kõik see laseb oletada, et dessant maabub kusagil punkt B rajoonis“.

Arvestanud antud olukorda koondubki operatiivgrupp pärast 10—12-tunnist rännakut punkt B rajooni. Peale punkt B on võrdlemisi soodsad maabumiskohad veel punktide A ja C rajoonis, mis punktist B asuvad umbes 80—100 km kaugusel.

Sündmustiku arenedes selgub, et dessantkoondis, kelle liikumist rannakaitsjad pidevalt jälgivad ja keda oodatakse punkti B-sse, jõudes punkti A kõrgusele muudab kursi vasakule

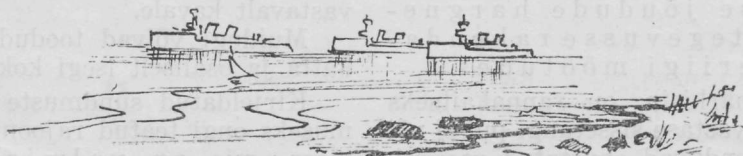
ning lähenedes rannale algab dessandi maale saatmist. Ongi tekkinud kriitiline moment, sest kõik jõud, mida oli võimalik dessandi tõrjeks eraldada, on koondatud rajooni, mis maabumiskohast on 80—100 km kaugel ja neil kuluks maabumiskohale jõudmiseks vähemalt 24 tundi (kiirrännaku korras 20—25 tundi). On selge, et pärast sellist rännakut operatiivgrupp on väga kurnatud ja tema lahinguline väärtus on tublisti kannatanud. On ka ilmne, et dessandi tõrjeks soodsaim moment (laevast lahkumine ja maabumine) on mööda lastud ja pärast suuri pingutusi tuleb operatiivgrupil dessant tagasi tõrjuda tavalise kohtamislahinguga. Vastane on aga vahepeal loonud endale kindla platsidarmi ja võib tegevust kava kohaselt jätkata. Nii tekibki väikeriigile uus raskus (uus ja tavaliselt väga ohtlik ning tülikas rinne), mida oleks võinud teissuguse rannakaitsese korralduse puhul vahest üsna kergesti vältida.

Näitest selgub, et maaväed, kui neid on vähe ja kui nad on väheliikuvad, ei suuda täita rannakaitsese rasket ülesannet. Näib, et siin on küsimuse lahendamiseks kaks võimalust:

1. Kas pidada nii suurt väge rannikul, et tal ei tekiks vajadust dessandi tõrjeks teha kümnetesse kilomeetritesse ulatuvaid hüppeid või
2. luua eriline liikuv, tugeva tulejõuga rannakaitsese koondis, kes liikumisega võib jälgida dessanti ning suudaks õigeaks ajaks jõuda positsioonile ja dessanti vastu võtta tugeva organisatsiooniga.

On ilmne, et väikeriigi oludes esimese võimaluse rakendamine ei või tulla kõne alla, sest ükski väikeriik ei suuda rannikul hoida suuri vägesid. Kuna aga territooriumi üldine sügavus on väga väike ja riigile elulise tähtsusega punktid ja asulad rannikust ei asu kuigi kaugel ja et juba iga väiksemgi dessant võib neid punkte tõsiselt ohustada (sundida sealjuures olemasolevaid väikesi jõude killustama), siis just väikeriik peab pöörama kogu tähelepanu oma ranniku kaitsesele. Kui kõigest eespooltoodust ilmnes, et väikeriik ei suuda kogu oma rannikut kindlustada ja ei suuda pidada rannakaitsese suuri vägesid, siis on ainsaks, sealjuures vahest ka tõhusamaks rannakaitsese teostamise vahendiks eriline liikuv rannakaitsese koondis.

(Järgneb.)



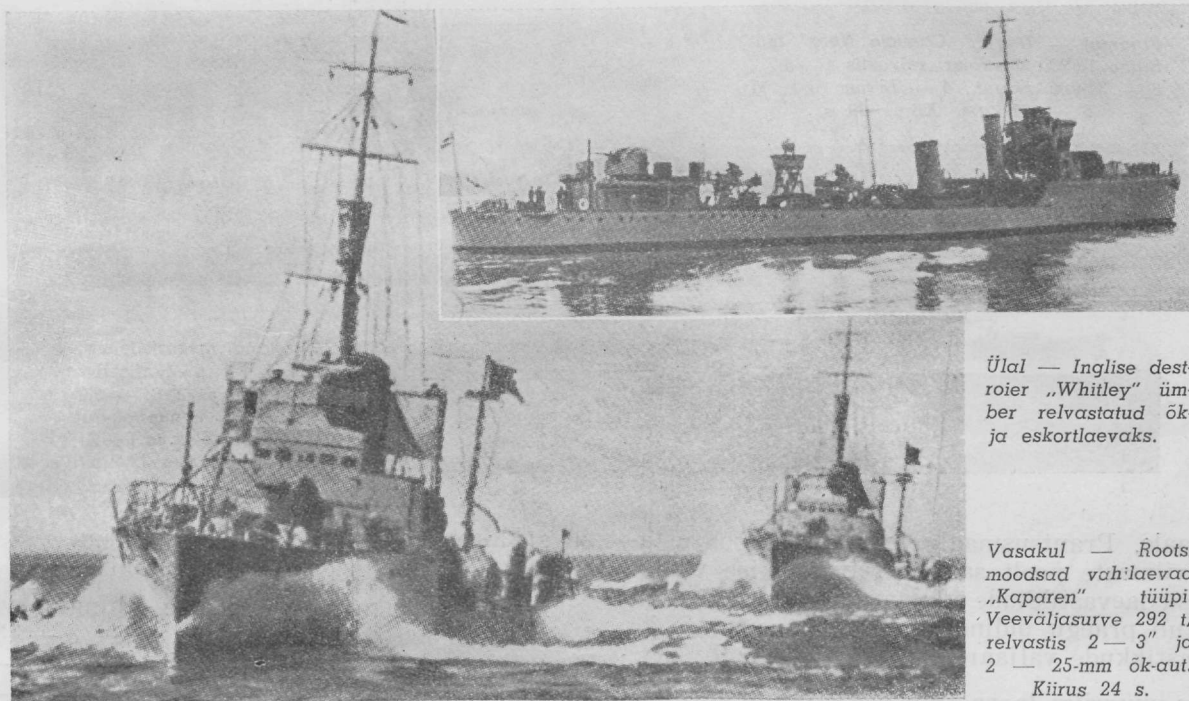
Suurriikide laevastikud.

Leitnant J. Ivalo.

Laevastikud osutuvad tänapäevasõja olukorras üheks tähtsamaks faktoriks. Nende tähtsus strateegia elemendina ja poliitika abinõuna kasvab järjest. Praeguses Jaapani-Hiina sõjas võisid jaapanlased miljonilise armee paisata Hiina territooriumile just oma laevastiku üleoleku tõttu merel; samuti nagu seda tegid ka itaallased Hispaania kodusõjas. Saksamaa, Jaapan ja Itaalia panevad oma kavade läbi-

pan tõstis üles pariteedi küsimuse Inglismaa ja USA, millega viimased aga ei nõustunud. Tagajärjeks oli Jaapani lahkumine konverentsilt. Sest ajast alates teostab Jaapan oma laevastiku kui ka merejõudude ülesehitamist täiesti iseseisvalt.

Jaapani forsseeriv ettevalmistus sõjaks Vaikses ookeanis ühtis tegelikult Saksamaa merejõudude ülesehitamisega. Viimane sai 18.



Ülal — Inglise destroyer „Whitley” ümber relvastatud öksk- ja eskortlaevaks.

Vasakul — Rootsi moodsad vahilaevad „Kaparen” tüüpi. Veeväljasurve 292 t; relvastis 2 — 3" ja 2 — 25-mm öksk-aut. Kiirus 24 s.

viimisel laevastikkude väljaarendamisele äärmiselt suurt rõhku, olles teadlikud, et koloniaalimpeeriumide püsimine oleneb suurel määral emamaade laevastikkude tugevusest. Ka teised suurriigid, nagu Briti, USA ja Prantsusmaa panevad oma laevastikkudele samal põhjusel väga suurt rõhku.

1937. a. algul langesid ära ka kõik lepingulised piiramised laevastikkude väljaarendamise alal. Need piiramised, nagu teada, määrati kindlaks Washingtoni kokkuleppes 6. veebr. 1922. a. ja Londoni kokkuleppes 22. apr. 1930. a. Esimesest loobus Jaapan juba 1934. a., mille tõttu see kaotas oma maksvuse 1936. a. Uuel merekonverentsil Londonis 1935.—1936. a. selgus uue kokkuleppe tõeline võimatus. Jaa-

juunil 1935. a. Inglise-Saksa merekokkuleppe kohaselt õiguse omada laevastikku, mis oleks 35% Inglise laevastiku tonnaazist, kuna hiljem a-laevade alal ta nõudis pariteeti. Kokkuleppel oli igatahes väga suur rahvusvaheline ja poliitiline tähtsus, kuna see avas nagu tee Saksamaa edaspidiseks agressiooniks. Järgnes Reini tsooni remilitariseerimine, Saksa-Itaalia interventsioon Hispaanias, Austria, Sudeedimaa, Tšehhi- ja Klaipedamaa annekteerimine.

1935. a. alustas agressiooni ka Itaalia Ida-Aafrikas ja Vahemeres. Üheaegselt sissetungiga Abessiiniasse teostus Itaalia vägede paiskamine Liibüasse Egiptuse piirile ja terve rea strateegiliselt tähtsate Itaalia saarte muutmise laevastiku kui ka õhujõudude tugipunktideks

Vahemeres. Briti impeeriumi kommunikatsioonid sattusid hädaohtu.

Samuti kasutas Itaalia juhust Baleaari saarte haaramiseks. Ning lõpuks kuulutas välja „uue Rooma impeeriumi“. Suure laevastiku vajadus ilmnis selgelt ning sealt alates teostub Itaalia laevastiku väljaarendamine suure järjekindlusega.

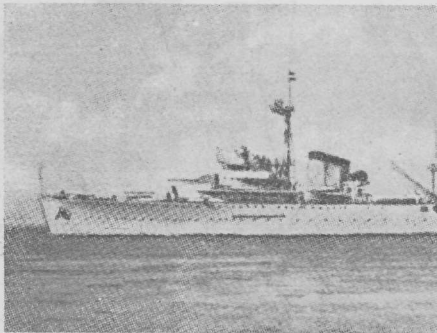
Paralleelselt Saksamaa aktiivsusega Euroopas ja Itaalia aktiivsusega Vahemeresel teostub Jaapani-Hiina sõda Kaug-Idas.

Need eespoolmainitud riikide tegevussuunad ei võinud loomulikult rahustavalt mõjuda Ing-

artilleeriaga; seitse à 32 300 kuni 33 400 t samasuguse käiguga ja 12 — 14" suurtükiga; kaks à 29 000 t, 20 s ja 10 — 14" suurtükiga; kaks à 27 000 t samasuguse relvastisega ja 19 s käiguga; ja üks 26 100 t, 19 s käiguga ja 12 — 12" artilleeriaga. Kaks 35 000 t, 16" peaartilleeriaga on ehitamisel, kuna 4 lahingulaevale pannakse varsti alus.

Jaapanil on 10 lahingulaeva. Kaks à 32 720 t, 23 s käiguga, 8 — 16" suurtükiga; kaks à 29 990 t, 23 s käiguga, 12 — 14" suurtükiga; kaks à 29 320 t, 23 s käiguga samasuguse relvastisega. 4 lahinguristlejat à 29 330 t,

Paremal — Itaalia „Camicia Nera“ tüübiline 1 620-t destroyer; relvastis 4 — 4,7", 6 — 37-mm õk-cut., 4 — 13-mm õk-k. ja 6 — 21" t-t. Kiirus 39 s.



Hollandi taskuristleja „Tromp“. Veeväljasurve 3 350 t; relvast's 6 — 5,9" suurt., 4 — 40-mm õk-cut., 4 — 12,7-mm õk-k. ja 6 — 21" torp.-toru. Kiirus 32,5 s.

lismaale, Prantsusmaale ja USA-le, põhjustades viimaste poolt samuti relvastumise võidujooksu laevastikkude väljaarendamise alal. Nii teostub praegu üldine relvastumise võidujooks laevastikkude väljaarendamise alal.

Kuue suurriigi laevastiku peajõudude võrdlus.

Inglismaa omab praegu 15 lahingulaeva. Lahingulaevad *Nelson* ja *Rodney* à 34 000 t, kiirusega 23 sõlme — 16" peaartilleeriaga; 5 *Queen Elizabeth*'i, à 30 600 t ja 31 000 t, 25 s käiguga — 15" peaartilleeriaga; 5 *Royal Sovereigns*'i à 29 150 t, 22 s käiguga, samasuguse artilleeriaga. Lahinguristleja *Hood* 42 100 t, 31 s käiguga — 15" peaartilleeriaga ning lahinguristlejad *Renown* ja *Repulse* à 32 000 t, 30 s käiguga — 6 — 15" suurtükiga.

5 *King Georges* tüübilist lahingulaeva à 35 000 t, 30 s käiguga, on ehitamisel ning varustatakse kümne 14" suurtükiga, kuna *Lion*'ile ja *Temeraire*'ile kavatakse varsti alus panna, veeväljasurvega 40 000 t. Viimastele on ette nähtud 16" peaartilleeria.

USA omab samuti 15 lahingulaeva. 3 à 31 500 kuni 32 500 t, 21 s käiguga ja 16" pea-

26 s käiguga — 8 — 14" artilleeriaga. Neli 40 000 t, 16" artilleeriaga on ehitamisel.

Prantsusmaal on seitse lahingulaeva. Kaks à 26 500 t, kiirusega 30 s — 8 — 13" suurtükiga; kaks à 22 189 t, 21 s käiguga — 13,4" artilleeriaga; üks samatonnaaziline — 8 — 13,4" suurtükiga, 22 s käiguga; ja kaks ka à 22 189 t, kiirusega 20 s ja relvastisega 12 — 12" suurt. Kaks uut 35 000 t, 33 s käiguga ja 8 — 15" suurtükiga on ehitamisel, kuna kahele samatonaalsele kavatakse õige varsti panna alus.

Itaalia omab kõigest 4 lahingulaeva à 23 622 tonni, käiguga 27 s ja artilleeriaga 10 — 12,6", kuid neljale 35 000 t, mis on ehitamisel, on ette nähtud kiirus 30 s artilleeriaga 9 — 15".

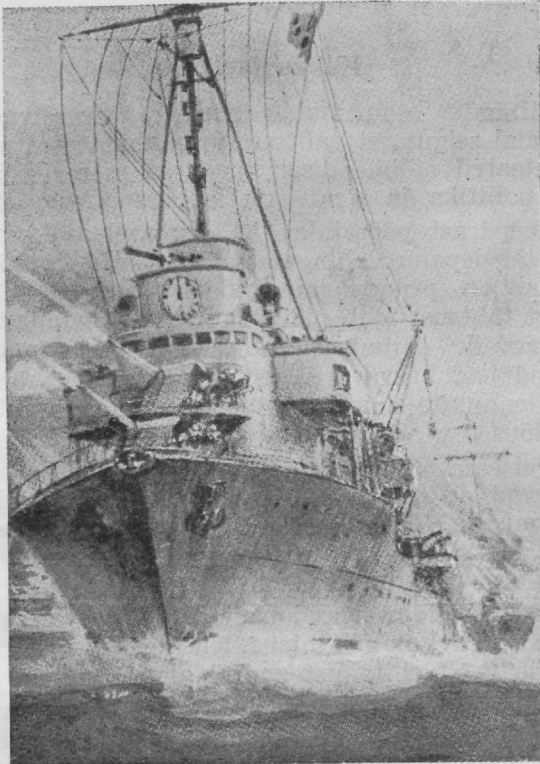
Saksamaa ei oma lahingulaevu üle 11" artilleeriaga. Kolm väikest lahingulaeva à 10 000 t arendavad kiirust 26 s ja omavad relvastist 6 — 11" suurt.; kaks lahingulaeva à 26 000 t, kiirusega 30 s; on varustatud 9 — 11" suurtükiga. Kaks 35 000 t praegu ehitamisel — kiirusega 30 s, varustatakse 8 — 15" suurtü-

kiga. Peale selle pannakse kahele 35 000 t õige varsti alused.

Lahingulaevade alal on Inglismaa seega oma 15 ja 7 ehitamisel ja projektis olevaga kergelt tugevam USA, kes omab 15 lahingulaeva ja 6 ehitusel ning projektis, tugevam Jaapanist oma 10-nega ja 4 ehitamisel ning tunduvalt tugevam Prantsusmaast 7 lahingu-

naazi 9 770 kuni 9 860 t, kiirust 30 s ning relvastist 9 — 6", kaks 7 580 ja 7 550 t, kiirusega 33 s, omavad relvastisena 7 — 6" suurtükki, üks à 5 100 t, kiirusega 26 s — relvastisega 9 — 6" s., 8 à 4 850 t, kiirusega 30 s — relvastisega 6 — 6" suurt., ja 13 à 4 180 t kuni 4 290 t, kiirusega 27 s, relvastisega 5 — 6".

Ehitusel ja projektis olevaist Inglise 21



Prantsuse „Fantasque” tüübiline destroyer harjutusil. Veeväljasurve 2 569 t, relvastis 5 — 5,5", 4 — 37-mm, 4 — 13-mm ja 9 — 21,7" torpeedotoru. Selle tüübilisist arendas üks kiirust 45,25 s.

Moodsa sõjalaeva tulejuhtimise keskpõst tegevusel.

Näha rida automaate, milledega püütakse võimalikult lihtsustada tulejuhtimist tänapäeva sõjalaeval.



laevaga, milledele lisaks 4 ehitamisel ja projektis. Sama peab märkima ka Itaalia kohta 4 lahingulaeva ja 4 ehitamisel ning Saksamaa kohta 5 lahingulaeva ja 4 ehitamisel ja projektis.

Ristlejate alal on Inglismaa oma 62 kaks korda tugevam kui ükski riik maailmas. Ta omab 13 raskeristlejat à 9 750 kuni 10 000 t, 8 — 8" suurtükiga; kaks à 8 390 ning 8 250 t — 6 — 8" suurtükiga, käiguga 32 s.

20 moodsast kergeristlejast on 8 à 9 100 ja 9 300 t ning varustatud 12 — 6" suurtükiga; 7 umbes 7000 t, 8 — 6" suurtükiga; 4 à 5 220 t ja 5 270 t, relvastisega 6 — 6" projekteeritud kiirusega 32,5 s.

Kolm 27 vanemast ristlejast omavad ton-

ristlejast on kaks 10 000 t, kiirusega 32,5 s — relvastisega 12 — 6"; 9 à 8 000 t samasuguse relvastisega ja 10 à 5 450 t kümne uuekaliibrilise suurtükiga.

USA omab 35 ristlejat, kõik pärast sõja-aegse ehitusega ja 6 ehitamisel. 18 modern-raskeristlejat à 9 050 kuni 9 975 t, kiirusega 32,5 s — relvastisega 9 või 10 — 8" suurtükki. 11 tonnaazilt väga lähedast à 10 000 t (4 ehitamisel) samasuguse kiirusega on varustatud 15 — 6" suurtükiga, 10 kergeristlejat à 7 050 t, kiirusega 34 s on varustatud 12 — 6" suurtükiga ja 2 à 8000 t on pandud alused.

Jaapanil on samuti 35 ristlejat, ent need on osalt väiksemad ja vanemad. 8 raske-

ristlejat à 9 850 kuni 10 000 t on relvastatud 10 — 8" suurt., 4 à 7 100 t — 6 — 8" suurtükiga, kiirusega 33 s; 6 moodsat ristlejat à 8 500 t, samasuguse kiirusega on varustatud 12 — 6,1" suurt., ja 17 vanemat ristlejat à 2 890 kuni 5 195 t, kiirusega 31 ja 33 s, on relvastatud 7 — 5,5".

Tabel 1.

1939. a. rivis ja ehitusel olevate laevade tabel *)

Laevade klass	Inglismaa		USA		Jaapan		Prantsusmaa		Itaalia		Saksamaa	
	Rivis	Ehitusel	Rivis	Ehitusel	Rivis	Ehitusel	Rivis	Ehitusel	Rivis	Ehitusel	Rivis	Ehitusel
Lennukite-emalaevad ja kandjad	9	4	7	2	7	4	2	1	1	—	—	2
Liiderid destroierid ja torpeedop.	175	24	219	37	119	16	73	18	119	40	23	29
A-laevad . . .	57	16	90	16	65	7	77	21	91	15	37	36
Teised kerged sõja- ja abilaevad	230	52	343	5	56	4	119	48	133	17	133	37

Prantsusmaa omab 19 ristlejat, kõik pärastsõjaaegse ehitusega ja 3 ehitamisel ning projektis. Seitse raskeristlejat à 9 938 kuni 10 000 t, kiirusega 31 kuni 33 s, relvastisega 8 — 8"; 6 kergeristlejat à 7 600 t ja üks 5 886 t, kiirusega 32—34 s, relvastisega 9 — 6"; kolm à 7 249 t ja üks à 4 773 t, nelja 5,5" suurt. ja kiirusega 30 s. Üks ristleja 8 000 t on ehitamisel, kuna kahele on vast hiljuti pandud alused.

Itaalia omab samuti 19 ristlejat — kõik pärastsõjaaegse ehitusega. Seitse raskeristlejat à 7 874 t, kiirusega 35 s, relvastisega 10 — 6" ja 10 moodsat kergeristlejat à 5 000 t kuni 7 283 t, kiirusega 37 s, relvastisega 8 — 6".

*) Andmed „Nauticus“ 1939. a. kohaselt.

Saksamaa omab vaid 6 ristlejat. 5 moodsat kergeristlejat à 6 000 t, 32 s kiirusega ja relvastisega 9 — 5,9", ning ühe 5 400 t, 29 s kiirusega ja 8 — 5,9" suurtükiga, ent 8 ristlejat on valmimas ja osalt projektis. Kolm raskeristlejat à 10 000 t, kiirusega 33 s, varustatakse 8 — 8" suurtükiga; kuna kahele à 10 000 t, umbes samasuguse kiirusega, relvastisega 12 — 5,9", on pandud alused.

Teised suurriikide üksused on toodud tabel nr. 1.

Kokkuvõte.

Hinnates suurriikide suundi mererelvas-tise alal selgub, et valitsemise põhimõtte teatud mereteatril näib endiselt maksvat mereriikide merepoliitika ja strateegia lõppeesmärgina.

Seepärast pööratakse ka viimasel ajal erilist tähelepanu lahingulaevadele, missuguseid üksusi on praegu suurriikidel ehitamisel 21. Suurt tähtsust näib pühendatavat ka lennukite emalaevade ehitamisele kooskõlas mereennuväe järjest kasvava tähtsusega. Ehitusel olevate lennukite emalaevade ja lennukiteandjate arv tõuseb praegustel andmetel 14.

Teisest küljest viimase kahe aasta uudisena esinevad spetsiaal-õk-laevad, laevastikkude kaitsmiseks õhurünnakute vastu, kusjuures kõiki klassi kuuluvate sõjalaevade õk-relvastist on tunduvalt suurendatud.

Destroierid, torpeedopaadid, vahilaevad, a-laevad, millel on eritähtsus, leiavad kõigi mereriikide poolt ehitamist suurel arvul.

Lõpuks pannakse suurt tähtsust eriülesannetega laevadele, nagu seda on veeskjad, traalerid, naftalaevad, ujuvad töökojad, varustuslaevad jne., millede funktsioonid näivad järjest suurenevat.

MTP tähtsus koos teiste üksustega näib olevat samuti tõusnud.

Sõjakonterbant. *)

Vanem-leitnant P. Kaseoru.

Need kaubad, mis võivad olla sõjakonterbant, jaotatakse kahte liiki: absoluutseks ja relatiivseks ehk tingitud konterbandiks. Tingitud konterbandiks loetakse üldiselt selliseid kaupu, mida võib lugeda sõjakonterbandiks ainult siis, kui neid saadetakse tarvitamiseks tõesti vaenlase sõjavägedele, s. t., kui nad on adresseeritud vaenlase sõjaväe-asutiste või vaen-

lase maal elavate sõjamaterjalide hankijate nimele.

Absoluutse konterbandi alla kuuluvad kaubad on loetletud artiklis 22. Siia hulka kuuluvad: igasugused relvad, kaasa arvatud ka jahirelvad, laskemoon (igasugused kartušid ja padrunid), püssirohi ja lõhkeained, kui need on määratud sõjaliseks otstarbeks, lafetid, laskeja toidumoonavankrid, välisepikojad, sõjaväe riie- ja varustusartiklid, sõjaväe tarbeartik-

*) Vaata „Merendus“ nr. 1 — 1939.

lid, sõjaliseks otstarbeks kasutatavad ratsa-, veo- ja kandeloomad, laagrivarustis, soomusplaadid, sõjalaevad ja teised sõjaliseks otstarbeks kasutatavad sõidu- ja veoabinõud, tööriistad ja sisseseeded, mis on määratud eranditult sõjamaterjali valmistamiseks.

Relatiivse ehk tingitud konterbandi mõiste alla kuuluvad kaubad on loetletud artiklis 24. Siia hulka kuuluvad elutarbed, loomatoit, sõjaliseks otstarbeks kõlvulised riidesemed, riided (kangad) ja jalanõud, kuld, hõbe ja raha, sõjaliseks otstarbeks kõlvulised sõidu- ja veovahendid ning nende osad, laevad, paadid ja igasugused veesõidu-abinõud, ujuvad dokid ja sisseseeded kuivdokkide jaoks ning nende osad, raudteevarustis, telegraafi-, raadiotelegraafi- ja telefonimaterjal, õhulaevad, lennumasinad ja nende osad, põletis- (kütte-) ja määrdeained, püssirohi ja lõhkeained, mis pole just määratud sõjaliseks otstarbeks, okstraat ja selle kinnitamiseks ja lõikamiseks vajalikud tööriistad, hobuserauad ja rautamisabinõud, hobuseriistad ja sadulvarustis, binoklid, pikksilmad, kronomeetrid ja igasugused navigatsioonilised instrumendid.

Riikidele on jäetud õigus võtta ka teisi, nimetatud peatükis mainimata kaupu, mida nii rahua ajal kui ka sõjaliseks otstarbeks võib kasutada, erilise deklaratsiooniga tingitud konterbandi nimestikku (art. 25). Arvab mingisugune riik heaks mõningaid tingitud konterbandi hulka arvatud kaupu lugeda mittekonterbandiks, siis peab ta sellest teistele riikidele jällegi teadustama erilise deklaratsiooniga (art. 26). Sõjaliseks otstarbeks mitte kasutatavaid aineid ja esemeid ei ole aga lubatud sõjakonterbandi hulka arvata (art. 27).

Edasi näeb ette Londoni Meredeklaratsioon, missugustel juhtudel kuulub konterbant konfiskeerimisele. Absoluutse konterbandi kaubad kuuluvad konfiskeerimisele siis, kui tõendatakse, et need on määratud veoks vaenlase maale, vaenlase poolt okupeeritud maale või vaenlase sõjajõududele. Tingitud konterbandi kaubad kuuluvad konfiskeerimisele siis, kui tõendatakse, et nad on määratud tarvitamiseks vaenlase sõjajõududele või vaenlase sõjaväeliste või kodanlikele võimudele. Nii, näiteks, kuuluksid konfiskeerimisele relvad ja laskemoon ka siis, kui need on määratud mingisugusele eraisikule mingisuguses vaenlase linnas, toitained aga ainult siis, kui need on määratud vaenlase sõjaväele.

Ka tõendamise süsteemi näeb deklaratsioon ette, kuid väga keerukal viisil. Selle järgi, näiteks, loetakse tõendatuks, et tingitud konterbandi kaup on määratud vaenlase sõjaväele, kui ta saadetakse ühele vaenlase maal asuvale kaup-

mehele, kellest on teada, et ta vaenlase võimudele muretseb sellelaadilisi kaupu (art. 34).

Absoluutse konterbandi kaup kuulub mainitud deklaratsiooni alusel konfiskeerimisele alati, laev ise aga ainult teatud juhtudel ja nimelt siis, kui konterbant oma väärtuselt, kaalult, ruumalalt või prahihinnalt on üle poole kogu laeva laadungist. Kui laev konfiskeerimisele ei kuulu, võib teda lubada edasi sõita, pärast seda, kui konterbant on kapteni poolt kontrolli teostavale laevale üle antud.

Kui laeval leidub vaba kaupa, mis kuulub aga konterbandi omanikule, siis kuulub ka see konfiskeerimisele.

Kui laevale ei ole teada, et riik, kuhu ta kaupa veab, on alanud sõda mingisuguse teise riigiga, kui talle ei ole veel teada teatud kauba tunnustamine sõjakonterbandiks või kui kapten ei ole veel jõudnud konterbanti välja laadida, siis võib kaupa konfiskeerida ainult vastutasu eest.

Konterbandi veoga üheväärseks loetakse Londoni Meredeklaratsioonis ka neutraliteedivastased teened (unneutral services), mille all mõistetakse sõjaväelaste vedu või teadete viimist vaenlase huvides. Siin tehakse vahet kergema ja raskema juhu vahel.

Kergemaks juhuks loetakse:

- 1) kui laev teeb üksiku reisi üksikute vaenlase sõjajõudude koosseisu kuuluvate isikute või teadete edasitoimetamiseks, ja
- 2) kui laeval viibivad omaniku või kapteni teadmisel vaenlase sõjaväe osad, üks või mitu isikut, kes reisi kestel vaenlase operatsioonide kasuks töötavad.

Niisuguseil juhtudel tuleb laevaga talitada nagu neutraalsega, mis kuulub konfiskeerimisele konterbandiveo pärast.

Raskemaks juhuks loetakse:

- 1) kui laev võtab osa vahetult vaenulikust tegevusest,
- 2) kui ta on vaenuliku riigi agendi käsutuses või valve all,
- 3) kui ta on vaenlase valitsuse poolt renditud ja
- 4) kui ta on määratud ainuüksi vaenlase sõjaväeosade transportimiseks või luureteenistuseks vaenlase kasuks.

Niisuguseil juhtudel talitatakse laevaga kui vaenlase kaubalaevaga.

Kõrgema või raskema liigi alla määramise tingib ka asjaolu, kas laeval on selline reis

ainukene (esimene) või teeb ta seda juba korraldvalt.

Kas laev veab vaba kaupa või konterbanti, samuti kas laev sõidab vaenlase või neutraalse riigi sadamasse, teevad kindlaks sõdivate riikide sõjalaevad laeva dokumentide järele, peatades, kontrollides ja tarbe korral otsides läbi laevu merel. Sõjalaeva nõudmise peale peab iga kaubalaev peatuma ja võimaldama kontrolli. Kontrollija sõjalaeva nõudmistele vastuhakkamise korral kuulub laev konfiskeerimisele ja laeval olev laadung loetakse võrdseks vaenlase laeval asuva laadungiga. Ka kaptenile või laeva omanikule kuuluv varandus loetakse sel juhul võrdseks vaenlase omaga.

Kui aga neutraalsed kaubalaevad sõidavad neutraalriigi sõjalipu (sõjalaevade) konvoi all, on nad vabad kontrollist. Andmeid, mida muidu saadakse kontrollimise teel, annab sel juhul konvoeriva laeva komandör. Kui sõdiva riigi sõjalaeva (kontrollija) komandöril on põhjust arvata, et konvoerija laeva komandöri teadmata (eksi kombel, pettuse kombel) tema kaitse all olevais laevades asub sõjakonterbant, siis teatab ta sellest viimasele. Sel juhul on konvoeriva laeva komandör kohustatud oma kaitse all olevaid laevu kontrollima, koostama kontrollimise kohta protokoll ja saatma protokoll äärkirja sõdiva riigi sõjalaeva komandöri-le. Kui kontrollimisel selgus, et konvoi kaitse all olevais laevades asub konterbanti, on konvoerija kohustatud konterbanti vedavad laevad konvoi kaitse alt eemaldama.

5. Sõjakonterbant Maailmasõja ajal.

Kaasajal muutub sõjakonterbandi mõiste kiiresti. Aine, mis kümnekond aastat tagasi loeti vabaks kaubaks, võib pisut hiljem muududa absoluutseks konterbandiks. 1909. aastal, Londoni Meredeklaratsioonis loeti puuvill vabaks kaubaks, me teame aga, et Maailmasõja ajal oli puuvill juba tähtsamaid tooraineid sõjatööstuses, sest temast valmistati püsirohtu (suurtükirohtu) ja püroksüliini.

Sellise ainete kasutamise muutumise tõttu kuulutati ka Maailmasõja jooksul rida aineid, nende hulgas ka puuvill, absoluutseks konterbandiks.

Ehk küll sõja alguses liitriigid tunnustasid kehtivaks Londoni Meredeklaratsiooni, ei peetud temast sõja jooksul enam kinni. Alguses suurendati järkjärgult absoluutse konterbandi nimestikku ja hiiliti mitmest tema artiklist mööda. Kuid juba 1926. aastal ütlesid Inglismaa ja Prantsusmaa ennast temast täiesti lahti. Lõpuks kujunes välja olukord, kus iga riik

talitas nii, nagu ta arvas heaks. Londoni deklaratsioonist ega ühestki teisest rahvusvahelisest lepingust ei peetud enam kinni. Saksamaa laskis oma piiramata allveesõjaga halastamatult põhja kõik ettejuhtuvad kaubalaevad, vaadatamata lipule, hoiatamata ja meeskonda päästamata. Liitlased omalt poolt ei lasknud keskriikidesse sisse vedada mingisugust kaupa. Isegi Hollandi ja Taani, kellel on maapiirid Saksamaaga, olid blokeeritud. Kujunes välja olukord, kus keskriikidesse üldse kaupu ei veetud, seega iseendast ära langes ka konterbandivedu, sakslased aga sellega, et nad piiramata allveesõja välja kuulutasid, tunnustasid kõik kaubad sõjakonterbandiks.

*

On selge, et 1909. a. Londoni Meredeklaratsioon on vananenud. See pole aga nii mitte ainult Londoni Meredeklaratsiooni ja sõjakonterbandiga, vaid kogu rahvusvahelise sõjaõigusega. Oleks tarvis uut rahvusvahelist sõjaõigust, mis vastaks kaasaja nõudeile.

Kui me aga vaatleme ja ligemalt analüüsimise käesoleva ajajärgu sõdu, nagu Itaalia-Abessiinia sõda, Hispaania kodusõda ja Jaapani-Hiina sõda ja kogu praegust rahvusvahelist pinevat olukorda, võib meil täiesti õigustatult tekkida küsimus, kas on üldse tähtsust selliseil rahvusvahelisel kokkuleppeil. Me näeme selgesti, kui võrd vähe austatakse praegu rahvusvahelist õigust ja rahuaadet.

Arvestades praegust pinevat rahvusvahelist olukorda ei ole vististi loota, et rahvusvahelise sõjaõiguse uuendamise asjus ligemal ajal midagi ette võetaks. Mis puutub aga sõjakonterbanti, siis võime tema kohta ennustada tagasiminekut mõne sajandi võrra. Õieti polegi see muud kui ringkäik, mida me näeme terves ajaloos. Kui puhkeb väike sõda, s. o. sõda mõne üksiku riigi vahel, jääb ka püsima kaubandus sõdivate riikidega ja tuleb jälle tegemist sõjakonterbandiga. Kas ei ole selle väite tõenduseks praegune Hispaania kodusõda! Kui aga puhkeb uuesti suur sõda, teine maailmasõda, talitatakse arvatavasti jälle nii, nagu seda tehti möödunud Maailmasõjas, s. t. igauks talitab nii, nagu ta heaks arvab, kinni pidamata rahvusvahelise õiguse normidest. Sel juhul muidugi kaotab oma tähtsuse ka sõjakonterbandi mõiste.

Artikli koostamisel kasutatud allikad: 1) Prof. A. Piip. Rahvusvahelise õiguse süsteem. 2) F. von Liszt. Das Völkerrecht. Elfte Auflage. 1920. 3) H. Bonfils. Lehrbuch des Völkerrechts. Übersetzt von Dr. jur. A. Grah. 1904.

Sõdijate õigused meresõjas.*)

Mõõdutunnistus (Messbrief, certificate of measurement). Mõõdutunnistuses tähendatakse: laeva nimi ja number, kutsesignaal, registreerimissadam, laevaomaniku nimi, millal ja mis materjalist ehitatud, laevaehitaja nimi, tunnusmõõdud ja -andmed ning mõõtmise põhjal väljaarvutatud laeva täismahutus (bruto) ja puhtmahutus (neto) reg.-tonnides.

Meil toimetatakse laeva mahutuse mõõtmist Moorsomi süsteemi alusel ja mõõtmise alla kuuluvad ka välismaa kaubalaevad ühistel alustel oma laevadega. Mõõtmisest vabastatakse ainult nende riikide laevad, kes mõõtekirjade vastastikku tunnustamise kohta Eestiga konventsiooni sõlminud või ilma konventsioonita Eesti mõõtekirju tunnustavad ja oma laevu mõõdavad samadel alustel kui meie. Mõõtekirjade vastastikune tunnustamine on tähtis sellepärast, et säärasel korral jääb ära kulukas ja aeganõudev laeva ümbermõõtmine välissadamades.

Merekõlblikkuse tunnistus (See-pass, sailing license), kuhu märgitakse peale üldiste andmete sadamavõimude poolt laeva järelevaatuse tulemused, et laev on kõlblik meresõiduks teatud reisiks või ajaks.

Laevapäevaraamat (Journal, ship's log book) — samaks ülesandeks kui sõjalaevadeski.

Meeskonna nimestik ehk musterroll (Musterroll), s. o. kogu laevapere palgaleping, kuhu märgitakse iga meeskonna liikme nimi, päritolu, kodakondsus, vanadus, perekonnaseis ning palgatingimused.

Reisijate nimestik (Passenger List) sisaldab iga reisija nime, kodakondsuse, päritolu, soo, vanuse, perekonnaseisu jne.

Kaubadokumendid. Mereveolepinguid on kahte täiesti erinevat liiki. Esimene neist on terve laeva ehk selle osa rendileandmine ja sellekohast lepingut nimetatakse prahinguks ning kokkuleppe dokumenti prahikirjaks ehk charter-party. Esialgu kestabki mõnda aega terve laeva (casco) üürimine kaupmeeste käsutusse charter-party alusel. Pärastpoole, kui laevade mahutavus suurenes, selgus, et raske on üürida tervet laeva, isegi osa laevast ja charter-party asemele asub kaubaveoleping ehk konossement (Konnossement, Bill of Lading).

Prahikiri ehk charter-party ja prahiveoleping ehk konossement on mereveolepingu kaks

juriidiliselt täiesti erinevat liiki, kusjuures neil ühist on niipalju, et nende kaudu rakendatakse laev meretranspordi teenistusse. Kauase rahvusvahelise praktika alusel on välja kujunenud üldised charter-party ja konossementi tüübid nii laeva või selle osa prahtimise kui ka üksikute kaupade, laevaliinide või veolade jaoks, kus üksikul laevaperemehel või kaubasaatjal jääb vähe muuta.

Laeva või selle osa prahing võib olla teatavaks ajaks või reisiks ja vastavalt jaguneb ka prahing a) ajaprahinguks ning b) reisiprahinguks.

Ajaprahinguks loetakse lepingut, millega laevaperemees kohustub andma laeva prahtija käsutada kindlaks määratud ajaks kindlaks määratud tasu eest.

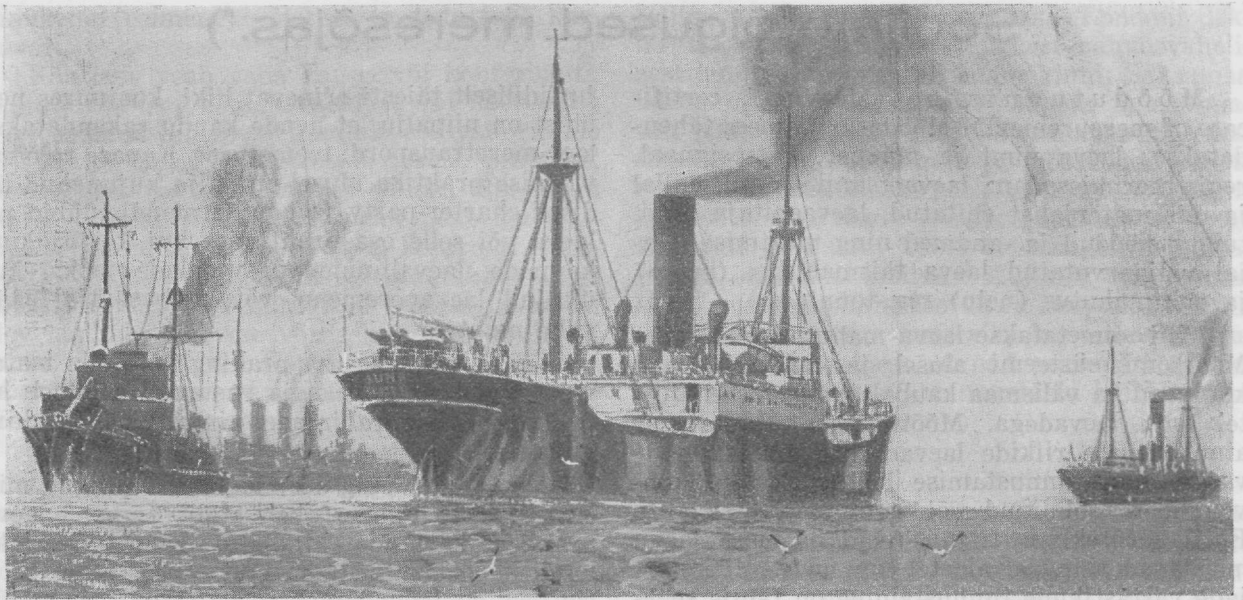
Reisiprahinguks loetakse lepingut, millega üks pool kohustub andma tervet laeva või selle osa teise poole käsutada kindlaks määratud tasu eest kauba või reisijate veoks ühe või enama reisi tarvis.

Saateteenistus (Konvoi).

Erapooleatud laevad oma sõjalaevade saatel on vabad läbiotsimisest. Sõdija sõjalaeva nõudel saatelaeva komandör annab suusõnaliselt või kirjalikult kõik laevade ja nende laadungite kohta käivad andmed, mis võidakse saada vaatluse ja läbiotsimise teel. Kui peataja sõjalaeva komandöri tekib kahtlus mõne konvoi koosseisu kuuluva laeva või laadungi kohta, on tema kohustatud sellest teatama saatelaeva komandörile. Sellisel korral saatelaeva komandör on kohustatud ette võtma kaheldavate asjaolude selgitamise ning ainuüksi tema on õigustatud seda tegema, kuna peataja sõjalaev ei või mingil viisil end sellesse segada. Kui saatelaeva poolt teostatud uurimise tulemused ei rahulda peataja laeva nõudeid või koguni kinnitavad viimase poolt avaldatud kahtlust, loobub saatelaev harilikult niisuguse laeva kaitsest. Kõik vaenlase sõjalaeva konvoi all olevad laevad, ka erapooleatud, kuuluvad kinnivõtmisele.

Erapooleatud saadavad oma kaubalaevu sõjalaevade saatel kas kaitse mõttes või selleks, et ära hoida viivitust ja sekeldusi, mis on seoses laevade vaatluse ja läbiotsimisega. Praegusel ajal vaadatakse saateteenistusele kui selle riigi täielikule vastutusele, et konvoi saatel olevate laevade teekond ja laadung on süütu iseloomuga. Kuid inglased ei ole siiski täielikult kunagi nõus olnud selle teostamisega, kuigi eriti

*) Vaata „Merendus“ nr. 1 — 1939.



Rootsi kaubalaevad möödavad saksa sõjalaevadest neutraalvetes.

viimasel ajal ise kasutavad õige ulatuslikult seda moodust. Samuti oli USA selle vastu kuni 1900. aastani, millal see sisse võeti nende meresõjapidamise reegleisse. Londoni merekonverentsil loobus Suur-Britannia vastuseisemisest, kuid kinnitas oma vastuolemist saateenistuse õigusele 1918. a., kui Hollandi valitsus kavatses saata oma kaubalaevu konvoi saatel Hollandist Ida-Indiasse. Enne takistamisteta läbisõidu loa andmist nõudsid inglased Hollandi valitsuselt täielikku kindlustust, et laadungid ei sisalda mingisuguseid vaenlaste päritoluga kaupu, samuti nõuti täielikke ja üksikasjalisi andmeid reisijate, laadungi, posti jne. kohta.

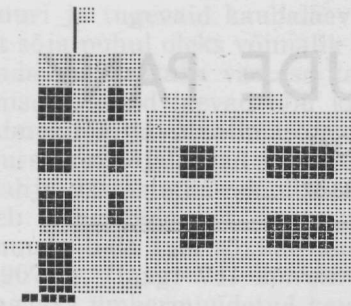
Oma vastuseismist konvoeerimise õigusele põhjendas Suur-Britannia sellega, et erapooletud valitsused ei keela oma kodanikele sõjakerbandiga kauplemist ning jätavad selle takistamise sõdijate hooleks, niipalju kui need seda teha suudavad. Sellepärast ei olevat ka õiglane nõudmine, et erilistel juhtudel antaks erapooletutele sõjalaevadele oma kaubalaevade kaitsmise õigus saateenistuse näol, mis segavat sõdijaid nende õiguste teostamisel sõjakerbandi veo takistamiseks. Peale selle olevat konvoeerimise põhimõtte vastuvõtmisega seoses laevade vastutusest kõrvalehoidumine, mis suurel määral riivavat sõdijate õigusi.

Riikide seisukohad erapooletute laevade konvoeerimise küsimuses on senini olnud kõikuvad, kuigi riigid enamikus suhtuvad sellesse pooldavalt ning see põhimõte ootab lahendamist rahvusvahelises ulatuses.

Relvastatud kaubalaevad.

Vanemal ajal tarvitati meresõdades peale sõjalaevade veel kaapreid ja selleaegsed meresõjad olidki peaaesjalikult kaaprite sõjad. Kaaprid olid eralaevad, mis said riigivõimu poolt loa sõjalisi akte toime panna ja vaenlase kaubalaevu röövida. Kaaper sai meresaagi endale, kuid kandis selle eest ise ka kõik kahjud. Ühe sõja lõppedes nad siirdusid tihti vastaspoole sõjateenistusse ja sagedasti kujunes nende tegevus lihtsalt meriröövimiseks. Kuna mereriikide, eriti Vahemeremaade kaubanduslik elavnemine oli kaaprite tegevuse tõttu suuresti takistatud, leidis tema väga palju vastaseid. Kuigi varemata normidega kaaprite tegevus teataval määral reguleeriti, kasutati neid laialdaselt ja hea eduga veel 19. sajandi algul ning nad olid väärilisteks vastasteks isegi hästi relvastatud sõjalaevadele. 17. s. esimene pool tõi otsustava pöörde meresõjapidamise vahenditesse ja viisidesse, mis omakorda mõjutas meresõjaõiguse arenemist. Peagu vahetpidamata kestvad meresõjad tegid tarvilikuks alatiste sõjalaevastikkude loomise ning, arvesse võttes sõjalaevade mõõtude suurenemist ja relvastiste tugevnemist, kaapritel ei olnud enam suuremat mõju. Nende kasutamine sõdijate poolt lõpetati 19. s. esimesel poolel ja Pariisi 1856. a. meredeklaratsioon kuulutas kaaperduse lõpetatuks. Sellega olid päri kõik riigid peale Am-ühendriikide, Mehhiko ja Hispaania.

Käesoleva sajandi algul mitmed suuremad mereriigid, nende hulgas Inglismaa, Saksamaa



EHITUSE A.-S.

B E T O N

Tallinn, Pärnu mnt. 6—40. Telef. 412-83

Teostab igasuguseid betoon-, raudbetoon- ja hoonete ehitusi. Valmistab projekte ja eelarveid.

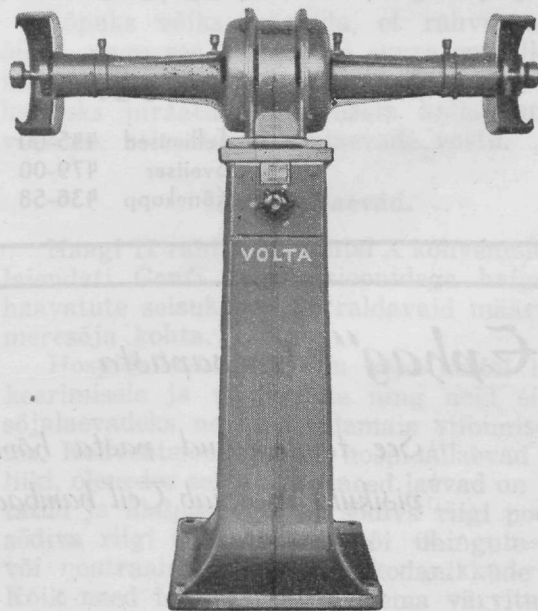
*Õhtul tähtis
hommikul kohane*

**Chlorodont
Hambapasta**

A.-S. „VOLTA“ TEHASED

Tallinn, Soo tän. 27, kodukeskjaam 477-66

- Sooja õhu kütteaparaadid
- Elektrimasinad ja -aparaadid
- Elekterkeevitus - seaded
- Ventilaatorid
- Gaasikaitsekurnad
- Pumbad
- Lihvimis- ja poleermootorid



TALLINNA MAJAOMANIKKUDE PANK

VABADUSVÄLJAKU JA HARJU TÄNAVA NURGAL

TELEFONID: KODUKESKJAAM 478-50, JUHATUS 443-67

VÄLISRAHA

SEIFID

LAENUD

HOIUSUMMAD

Kohvik **Feischner**

Tallinn, Harju 48

TELEFONID:

Tellimised 445-00

Šveitser 479-00

Kõnekapp 436-58

F. PÕLENDIK & Ko

VENE TURG Nr. 3. TELEFON 314-77

Raua- ja teraskaubad
Tööriistad

Ehitus-

Majapidamis- ja

Tehnilised tarbed

P. s. igasugused tihendused, voolikud, ventiilid jne. jne.

„Ephag“ hambapasta

See tunnustatud pasta hävitab Teie hammastele kahjulikult mõjuvaid
pisikuid ja hoiab Teil hambad valged ja terved. * * Igal pool saadaval.

A/S. Ephag'i

labor. Tallinn

ja Am.-ühendriigid, hakkasid varustama oma suuri ja tugevaid kaubalaevu suurtükialustega, et sõja puhul oleks võimalik neid kiiresti relvastada ja kasutada vastase kaubalaevade hävitamiseks. Need laevad olid kantud abilaevastiku nimekirja ja Maailmasõja algul astusid tegevusse kui sõjalaevad ja mõned neist tegid suurt kahju vastaste merekaubandusele. Siinkohal tuleb tähendada, et eralaeva relvastamine ei muuda teda veel sõjalaevaks, vaid selleks peab 1907. a. Haagi VII konventsiooni põhjal sõjalaevaks ümbermuudetud kaubalaeva a) kandma sõjalaevastiku nimekirja, b) andma temale sõjalaeva välised tunnused, c) komandöriks nimetama tegevteenistuse mereväehvitseri, d) meeskond peab olema allutatud sõjadistsipliinile ja e) laevale kohustama kinni pidada mere-sõja kohta käivaist rahvusvahelistest normidest.

Ei loeta seadusevastaseks teoks sõdijaile kuuluvate kaubalaevade põgenemise katsed või vastupanu avaldamist nende kinnivõtmisel vastase sõjalaevade poolt, kuna erapooletute laevade suhtes on see küllaldaseks konfiskeerimise põhjuseks; sest igal juhul tunnistatakse kinnivõetud vaenlase kaubalaev ikkagi sõjasaagiks, vaatamata sellele, kas ta avaldas vastupanu või rahulikult alla andis, on tema saatus ikka ühesugune. On juba igivana komme, et iga kapten teeb kõik tema võimuses oleva, et päästa ja kaitsta oma laeva. Sõjalaevade kiiruse ja relvastamise suurenemisega kaubalaevade relvastamine kaotas suurel määral oma tähtsuse ja sellepärast sõdijad loobusidki praktiliselt nende kasutamisest, kuna relvastatud kaubalaevad hävitati sõjalaevade poolt ega suutnud viimastele tekitada nimetamisväärt kahju. See oli maksev kuni Maailmasõjani ja ka selle algul.

Kui Saksamaa 1915. a. veebruaris avaldas teadaande kaubalaevade ilma hoiatuseta põhjalaskmise kohta, tõusis kaubalaevade relvastamise küsimus uuesti teravalt päevakorrade ning see kutsus esile palju vaidlusi. Kõik liitlased algasid suurtükkide asetamist oma kaubalaevadele, kaitseks a-laevade vastu, mis tegutsesid rahvusvahelise õiguse vastaselt. Nüüd algasid vaidlused selle üle, kuidas erapooletud riigid peavad käituma relvastatud kaubalaevadega uues olukorras: kas lugeda neid kaubalaevadeks või sõjalaevadeks. Hollandi valitsus klassifitseeris kõik relvastatud kaubalaevad sõjalaevadeks ja sulges nendele sissepääsu oma sadamasse kogu sõja ajaks. Sakslaste seisukoht selles küsimuses oli teada käitumisest inglise auriku „Brussels“ kapteni Fryatt'iga. See laev, mis oli relvastamata, kohtas saksa a-laeva Põhja merel 28. märtsil 1915. a. ja kui saksa a-laev teda ilma hoiatuseta atakeeris, aurik põgene-

mise asemel katsus a-laeva rammida. Kapten Fryatt võeti vangi ja hukati jõuga vastuhakkamise eest kinnivõtmisel.

Kõik erapooletud riigid, välja arvatud Holland, pidasid mõistetavaks ja õigeks kaubalaevade relvastamise säärase sõjapidamise viiside juures, kui seda praktiseerisid sakslased, kuid seadsid üles teatavad tingimused ja relvastise piirid. Sõdijate kaubalaevad ei võinud merel neutraalriikide laevu hakata kinni pidama, vaatama ja läbi otsima, kas nad ei vea sõjakonterbanti. Niisugusel korral nad oleksid juba kaaprid, mis aga oleks Pariisi 1856. a. meredeklaratsiooni vastane. Erapooletud riigid lubasid sisse sõita oma sadamaisse relvastatud kaubalaevadele, kuid mõned seadsid kindlad piirid, kui suurel määral nad võivad olla relvastatud. Näit. USA võimud nõudsid, et suurtükid ei oleks üles seatud laeva vööriosas, neid pidi olema arvuliselt vähe ja kaliibriga mitte üle 6 tolli ja nad võisid ühendriikide sadamaist välja sõita ainult Washingtoni igakordse erilise loaga.

1916. a. jaanuaris tegi ühendriikide valitsus ettepaneku kõigile sõdivaile riikidele omavahel kokku leppida, et edaspidi a-laevad peaksid täpselt kinni rahvusvahelise õiguse määrustest kaubalaevade peatamisel, nende rahvuse otsustamisel ja läbiotsimisel, hoolitsedes meeskondade ja reisijate julgeoleku eest enne laeva hävitamist. Sellel ettepanekul ei olnud tulemusi ja peale diplomaatiliste suhete katkestamist Saksamaaga ühendriigid hakkasid ka kaubalaevu relvastama kaitseks a-laevade vastu ja jätkasid seda intensiivselt kogu sõja jooksul.

Lõpuks võiks märkida, et rahvusvaheline õigus, nagu see tõlgitsetud suure enamiku riikide poolt, lubab kaubalaevade relvastamist kaitseks piraatide, hoiatuseta kallaletungi ja vaenlase relvastatud eralaevade vastu.

Hospidallaevad.

Haagi II rahukonverentsi X konventsiooniga laiendati Genfi konventsioonidega haigete ja haavatute seisukorda korraldavaid määrusi ka meresõja kohta.

Hospidallaevad ei allu sõja kestel konfiskeerimisele ja vägivallale ning neid ei loeta sõjalaevadeks neutraalsadamais viibimise suhtes. Konventsioon jaotab hospidallaevad kolme liiki, olenedes sellest, kas need laevad on varustatud ja ülalpeetavad a) sõdiva riigi poolt, b) sõdiva riigi kodanikkude või ühingute poolt, või neutraalriigi või selle kodanikkude poolt. Kõik need laevad peavad olema värvitud valgeks, kusjuures sõdiva riigi hospidallaevadel peab olema pikuti 1,5 meetri laiune roheline

vööde, kuna teise ja kolmandasse liiki kuuluvate vööde peab olema punaseks värvitud. Samasugusest peavad olema värvitud ka nende laevade paadid. Peale oma ahtrilipu nad kannavad ka Punase Risti lippu, kuna kolmandasse liiki kuuluvad laevad kannavad peale selle veel groot-mastis selle sõdiva poole lippu, kelle juhatus alla nad on antud. Öösel peavad hospital-laevad valgustama oma värvilist vöödet, et ta selgesti näha oleks, kuid teised tuled on neil harilikud. Nendest laevadest peab juba rahu ajal ühes nimele märkimisega teada antama, kuid igal juhul teadaanne peab toimuma enne nende tegevusse rakendamist.

Hospitallaevad peavad andma abi haigeile, haavatuile ja uppujaile ühtlaselt, vaatamata nende rahvusele. Valitsused on kohustatud neid mitte kasutama mingisuguste lahinguliste eesmärkide saavutamiseks ja nad ei või takistada sõjalaevade lahingutegevust. Erimääruste alla käivad ka laatsaretid sõjalaevadel, mis peavad olema kaitstud ja armu leidma. Samuti võivad sõdivad pooled erapooletute kaubalaevade ja nende paatide juhtide poole pöörduda, et nad haiged ja haavatud oma hoole alla võtaksid. Neile laevadele, samuti ka neile, kes vabatahtlikult abistavad haigeid, haavatuid ja hukkujaid, antakse teatavaid kergendusi ja kaitset, aga mingil tingimusel ei vabastata neid tagajärgedest, mida endaga toob kaasa erapooletuse rikkumine.

Maaõisõja kestel ei leidunud suuremat austamist see inimesearmastuse poole pöörduv konventsioon. 1. veebruaril 1915. a. inglise hospitallaeva „Asturias“ torpedeeriti tagajärjelt Saksa a-laeva poolt päsepäeva ajal, kuigi

hospitallaeval olid kõik konventsioonis nõutavad eraldusmärgid ja lehvis Punase Risti lipp. Sama aasta novembris kaks teist inglise hospitallaeva sattusid saksa miinidele või torpedeeriti a-laevade poolt. Saksamaa ei andnud mingisugust vastust ega avaldanud vabandust säärase tegevuse pärast kuni 1917. a. jaanuarini, millal Saksa valitsus saatis noodi Suur-Britannia ja Prantsuse valitsustele, milles märgiti, et liitlased, eriti aga Inglismaa, olid kasutanud hospitallaevu sõjaväeosade ja sõjaväeristide vedamiseks. See otsitud põhjus lükati inglaste poolt ametlike tõendustega ümber ja märgiti, et kuigi hospitallaevu oleks selliseks tegevuseks kasutatud, Saksamaa oleks võinud selle tõestamiseks tarvitada vaatlemise ja läbiotsimise õigust. Sakslased aga jätkasid hospitallaevade põhjalaskmist, torpedeerides 1917. a. 18. märtsi öösel Inglise hospitallaevu „Asturias“ ja „Cloucester Castle“. Mõlemal laeval põlesid kõik sõidutuled ja tarvilised eraldusmärgid olid hästi valgustatud. Selle tagajärjel inglased loobusid värvimast oma hospitallaevu valgeks ja varustamast eraldusmärkidega ning nende valgustamisest, kuna sääraselt märgitud ja valgustatud laevad olid headeks märklaudadeks Saksa a-laevadele.

Kättemaksuks niisuguse rahvusvahelise ja inimõiguste rikkumise eest sakslaste poolt aetas Prantsusmaa teatava arvu Saksa ohvitserisõjavange oma hospitallaevadele, millele Saksamaa vastas Prantsuse ohvitseride-sõjavangide paigutamise eriti hädaohtlikesse kohtadesse maarindel.

Peab märkima, et hospitallaevade alal ei saavutatudki kindlat kokkulepet. J. J.

Saksa merejõudude operatiivplaanid 1870. kuni 1918. a.

Leitnant J. Ivalo.

Pärast Prantsuse-Preisi sõda 1870/71. a. arvestati operatiivplaanide väljatöötamisel tuleviku vastasena vaid Prantsusmaad ning kuigi laevastiku tegevust kavatseti piirata vaid rannakaitsega — tehti juba admiraliteedi esimese ülemä kindral von Stosch'i (1872—1883) poolt — strateegilisest kaitsekavast järeldus, milles tunnustati vajalikeks aktiivsete operatsioonide sooritamine laevastikule. 1887. a. sügisel nähti Stosch'i järeltulija kindral Kapriwi (1883—1888) poolt ette juba pealetungi võimalust sõja esimesil päevil Prantsuse põhjarranniku vastu. Enne seda, kui kohale

jõuab Prantsuse Vahemere laevastik, pidi Saksa torpeedopaatide divisjon ründama Cherbourg'i, ning soomuslaevade eskaadrile, mis võis jõuda Kanalisse 9. päeval pärast sõja kuulutamist — oli ette nähtud Calais pommitamise ähvardusega välja meelitada ning anda lahing nõrgemale Prantsuse eskaadrile võimalikult Osti pool seda linna. Pärast lahingut või 13 päeva pärast sõja algust (Prantsuse Vahemere laevastikku oodati 12—14 päeva pärast) oli Saksa

laevastik kohustatud tagasi pöörduma Jade reidile. Operatsiooni aluseks oli — osalise eduga väljaspool oma vesi, tõsta isikliku koosseisu moraali pingutavaks väikesõjaks oma kalda rajoones.

1889. a. ühes admiraliteedi asendamisega kolme juhtimisorganiga — kõrgem laevastiku juhatus, „mereministeerium“ ja „merekabinet“ — läks operatiivkavade väljatöötamine üle „kõrgemale laevastiku juhatusel“, mille eesotsas olid järjekorras admiral von-der-Goltz (1889—1895) ja von Knorr (1895—1899). Aastal 1899 likvideeriti „kõrgem laevastiku juhatus“ ning selle funktsioonid läksid üle kuuele asutisele, mis olid otseselt allutatud keisrile. Üks neist oli „merekindralstaap“. Kuni Maailmasõjani vahetus merekindralstaabi ülema kohal seitse admiralit.

Caprivi ideed — peale tungida Prantsusmaa põhjakaldale — pooldas nii „kõrgem laevastiku juhatus“ kui ka „merekindralstaap“ ning see võeti operatiivkavade aluseks nii konfliktki puhul Prantsusmaaga üksi kui ka sõjalise kokkupõrke puhul kaksik- ja kolmikliiduga.

Olenevalt jõudude vahekorrasest see kava kas suurenes või langes hoopis ära, nagu 1900. a., millal Saksa kodumaa laevastik nõrgenes tunduvalt Kaug-Ida arvel, kuhu oli saadetud tunduva osa jõude, nende hulgas ka 4 tugevamat soomuslaeva. Merekindralstaabi ülem nõudis siis Borkumi ja läänepoolsete Holsteini saarte kindlustamist, et prantslased ei võiks neid kasutada blokeerivate jõudude toetuspunktidena.

Esimesed plaanid Inglismaa vastu.

Inglismaa-vastase operatiivplaani väljatöötamisele asuti õieti esimest korda 1896. a., milleks andis põhjust Inglise valitsuse ning ajakirjanduse reageerimine Saksa keisri telegrammile, mille viimane oli saatnud Buuri vabariigi presidendile Krüger'ile.

30. dets. 1895. a. Briti koloniaalagendi James'i salad tungisid Transvaali vabariigi piiridesse, eesmärgiga allutada see inglise kapitalile, kuid löödi laiali. Saanud sellest teada, Wilhelm II — kes samuti püüdis oma mõju laiendada buuride vabariigile — telegrafeeris Krügerile: „Õnnitlen Teid südamlikult, et Teie ja Teie rahvas ilma sõbralikkude riikide abita päässite oma maa iseseisvuse ja rahu relvastatud bandede eest, kes olid tunginud selle piiridesse.“ Telegramm kutsus esile Inglismaa poolt suure rahulolematuse; valitsus saatis kuus ristlejat Delagoa lahte, mobiliseeris osa reservlaevastikust ning saatis torpeedopaadid kanalisse. *Morning Post* kirjutas — Inglismaa ei unusta iialgi seda telegrammi ning peab seda oma poliitilises orienteerumises tulevikus alati meeles.“

Esialgu oli kavatsus teostada pärast sõja kuulutamist samasugune retk nagu Prantsuse

kalda vastugi Inglise rannikule, sest Briti laevastiku dislokatsiooni kohaselt viibisid ka Briti peajõud Vahemeres. 1897. a. lõpul aga, seoses sõjalaevade saatmisega Kaug-Idasse ning Tsingtao enda alla võtmisega loobuti pealetunging plaanist, jättes kavasse vaid Põhjamere ranniku kaitse ning operatsioonid blokeerivate jõudude vastu.

Esimese merekindralstaabi ülema viitseadm. Bendemann'i poolt töötati välja uus operatiivplaan, mis nägi ette suurema osa Saksa laevastiku kasutamist miinipositsiooni loomiseks Suur-Beltis, kuna teine osa laevastikust pidi katma mobilisatsiooni läbiviimist Põhjamere kaldal ning tugevdama rannakaitset. Mõlema osa jõudude kiiret ühendamist võimaldas Kieli kanal. See kava baseerus arvamusel, et vastane jaotab oma jõud löögiks kahes suunas — Põhjamerele ja Kattegatti või Skagerrakki. Belt'ist loodeti arendada tegevust osa Briti laevastiku vastu.

1904. a. lõpul loobuti ka sellest plaanist kantsleri poliitilisel kaalutusel, millele lisandus veel ka laevastiku juhataja vastuseis laevastiku jaotamise kui ka kaitseisloomuga tegevuse vastu, mida plaan ette nägi¹⁾.

Admiral Kester tahtis, baseerudes Helgoland'ile (veel nõrgasti kindlustatud), anda vastaseile lahing — võimalikult kohe pärast sõja kuulutamist, lootes mitte otsustavale võidule Inglise laevastiku üle, vaid tekitada sellele niivõrd raskeid vigastusi, et ta kaotaks oma ülevõimu teiste laevastikkude suhtes. Tema ettepanek põhjenes ka teatud riisikol, mis oli aluseks Saksa laevastiku seadusele²⁾. Saksa ja Inglise laevastiku jõudude vahekorrasel ajal oli 1 : 4, ent sõja esimesil päevil, kui suur osa Inglise laevadest viibis välismaal, oli jõudude vahekorrasel sakslasile siiski kõige soodsam. Merekindralstaabi ülem admiral Büchsel (1902—1908) ei pooldanud aga laevastiku ülema seisukohti, arvates, et ka pärast soodsamatki lahingut hojab Inglismaa oma üleoleku alal, mispärast lahing sõja algpäevil vaid soodustab talle peaesmärgi — absoluutse merevalitsemise — saavutamist. Tema luges õigemaks laevastikku alguses mitte kasutada, jättes talle nn. *Fleet in being* osa, mis võimaldaks tekitada vastasele kahju piiratud maastaabis aktiivoperatsioonidega. Piiratud maastaabis ses mõttes, et eba-

¹⁾ Kantsleri kaalutlused põhjenesid nähtavasti sellel, et miinipositsioon Suur-Beltis oleks olnud Taani neutraliteedi jäme rikkumine.

²⁾ Täpsemalt vaata selgitav kiri laevastiku seadusest, mis on toodud *The World Crisis by Winston Churchill*, I köites.

soodsa jõudude vahekorra puhul laevastik pidi tõmbuma rannakindluste rajooni. Ses mõttes koostati 1905—1908. a. operatiivdirektiivid, mis nägid ette kiiret merejõudude koondumist Elbe lähedusse, väikesõja teostamist blokeeriva vastase suhtes ning otsustavast lahingust kõrvale hoidmist, kuni vastane ei võta midagi otsustavat ette rannakindluste vastu või kuni ei ilmneks soodne juhus, kus edu oleks kindlustatud.

Pealetungi iseloomuga plaan.

Viitseadmirali krahv Baudissin'i määramisega merekindralstaabi ülemaks 1908. a. algul töötati operatiivplaani ümber aktiivseks ja pealetungi iseloomuliseks, ning 1909. a. sai laevastiku juhataja järgmise käsu:

„Teie ülesandeks on — tekitada vastasele võimalikult palju kahju — kõigi Teie käsutuses olevate jõududega. Selle eesmärgi saavutamiseks Teie peate atakeerima vastast kõigi oma jõududega merel. Kui laevastiku esimesel väljumisel ei kohata vastast, siis Teil tuleb veesta miinid vastase kaldarajoonis neis punktides, mis on näidatud selle käsu lisas ning võimaluse järele takistada vastase merekaubandust ka teiste Teie käsutuses olevate vahenditega.“

Baudissin'i korraldus lähtus sellest, et aeg töötab sakslaste kahjuks ning et ilma laevastiku kasutamisetä Saksamaa osutub välismaailmast äralõigatuks; pealegi oli Saksa ja Inglise laevastiku vahekord muutunud sakslaste kasuks (umbes 1 : 3,5 ning sõja esimesil päevil Põhjameris 1 : 2,5).

Pealetungi plaaniga nõustus ka keiser, ent maaväe kindralstaabi ülem teatas Baudissin'ile, et maaväejuhatusel on ükskõik — kas laevastik kasutatakse ära sõja algul; inglise dessant-osade maandumine Jutlandis või Schleswig'is on küll tõenäolik, ent erilist tähtsust ei oma.

See plaan jäi muutmata ka Baudissin'i järeltulija poolt, kes asendas ta 1909. a. sügisel, kuid leidis ootamatult vastuseismist uue saksa „Ulgumere laevastiku“ juhataja viitseadmiral Holtzendorff'i poolt. Viimane väitis, et inglise jõudude ülekaalu tõttu tuleb lahingu jaoks otsida soodsaid taktikalisi tingimusi, mis võivad esineda mitte lahtisel merel, vaid Balti merel ja Taani vetes; peale selle on Kieli kanal veel uutele rivvi astuvatele lahingulaevadele madal (süvendustööd ei olnud veel lõpetatud) ning laevastiku koondamine Elbe jõe rajooni osutub võimatuks seepärast, et Kieli laht peab ikkagi jääma väljaõppebaasiks.

Nõnda läksid siis laevastiku juhataja ja merekindralstaabi ülema vaated lahku. Viimane arvas, et inglased ei tunni iialgi Balti

merre ning seepärast peab kõik lahingulaevad koondama Saksa lahte. Vaadete lahkuminekute tagajärjel täiendati veidi hiljem operatiivkäsk märkusega, et kui esialgsete operatsioonidega Põhjameris edu ei saavutata, siis osutub teiseks ja viimaseks positsiooniks Balti meri.

1911. a. sügisel uus merekindralstaabi ülem von Heeringen (kohal 1911. a. kevadest) koostas 1912. aastaks uue direktiivi:

1) „Ulgumere laevastiku“ ülesandeks on sõja puhul tekitada vastasele võimalikult kiiresti maksimaalset kahju, kasutades tarbe korral kõiki jõude.

2) Tegevusteatrits, kus normaalolukorras tulevad teostamisele aktiivoperatsioonid, on Põhjameri, juurde arvatud ka Skagerrak.

3) Eri direktiiv järgneb „tema kõrguselt“ siis, kui aktiivoperatsioonid jäävad ära.

1912. a. direktiiv ei sisaldanud seega enam laevastiku vaidlematut koondamisnõuet Põhjamerre, kuna ka merekindralstaap tunnistas õigeaks, et kui laevastik viibib sõja alustamisel Balti meres, siis tuleb esimest pealetungi alustada Skagerrakist.

Merekindralstaabi ülema ja laevastiku ülema lahkuminevad vaated laevastiku koondamise kohta lõppesid keisri poolt kokkukutsutud nõupidamisega 1912. a. aprillis, millest võtsid osa merekindralstaabi ülem, laevastiku juhataja, riigisekretär mereasjade alal Tirpitz ja laevastiku kindral-inspektor Heinrich von Preussen. Nõupidamisel võeti vastu kompromissotsus, mis nägi ette kõigi nende suurte laevade koondamist Põhjamerre, mis oma süvise tõttu Kieli kanalit ei läbi.

Vastavalt Heeringen'ile pooldas ka Tirpitz soojalt seisukohta koondada kõik suured laevad Saksa lahte, et sealt juba teostada aktiivoperatsioone ning omada teatud võimalusi lahingu andmiseks mitte kaugel kindlustatud Helgolandist, mille varju võis taanduda ka vajaduse korral.

Mis puutub inglaste operatiivplaanidesse, siis muutis saksa admiraliteet oma arvamist nende kohta korduvalt. Kuni 1909. a. arvati, et vastane teostab lähisblokaadi ning hoiab peajõud seal lähedal. Kardeti Borkumi vallutamist ning Emsi kasutamist inglaste poolt baasina.

Operatiivdirektiivid kuni 1908. a. arvestasid koguni Inglise laevastiku pealetungi Elbe, Jäde ja Weseri rannakindlustele, ent juba 1908. a. löi läbi vaade, et Inglismaa hoiab oma peajõud väljaspool saksa destroyerite kättesaadavust, ning 1910. a. ühes ametlikus paberis märgitakse, et inglaste peajõud jäävad arvatavasti ankrule mingisuguses sadamas seni, kuni saksa peajõud ei välju lahtisele merele; et Põhjamerre

sissekäigud suletakse ning Saksa lahte saadetakse vaid kergeid jõude.

Samas „paberis“ märgitakse ka, et Inglismaa peaeesmärgiks on sõja korral Saksa laevastiku, riigi rahandusliku ja kaubandusvõime hävitamine, mispärast ta ei torma mõtlemaatult Saksa laevastiku kaitsepositsioonile. Nagu me teame nüüd, loobusid inglased lähisblokaadist ja Borkumi vallutamisest 1911. a.

1910. a. kevadel lõpetati Borkumi kindlustamine ning esimesed saksa a-laevad olid valmis rivvi astumiseks. Suur osa Helgolandil peartilleeriat seati üles 1912. a. jooksul.

Pealetungiplaanist loobumine 1912. a. sügisel.

1912. a. novembris töötati operatiivkask ümber ning kiideti heaks keisri poolt 3. detsembril järgmises redaktsioonis:

1) Operatsioon tuleb teostada Saksa lahest.

2) Operatsioonide peäülesandeks peab olema: tekitada vastase blokeerivaile jõududele maksimaalset kahju sagedate energiliste päevaste ja öiste löökide näol — kus see aga vähegi võimalik — ja anda lahing soodsas olukorras kõigi olemasolevate jõududega.

3) Miinisõja korraldamine vastase ranniku rajoones kuulub sõjaalgpäevist Teile.

4) Laevad, mis on ette nähtud ristlejate operatsioonide sooritamiseks, peavad väljuma võrdlemisi kohe.

See operatiivkask tähendab loobumist pealetungi tegevusest ning oli põhjendatud Inglise laevastiku kõrge valmisolekuga, mis lubas oletada inglise kergeite jõudude koondumist Saksa ranniku rajooni aegsasti enne sõja algust. Viimase asjaoluga oleks saksa operatsioon Inglise ranniku vastu täiesti luhtunud¹⁾.

1913. a. veebruari algul teostus laevastiku juhataja vahetus, kuid vaatamata eelmistele kogemustele ei uuele laevastiku juhatajale adm. Ingenohl'ile ega ka Balti ja Põhjamere baaside ülematele, ei ka riigisekretärile mereasjade alal operatiivdirektiivi ei avaldatud²⁾. Laevastiku juhataja omas vaid väljavõtte väljaõppe juhtnõörina. Kantsler aga, nagu varemgi, oli informeeritud merekindralstaabi ülema poolt direktiivi sisust üldiselt ning hoiatatud, et kui seda lubab üldpoliitiline ning sõjaline olukord Inglismaaga, siis osa Saksa „Ulgumere laevastikust“ saadetakse Balti merre Venemaale tugeva löögi andmiseks.

Palju aastaid tagasi otsustati kooskõlas

¹⁾ Peab märkima, et veidi enne operatiivkasku muutmist kinnitati uus Saksa laevastiku ülesehitamise seadus nn. „novell“ ning sõlmiti Inglise-Prantsuse merekõkkulepe.

²⁾ Tirpitz'i mälestused.

maaväe kindralstaabi kavadege, et laevastik austab Taani neutraliteeti seni, kuni viimane osutub neutraalseks. Samasugune seisukoht Belgia ja Hollandi suhtes saavutati, mere ja maaväe kindralstaapide lahkuminevate vaadete tõttu, alles 1912. a. sügisel. Maailmasõja algul see seisukoht fikseeriti laevastikule ülddirektiiviga ning asuti samasugusele seisukohale Rootsi ja Norra suhtes.

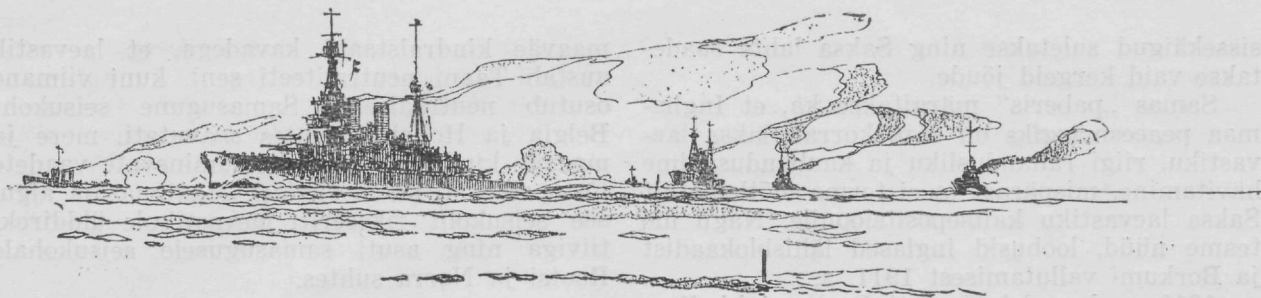
1912. a. sügisel töötati välja direktiiv, mis puutus inglise väeosade toimetamise üle kanali, ning seati kokku kask laevastiku juhatajale, mis nägi ette nende vedude takistamist peajasjalikult miiniväljadega ja a-laevade operatsioonidega. Peajõudude kasutamine oli lubatud vaid erikorraldusega. Need juhised koostati merekindralstaabi oma initsiatiivil, sellele vaatamata, et ühel nõupidamisel 1910. või 1911. a. maaväe kindralstaabi ülem kindral Moltke ütles, et Inglise sõjaväe saabumine kontinendile (arvati, et maabutamine teostub Prantsusmaale) on vaid soovitatav, mispärast on kõige parem, kui laevastik ja armee tegutsevad iseseisvalt oma katsestatud printsiipide kohaselt.

1913.—14. a. talvel teostus merekindralstaabis sõjamäng, kus ülesande kohaselt — varsti pärast sõja kuulutamist — Saksa laevastik teostas pommitusretke *Firth of Forth*'ile ning tagasiteel oli sunnitud vastu võtma lahingut vastase ülekaalusolevate jõududega. Mängu resultaadid avastasid saksa mängude inglise poole juhatajale, et Põhjamere põhja sissekäigu ja Kanali sulgemine osutuvad parimaks vahendiks, mis järjest kasvava survega saksa kaubandusele teatud aja jooksul sunnib Saksa laevastikku lahingut vastu võtma. Tema poolt väljendati ka mõte, et saksa a-laevade hädaohu tõttu *Firth of Forth* ei osutu heaks laevastiku baasiks, mispärast on kasulikum see üle viia Scapa Flow'sse.

Tehes mängu kokkuvõttes märkis merekindralstaabi ülem Pohl (määratud kohale 30.03. 1913. a.) oma selgitavas ettekandes 26.05. 1914. a. keisrile, et praeguse jõudude vahekorra juures peab vastase baaside vastu tegutsema a-laevadega ja miiniväljadega. Peajõud tuleksid kasutamisele vaid siis, kui esineb täielik kindlus eduks.

Ettekandel esineb märkus: „Tema kõrgus“ loeb väga tähtsaks a-laevade ja laevastiku koostööd ja nende kooskõlastatud tegevust lahingus.

(Järgneb.)



Tänapäeva uus Saksa laevastik.

Leitnant J. Ivalo.

Üheks septembrikuu poliitilise kriisi põhjuseks oli kindlasti asjaolu, et uus Saksa laevastik, mis veel 2 aastat tagasi oli nii arvult kui ka laevade klasside poolest õige miniatüürne ja vaene, on nüüd tunduvalt oma koosseisult kasvanud ning muutunud otsustavaks ja moodsaks teguriks merel. Lühikese aja vältel on sõjalaevaehituse programme selliselt täiendatud, et laevastiku juurdekasv näitab järjekindlat tõusu — esimese järgu mereriikide kõigi klassi laevade alal.

Kaks aastat tagasi pärast sõjaaegne Saksa-maa laevastik koosnes 3 „tasku“-lahingulaevast à 10 000 t, 6 väikesest ristlajast 5400—6000 t, 12 miniatüürsest destroyerist à 800 t ja 24 väikesetonnaazilise a-laevast à 250 t.

Lahingulaevad, ristlajad ja destroyerid ei moodustanud mitte tuuma projektis olevale tulevikulaevastikule, vaid kujutasid endast paremaid üksusi, mida lubas 1919. a. rahuleping. Ainult a-laevad olid ehitatud nagu väljakutsena sellele lepingule.

Nende laevade piiratud tonnaazile vaatamata löid nad end täiesti läbi. Kolm lahingulaeva, omades 26 s käiku, olid kiiremad kapiitaal-laevadest merel, välja arvatud Inglise lahinguristlajad, ja kandsid võrdlemisi soliidset relvastist — 6 — 11" suurt., 8 — 5,9", 6 — 4,1" õk-suurt. ja 8 — 21" torpeedotoru. Nad omasid soomust, pardal — 4", tornidel — 7" ja tekil — 3". Peale selle olid nad varustatud veel katapultidega ja 2 lennukiga.

Ristlajad olid samuti tugevasti relvastatud ja hästi kaitstud. Esimene neist 5400 t oli relvastatud 8 — 5,9" suurt., üksikaluseil, 3 — 3,5" õk-suurt. ja 4 — 19,7" torpeedotoruga — arendades kiirust 29 s; ent 5 hilisemat juba à 6000 t kandsid 9 — 5,9" suurt. kolmelistes tornides, 4 kuni 8 — 3,5" õk-suurt., 12 — 21" torpeedotoru ja 2 lennukit. Laevade kiirus oli 32 sõlme.

12 väikest destroyerit à 800 t kandsid erirelvastist 3 — 4,1" suurt. ja 6 — 21" torpeedotoru. Laevade kiirus 33—34 s. 24 a-laeva

à 250 t, olid relvastatud 3 — 21" torpeedotoruga ja ühe väikesek. õk-suurt; laevade kiirus $\frac{13}{7}$ s. Kuigi viimased on tonnaazilt väikesed maailmas, ei tohi nende sõjalist väärtust alahinnata; efektiivne väärtus on ikkagi umbes võrdne suurte a-laevadega, kuigi tegevusraadius on veidi väiksem.

Praegu on Saksa laevastik tunduvalt suurenenud. Ta on tugevnenud kahe lahingulaevaga à 26 000 t, mis on relvastatud 9 — 11" s., 12 — 5,9", 12 — 4,1" õk-suurt. ja 2 lennukiga. Laevad arendavad 30 s kiirust ning on soomustatud 10" parda-, 12" torni- ja 6" tekisoomusega.

12 suurt destroyerit à 1625 t on lõpetatud ja relvastatud 5 — 5" suurt. ja 8 — 21" torpeedotoruga — laevade kiirus 36 s. Peale selle 12 väikest destroyerit à 800 t on viidud üle torpeedopaatide klassi, kuna 12 à 600 t 1 — 4,1" suurt. ja 1 — 37-mm õk-suurt. ning 6 torpeedotoruga on juurde ehitatud. Teised palju suuremad a-laevad on vastuvõtmisel ja teostavad proovisõite. Kümme neist à 500 t on varustatud 5 — 21" torpeedotoruga ja 1 — 3,5" suurt.

— kiirusega $\frac{16}{8}$ s, kaks a-laeva à 712 t varustatud 6 — 21" t.-t. ja 1 — 4,1" suurtükiga — kiirusega $\frac{18}{8}$ s.

Peale nende omavad sakslased nüüd veel 10 saatelaeva 2 — 4,1" suurt., mis arendavad 20 s ja 35 traalerit à 600 t. Palju MTP à 50—70 t relvastatud 9 — 19,7" torpeedoga on samuti vastuvõtmisel.

Saksa laevastik koosneb praegu: 5 lahingulaevast — 2 à 26 000 t ja 3 à 10 000 t; 6 ristlajast — 5 à 6000 t ja 1 à 5400 t; 16 destroyerit à 1625 t; 24 torpeedopaadist — 12 à 800 t ja 12 à 600 t; 36 a-laevast — 2 à 712 t, 10 à 500 t ja 24 à 250 t; 10 saatelaevast à 600 t; 14 MTP à 50—70 t ja 35 traalerist à 500—600 t. Peale selle kuuluvad laevastiku koosseisu 2

õppelaeva à 13 000 t (vanad lahingulaevad); 2 artilleeria õppelaeva 2410 t ja 250 t ja 100 eriülesandega laeva, sisaldades 6 varustilaeva, 14 vahilaeva ja 9 vana torpeedopaati jne.

Peab konstateerima, et Saksa laevastik viimase kahe aasta jooksul on tunduvalt muutnud oma ilmet lahingulaevade, destroyerite ja a-laevade alal ning kuigi ta pole veel jõudnud teiste esimese järgu laevastikkude tasemele, siis rühhib ta sinna jõudsasti. Viimaseist programmis ettenähtud lahingulaevadest à 35 000 t lasti üks juba vette, kuna teine on valmimas. Kaks sellist on projektis. Nende relvastiseks on ette nähtud 8 — 15" suurt., 12 — 5,9" ja 16 — 4,1" õk-suurt., laevade kiiruseks 30 s. Laevade elulised osad on hästi soomustatud.

Kolm raskeristlejat à 10 000 t viibides mitmesuguses valmuse ajajärgus, relvastatakse 8 — 8" ja 12 — 4,1" suurt., laevade kiirus 33 s; kaks samatonnaazilist ristlejat relvastatakse 12 — 5,9" suurt. ja 3 kergeristlejat à 7000 t — arvatavasti 10 — 5,9" suurt., kuna nende varajased eelkäijad 6000 t on relvastatud 9 — 5,9" suurt.

Esialgul on sakslasil ehitamisel kaks lennukite emalaeva à 19 250 t, relvastisega 14 — 5,9" suurt. paarisaluseil, mis võtavad peale 50 lennukit. Laevad omavad soliidset soomust ja kiirust 30 s.

Teistest laevadest on neil ehitamisel veel 10 destroyerit à 1811 t, relvastisega 6 kuni 7 — 5" — kiirusega 36 s; 32 a-laeva — 8 à 740 t, 11 à 517 t, ülejäänud à 250 t; 6 torpeedopaati à 600 t, 18 traalerit ning rida saatelaevu, MTP, varustuslaevu jne.

Kui arvestada praegust laevaehituse tempo, siis peab uskuma, et Saksa laevastik mõne aastaga muutub hästi organiseeritud ja võimsaks faktoriks merel, umbes kaks või kolm korda nii tugevaks kui praegu.

Viimaste statistiliste andmete põhjal koosneb Saksa laevastik 1942. a. järgmistest üksustest: 2 lahingulaeva à 35 000 t, 15" artilleeriaga; 2 lahingulaeva à 26 000 t, 11" artilleeriaga; 3 soomuslaeva à 10 000 t, 11" artilleeriaga; 3 ristlejat à 10 000 t, 8" artilleeriaga; 2 ristlejat à 10 000 t, 6" artilleeriaga; 8 ristlejat à 6000 t, 6" artilleeriaga; 2 lennukite emalaeva à 19 500 t; 22 destroyerit à 1800 t; 40 vähemat destroyerit ja 68 a-laeva. Laevastiku kogutonnaaz seega 380 000 t. Sellesse kalkulasiooni ei kuulu 1942. a. vananevad laevad.

Saksamaa eesmärgiks on omada laevastikku, mis moodustaks 35% Inglise laevastikust. Inglismaa kavatsuste kohaselt peaks nende laevastiku tonnaaz 1942. a. tõusma 1 900 000 t (Morse), seega, kui Saksamaa soovib omada 35% sellest, peaks ta veel juurde ehitama umbes 250 000 t.

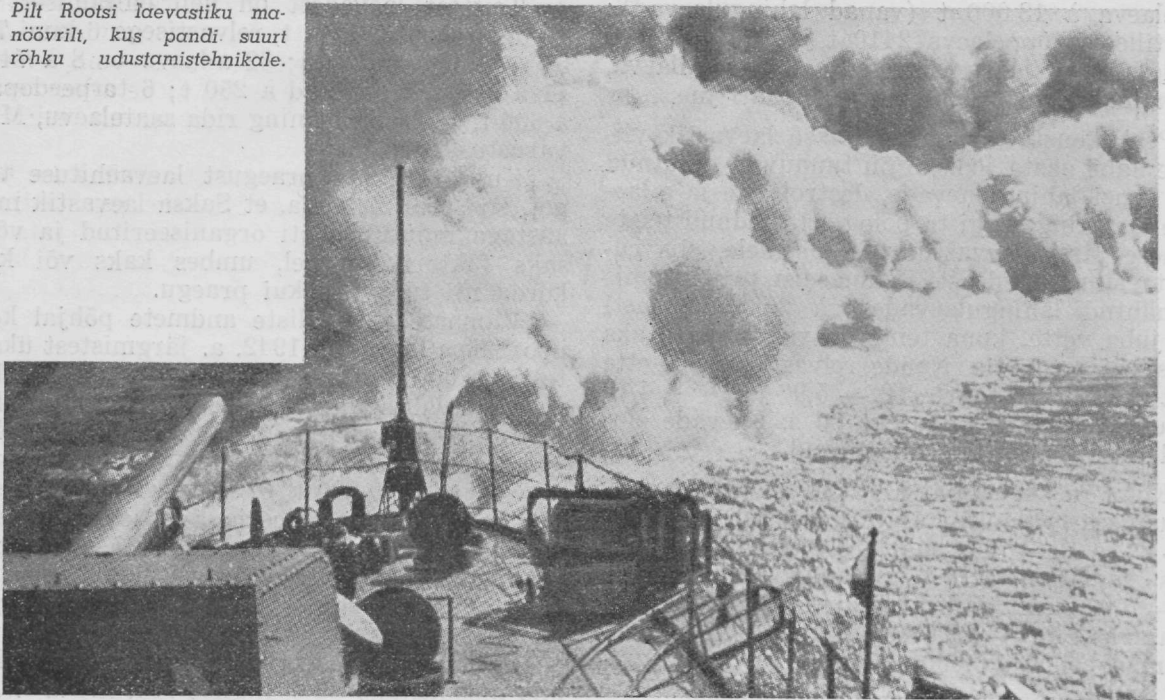
Saksamaa möödunud septembri kavatsusest Läänemerel.

United Services Review nr. 26 1939. a. toob H. Russell'i kirjutise, kus puudutatakse Saksamaa kavatsusi Ahvenamaa saarestiku kohta ja üldist olukorda Läänemerel möödunud septembrikuu kriisi ajal. Kuigi need ei ole meie seisukohad teatud küsimuses, toome need selleks, et näha, missuguseid vaateid omatakse nimetatud saarestiku kohta kaugemal.

Peatähelepanu maailmameredel on praegusel momendil ikka veel suunatud Vahemererele ja selle probleemidele, seepärast käsitlevad Vahemere probleeme ka mitmed ja mitmed kirjutised. Läänemeri on seevastu nagu unustusse jäetud. Ometi vaatamata sellele, et siinseil rii-kidel puuduvad territoriaalsed nõudmised üksteise vastu, ei ole teatud suurriikide huvid siin vähemad kui need on Vahemerel. Nüüd teatakse päris kindlalt juba, et veel hiljuti oli Läänemeri muutumas ohtlikkude konfliktide tsooniks ning et rahutuste seeme oli tärkamas väga tõenäoliselt möödunud aasta septembris.

Suur Maailmasõda jättis Läänemere tulipunktidesse kaks merejõudu. Neist Saksa oma oli miinimumini vähendatud, moodustades vaid teatud selgroo tulevasele laevastikule, kuna N. Vene merejõud olid iseenesest purunenud. Tänapäeva olukord siin on täiesti muutunud. Uus Saksa laevastik rühhib praegu jälle suurriikide laevastikkude esiotsa ning sinna jõudmine on vaid aja küsimus. Mis puutub N. Vene omasse, siis kuigi omame sealt vähe kindlaid teateid, peab siiski tunnustama, et viimasel ajal on seal tõsiselt sel alal töötatud ja nii paljugi muutunud laevastiku ülesehitamise, üksuste soetamise kui ka organiseerimise alal. Revolutsiooni lahkkelid ja sellele järgnev korralgedus on laevastikust täiesti kõrvaldatud. Mis puutub Moskva ja Berliini poliitilistesse doktriinidesse, siis on need täiesti kontrastsed, ning arvamus, et N. Vene ja Saksa merejõud poliitiliselt tasakaalustavad teineteist Läänemerel, pole siiski strateegiliselt õige.

Pilt Rootsi laevastiku manöövrilt, kus pandi suurt rõhku udustamistehnikale.



Saksamaa püüded domineerivale seisukohale Läänemerel on temale teatud mõttes väga olulised ja põhjendatud, kuid selles püüab teda kindlasti takistada N. Venemaa, kelle seisukoht sel alal on samuti arusaadavad.

Esimeses järjekorras Saksamaa huvid Läänemerel ei ole siiski otseselt sihitud oma rivaa-lile Venemaale, vaid Skandinaavia riikidele. Mitte Soome laht ei ole see, mis huvitab praegu sakslasi, vaid Põhjalaht, seepärast on „Läänemere võti“ või teisiti Ahvenamaa saarestik muutunud tulipunktiks sakslasile. Kes valitseb neid saari, valitseb tegelikult ka Põhjalahte ja rohkemgi, on sakslasile täiesti selge.

Ses mõttes oli möödunud septembri kriitilisel päeval Saksamaa ekspeditsioonijõud koon-datud Königsbergi ühes transportlaevastikuga, et sealt pärast vastavat korraldust alustada vallutusretke Ahvenamaale. Saksa laevastik, mis ristles Rootsi idakalda rajoonis nädalate viisi, ootas vaid käsku Ahvenamaa vallutamiseks, kui Tšehhi piiril oleks võitlus lahti läinud. Kogu N. Vene sõjalaevastik oli samal ajal koon-datud Kroonlinna. Niivõrd järsku oli olukord Läänemerel muutunud pinevaks.

Olukorra pinevust võime konstateerida nüüd vaid tagant järele mõningate faktide järele, nagu Hangö raadiojaama teatest, mis märkis vastase jõudude aeglast liikumist West-suunas ja ka Soome kohesest kutsest Rootsile, et viimane võtaks tarvitusele kaitsevahendid saarte vallutamise ärahojdmiseks. Soome hoidis

ise samal ajal sõjaväe valmis laevadele paigu-tamiseks Saksa ekspansiooni vastu. Selline oli umbes olukord Läänemerel, kui saavutati Mün-cheni kokkulepe.

Ahvenamaa saarte vallutamisest on praegu küll loobutud, ent küsimuse üle — kas Hitler loobub ka tulevikus Ahvenamaa saarestiku val-lutamise kavatsusest, samuti kuidas suhtub sellesse N. Venemaa — võime kindlasti palju vaielda.

Rootsi näib olevat taibanud seda ohtlikku olukorda, mis ka teda ähvardas, alles hiljem tagant järele ja on ühes Soomega nüüd kindlasti otsustanud teatud saared Ahvenamaa saarestikus kindlustada, kuid sellele vaatamata arvestab Saksamaa vaid jõudu. Saksamaa poliitika on ju — nagu kõikjal selgub — „jõu-poliitika“, seepärast vaevalt arvestab ta, kas saarte vallutamine meeldiks ühele või teisele riikidest, nagu N. Venemaale. Küll tuleb tal aga arvestada teatud määral Skandinaavia riike.

Rootsi toorained, eriti rauamuld, olid Maa-ilmasõjas täielikult Saksamaa kasutada. Kui-das suhtub Rootsi praegusesse Saksamaasse ses küsimuses, pole täpselt teada, ent tõsiasi, ilma Rootsita Saksamaa oleks olnud palju hal-vemas olukorras Maailmasõjas, kui ta seda tegelikult oli, pole Berliin kindlasti unustanud.

Kui Rootsi möödunud sõjas sulges Kogrund'i läbikäigu oma territoriaalvetes, siis lõppes sel-lega ka import Venemaale, kuna samal ajal

Rootsi väljavedu Saksamaale kestis kogu sõja vältel.

Üksnes 1917. a. jooksul transporteeriti Saksamaale Rootsist konvoi kaitsel mitte vähem kui 3 000 000 t rauamulda.

Jälgides tänapäeva N. Vene meresõja kirjandust jõuame paratamatult selgusele, et seal pühendatakse erilist tähelepanu möödunud sõja operatsioonide uurimisele. Järeldused sel alal märgivad, et nad oleksid palju rohkem suutnud teha, kui seda tegid. Erilist tähelepanu vääri- vad aga nende uurimised a-laevade operatsioo- nide alal. Tol ajal oli N. Vene a-laevastik veel õige nõrk ning selle peauksustena esinesid Läänemerel Inglise a-laevad, mis tungisid läbi väinade Põhjamerest Läänemerre. Viimaste töötulemusena olid sakslaste kaotused suured. Nii uputati sakslasil soomusristleja *Prints Adalbert*, kergeristleja *Undine*, ristleja *Bremen* ja terve rida aurikuid, mis vedasid rauamulda Rootsi-Saksamaa vahel. Hukkunud laevade efekt oli igatahes suur ning Saksa laevastik piiras oma tegevust Läänemerel. Loomulikult märkisid venelaste miiniväljad ka endid heast küljest, millest annavad väärikat kujutust sel- lised sakslaste kaotused, nagu need esinesid 1916. a. novembri operatsioonis Paldiskile — 10 torpeedopaadist hukkus 7.

Kõik need saavutused saadi Vene poolel

kergete jõududega, eriti a-laevadega, seepärast ongi venelased ühest küljest pärast sõda aren- danud esimeses järjekorras just oma a-laevas- tikku. Praegu hinnatakse N. Vene a-laevastikku kõrgelt ning seda loetakse arvult esimeseks maailmas.

Näib seepärast päris loomulikuna ka hilju- tine sakslaste kõne a-laevade pariteedi alal Inglismaaga, kuna seni nad leppisid vaid 45% Inglise a-laevastikust. Kuigi pariteeti Inglise a-laevastikuga põhjendatakse peaausjalikult N. Vene a-laevastiku jõudsa kasvuga, peab arvama siiski ka seda, et see on teatud mõõdul ette nähtud Inglismaa vastu.

Saksamaa agressioon Ahvenamaa saarte vastu tulevikus kutsub kindlasti esile konflikti N. Venemaaga, kes omab ainukesena Lääneme- rel enam-vähem vastavaid merejõude.

Teised Läänemere riigid ei oma ja ei suuda koondadagi selliseid merejõude, mis oleksid suutelised takistama sakslaste agressiooni Ah- venamaa saarte vastu. Mis puutub Euroopa teistesse merejõududesse, siis on nende huvi Põhjalahe suhtes niivõrd küsitav, et nende poolt kohest vastutegevust Saksa interventsioo- nile vaevalt esineb. Saksa suur a-laevastik, kuhu kuuluvad tonnaazilt väikesed a-laevad, on ka nagu loodud operatsioonideks Lääneme- rel ja saarestiku rajoones.

Saksa laevastiku koosseisu tabel.

Laevade klass	Rivis		Valmimas		
	arv	tonnaaz	arv	tonnaaz	Märkusl
Lahingulaevad . .	2	52 000	2	70 000	
Soomuslaevad . .	3	30 000	—	—	
Raskeristlejad . .	—	—	3	30 000	20,3 cm arti- leeriaga kõik vette lastud.
Kergeristlejad . .	6	36 000	5	41 000	15 cm artill.
Destrolerid . . .	16	29 000	10	18 110	ä 250 t. 500 ja 700 tonni.
A-laevad	36	12 424	32	14 857	
Lennukite emalaevad	—	—	2	38 500	
Suurtükilaevad . .	2	3 660	—	—	
Torpeedopaadid . .	24	16 800	6	3 600	
Traalerid	35	18 000	18	10 800	
Saatelaevad . . .	10	6 000	—	—	
M T P	14	706	11	682	
Mootortraalerid . .	30	1 900	10	900	
Õppelaevad	2	26 080	—	—	
Purjelaevad . . .	3	3 236	—	—	
	183	235 806	99	218 449	

N. V. Läänemere laevastiku koosseisu tabel.*)

Laevade klass	1935. a. rivis		1939. a.		
	arv	tonnaaz	kavats. või ehitusel	valmis	tonnaaz
Lahingulaevad	2	52 000	2	2**)	122 000
Ristlejad	1	6 850	6	3	66 850
Lennukite emalaevad .	—	—	2	2	24 000
Liiderid	—	—	8	2	28 950
Destroierid	13	16 280	8	17	40 280
Vahilaevad	10	7 000	—	7	4 900
Torpeedopaadid . . .	9	4 666	—	9	4 666
A-laevad	40	23 000	—	80	45 591
Veeskjad	3	9 380	—	3	9 380
Eriülesandega	27	66 392	—	36	88 683
Jäälõhkujad	6	24 753	6	7	92 753
Hüdrograaf. laevad .	13	9 800	—	16	12 800
	124	232 220		184	540 853

Iv.

*) Soomlaste „Laivastolehti“ nr. 1. 1939. a. and-
metel.

***) Kontrollimata andmed.

Meremeeste seadus.

1. Laevajuhi teenistusleping.

Möödunud aasta lõpul võttis Riigikogu vastu ja Vabariigi President kuulutas välja (RT 1938, 106, 922) Meremeeste seaduse muutmise ja täiendamise seaduse, milles leiavad käsitlemist mitmesugused meremeeste teenistusalasse puutuvad küsimused ja mis mitmeti täpsustab senist seadust ning pakub meremeestele suuremat kaitset.

Uue seaduse järele loetakse, kui pole kokku lepitud teisiti, määramata ajaks sõlmitud laevajuhi teenistusleping lõppenuks kummagi poole kahekuulise ülesütleamise järele ja laevajuht võib lepingu lõppemisel teenistusest lahkuda alles esimeses Eesti sadamas, kuhu laev jõuab. Ka omavahelisel kokkuleppel ülesütleamise tähtaeg ei või olla lühem kui üks kuu, vastasel korral on kokkulepe tühine.

Juhtumil, kui laevajuht on teeninud purjelaeval vähemalt poolteist või muul laeval vähemalt ühe aasta, võib ta lepingu lõppemisel teenistusest lahkuda ka välismaa sadamas, kuid mitte enne, kui laev on lõpetanud lossimise. On aga lossimine ees, siis võib laevajuht lepingu lõppemisel teenistusest lahkuda enne lossimise lõpetamist ainult laevaperemehe nõusolekul.

Teenistusest vallandamise korral on laevajuht õigustatud saama kahe kuu palga või, kui teenistusaja lõpuni on jäänud vähem kui kaks kuud, siis on laevajuht õigustatud saama palka ainult teenistusaja lõpuni. Peale selle on laevajuht õigustatud saama tasuta sõidu koos ülalpidamisega sadamani, kus teenistus oleks lõppenud lepingu järgi või, kui teenistus oleks lõppenud välismaa sadamas, siis kuni lähema Eesti sadamani. Sama on kehtiv ka haiguse või vigastuse tõttu vallandamise korral, välja arvatud tahtlik vigastus või haigeks tegemine või kui laevajuht lepingu sõlmimise ajal varjas oma haigust või vigastust.

Kui aga laevajuht vallandatakse teenistusest teenistuskõlbmatuse, autuse, jämedate teenistusalaliste eksimuste või raske hooletuse pärast, siis saab ta palka ainult teenistuses oldud aja eest, mitte aga tasuta sõitu koos ülalpidamisega eespoolmainitud sadamatesse.

Laeva hukkumise või täiesti sõidukõlbmatuks muutumise korral lõpeb laevajuhi teenistusleping vastupidise kokkuleppe puudumisel otsekohe, kusjuures aga laeva ja laadungisse puutuvate asjade korraldamiseks on ta kohustatud palga, korteri ja ülalpidamise eest kohale jääma kuni laevaperemehe edaspidiste korral-

dusteni. Pärast tähendatud vahekordade korraldamist on laevaperemees kohustatud edasi maksma hukkunud laeva juhile tööpuuduse kahjutasuna rahapalka lepingus ettenähtud suuruses kõigi päevade eest, mis laevajuht on töötanud, kuid mitte üle kahe kuu, kusjuures aga laevajuht on kohustatud vastu võtma koha mõnes teises laevas, kui teenistuse iseloom, palk ja muud tingimused vastavad endistele.

Laevaõnnetuse puhul kaduma läinud isikliku varanduse eest saab laevajuht laevaperemehelt tasu Vabariigi Valitsuse poolt kindlaks määratud normide alusel. Kui laevaõnnetuse tõttu lõpeb teenistus välismaal, saab laevajuht riigi kulul tasuta sõidu koos ülalpidamisega esimese Eesti sadamani.

Laevajuhi haiguse või surma puhul kohaldatakse samu eeskirju, mis kehtivad laevapere kohta.

2. Laevapere teenistusleping.

Laevajuhil on ilma erilise volitusega õigus palgata niihästi juhtkonda kui ka meeskonda kuuluvat laevaperet. On keelatud, arvatud välja mõned erandid, palgata laeva teenistusse alla 14 aasta vanuseid, kütjaid ja trimmereid ning kõiki naisteeni-ajaid alla 18-aastasi.

Laevajuht peab andma igale palgatud meremehele teenistusse astumisel Teedeministri poolt kinnitatud vormi kohase lepingkirja, millele peale muu tuleb märkida ka vabastamise või vallandamise põhjus. On aga teenistusleping kollektiivne, peab üks eksemplar sellest laeval saadaval olema. Kui lepingu lõppemise tähtaeg jõuab kätte sõidu kestel, loetakse see pikendatuks kuni sadamani, kuhu laev jõuab. Määramata ajaks sõlmitud teenistusleping loetakse lõppenuks juhtkonda kuuluva meremehe suhtes kummagi poole ühekuuse ülesütleamise järel, laevameeskonda kuuluva meremehe suhtes aga seitsmepäevase ülesütleamise järel. Neid tähtaegu ei saa poolte kokkuleppel lühendada. On aga meremees Eesti kodanik ja Eesti sadamas peale munsterdatud, siis võib kumbki pool teenistuslepingu lõpetada ainult Eesti sadamas.

On esinenud juhtumeid, et meremehele tehakse ülekohtu teenistuslikul ja eriti palgaarvete alal, näiteks meremehele üteldakse teenistusleping üles ja lõpuarve tegemisel ei munsterdata teda maha samal päeval ning peetakse laeval mõni aeg palka maksmata, kuid meremees ei saa ka laevalt lahkuda, sest enne mahamunsterdamist laevalt lahkumine loetakse karistusväärseks teoks. Uue seaduse järgi aga

Ülevaade MÜLÜ tegevusest 1938. aastal.

Nii sise- kui välismaa ajakirjadest leiame, et laskesport on üks tunnustatumaid spordiharusid üle maailma kõikide riikide relvastatud kaitsejõudude osades.

Laskesport on ka ainuke tõsine spordiala tõsisele kodumaa kaitsejale, kes end ohverdades isamaa eest ei tohi mitte ainult surra, vaid peab surma saatma vaenlased oma armsa isamaa heaks.

MÜLÜ nime alla koondunud laskurite peres on ka häid laskureid, kes on saanud oma võimeid näidata ja võistelda välismaa paremate laskuritega, sealjuures tulles võitjana laske-rajalt.

Ühingu tegevust juhtisid 1938. a.

Esimees instruktor **Raid, Valdur.**

Abiesimees noor. allohv. **Sool, Gustav.**

Sekretär noor. allohv. **Silvet, Karla.**

Juhatus kandidaat v.a-o. **Augul, Volde mar.**

Arvepidamise revident veltv. **Rabakukk, Karl.**

Arvepidamise revident v.a-o. **Raidma, Enn.**

Arvepidamise revident kand. v.a-o. **Kapten, Gustav.**

Liikmete koosseis:

1938. a. 1. jaan. oli ühingus liikmeid 37.

1938. a. jooksul tuli juurde liikmeid 2.

1938. a. 31. dets. oli ühingus liikmeid 39.

Juhatusel oli 1938. a. ette nähtud ühe v.-kal. täpsuspüssi ostmine ja korraldas selleks kolm kinnist piduõhtut, kusjuures ennastalgavat tänuväärt tööd tegid n.a-o. **Vello Vetela** ja instruktor **Juhan Peet.**

Tänu Merejõudude Baasi majandusülemale ja Mereväe üleajateenijate liitkogule, kes aineliselt toetasid meie ühingut, võisime osta sel aastal veel teise v.-kal. täpsuspüssi. Niisiis ühingu rikastus sel aastal kahe v.-kal. täpsuspüssi võrra, lisaks senistele.

makstakse palka kuni mahamunsterdamise päevani, mis peaks vältima hilinenud mahamunsterdamisi.

Kui meremees vallandatakse teenistusest põhjuseta, siis on ta õigustatud saama kahjutasuna ühe kuu palga ühes tasuta sõidu ja ülalpidamisega teenistuslepingus määratud teenistuse lõppemise kohani.

Meremehe haigestumise või vigastuse korral on laevajuht või laevaperemees kohustatud hoo-

Kõnesoleva tegevusaasta juhatus vastu võttes 1937. a. juhatuselt ühingu juhtimise, seadis enesele ülesandeks korraldada laskeid niipalju, kui seda laskurite otsene teenistus võimaldab. Siiski tulid siinjuures ilmsiks puudused, takistused, mida ühingu juhatus ei suutnud lahendada ja nii mõnigi tegevuskavas ettenähtud laskeharjutus jäi pidamata.

Kõige selle peale vaatamata on ühingu juhatus tõhusat tööd teinud oma liikmetega lasete alal.

Klassilaskurite seis 31. dets. 1938. a.

Relv	Klass	Suurm.	Erim.	Meister	Klassid			Klassitu	Kokku
					I klass	II klass	III klass		
Täiskaliiber vabapüss . . .		—	1	7	8	11	5	7	39
Väikekaliibr. vabapüss . . .		1	1	7	9	10	5	6	39
9-mm sõjapüstol		—	1	1	2	—	1	34	39

Võistlusi korraldati järgmiselt:

1) 31. märtsil Mereväe ohvitseride laskespordi ühingu ja Mereväe üleajateenijate laskespordi ühingu liikmete vahel punktilaskmises täiskal. püssist (D 300 m 30 lasku 3 asendist à 10 lasku normaalmärgile) ja väikekaliibr. püssist (D 50 m 30 lasku 3 asendist à 10 lasku normaalmärgile). Auhindu oli välja pandud: Merejõudude staabiülemalt üks rändauhind ja MÜLÜ juhatus pani oma liikmetele kahest relvast kokku kolmele paremale laskurile individuaalauhindad.

MÜLÜ meeskonna võistlesid ja tulid kohadele:

v.a-o. Kapten, Gustav	494 pkt.	I koht, auhind
n.a-o. Vetela, Vello	483 „	II „ „
n.a-o. Silvet, Karla	476 „	III „ „

Need võistlused olid esimesed nii lähedaste ühingute vahel ja ühtlasi ka esimesed jõukatsused tegevusaasta alguseks. Rändauhinna

litsema tema ravimise eest nii laeval kui ka maal, mille hulka kuulub ülalpidamine, arstlik hoolitsus ning ravimite muretsemine. Ravimise ajal saab meremees palga edasi laevatoidul oleva meremehe tasunormide järgi. Jääb haige või vigastatud meremees laevast maha välismaale, on laevajuht kohustatud andma ta Eesti konsuli hoolde või, kui konsulit ei ole kohal, teisel viisil hoolitsema tema eest, teatades sellest lähemale Eesti konsulile. (Järgneb.)

J. J.

võitis MÜLÜ meeskond üksiklaskuri kohta 10,1 rohkem punktiga.

2) 21. mail üleajateenijate laskespordi keskühingu poolt korraldatavast väikekalibr. püssi võistlustest punktilaskmisel (D 50 m 3×20 lasku 3 asendist à 20 lasku normaalmärgile) võtsid osa üle riigi 24 ÜLÜ ühingust koos 248 laskuriga. Välja pandud oli 30 individuaalauhinda paremale laskureile. MÜLÜ liikmeist võistlesid ja saavutasid tagajärgi:

v.a-o. Jalak, Aleksei 564 punkti 19. koht, auhind,
v.a-o. Kapten, Gustav 559 punkti, v.a-o. Pärn, Albert 546, n.a-o. Alunurm, Harry 530, n.a-o. Vetela, Vello 518, n.a-o. Oisma, Hugo 515.

3) 3. septembril peeti MÜLÜ liikmete omavahelised igaaastased laskevõistlused punktilaskmisel — täiskal. püss. (D 300 m 3×10 lasku 3 asendist à 10 lasku normaalmärgile) ja väikekal. püss. (D 50 m 3×10 lasku 3 asendist à 10 lasku normaalmärgile). Auhindu oli välja pandud kahest relvast kokku kaheksale paremale laskurile. Kolmele esimesele kohale tulid:

v.a-o. Jalak, Aleksei 524 pkt. I koht, auhind
v.a-o. Pärn, Albert 496 „ II „ „
n.a-o. Alunurm, Harry 480 „ III „ „

4) 18. septembril Sõjavägedestaabi allohvitseride kogu ja Mereväe üleajateenijate liitkogu liikmete vahelistest laskevõistlustest võtsid osa meie ühingu liikmetest ja tulid kohtadele:

Täiskalibr. püssist.

(D 300 m 3×10 lasku 3 asendist à 10 lasku normaalmärg).

v.a-o. Jalak, Aleksei 257 pkt. I koht, auhind
v.a-o. Pärn, Albert 238 „ II „ „
v.a-o. Kapten, Gustav 235 „ IV „ „

Väikekalibr. püssist.

(D 50 m 3×10 lasku 3 asendist à 10 lasku, normaalmärgile).

v.a-o. Jalak, Aleksei 282 pkt. I koht, auhind
v.a-o. Kapten, Gustav 270 „ II „ „
veltv. Tuulik, Julius 266 „ IV „ „

Auhindu oli välja pandud mõlemate kogude poolt kokku üks rändauhind „Võitja kuju“, mida tuleb võita kolm korda järjestikku või viis korda vaheldumisi.

Individuaalauhindu omandavad iga kord neli paremat laskurit kummastki relvast, kokku kaheksa auhinda. Võistlusmääruste kohaselt kahest relvast kokku võitis Mereväe üleajateenijate liitkogu meeskond 115 punktiga. Need võistlused olid teiskordsed, kus Mereväe meeskond näitas, et ta suudab ka kaitsta võitu nimelt rändauhinda, mille ta võitis 1937. a. võistlustel.

5) 1. ja 2. oktoobr. üleajateenijate laskespordi keskühingu meistervõistlustest punktilaskmisel võttis osa ka meie ühingu liikmeid, kusjuures kohtadele tulid:

Sõjapüssist.

(D 300 m 3×20 lasku 3 asendist à 20 lasku normaalmärg).

v.a-o. Jalak, Aleksei 502 pkt. 12. koht, auhind
n.a-o. Alunurm, Harry 454 „ 49. „ „

Sõjapüstolist.

(D 25 m 3×10 lasku normaalmärg).

v.a-o. Jalak, Aleksei 271 pkt. 5. koht, auhind

Väikekalibr. püssist.

(D 50 m 3×20 lasku 3 asend. à 20 lasku normaalmärg).

v.a-o. Jalak, Aleksei 576 pkt. 4. koht, auhind
v.a-o. Kapten, Gustav 559 „ 30. „
n.a-o. Alunurm, Harry 535 „ 85. „
v.a-o. Pärn, Albert 525 „ 92. „

6) 23. oktoobril Sõjaväe ja Piirivalve üleajateenijate laskespordi ühingute vahelistest laskevõistlustest punktilaskmisel võtsid osa üle riigi 45 ÜLÜ-d 5-meheliste meeskondadega. Nendele võistlustele oli välja pandud Merejõudude Juhataja poolt rändauhind paremale Merejõudude ÜLÜ-le, mis tuleb võita kolm korda järjest või viis korda vaheldumisi.

Merejõudude ÜLÜ-dest tulid kohtadele:

Aegna saare k-tuuri ÜLÜ 3036 pkt. 33. koht
Naissaare k-tuuri ÜLÜ 3017 „ 37. „
Mereväe ÜLÜ 2903 „ 42. „
Suuropi k-tuuri ÜLÜ 2759 „ 43. „

Rändauhinna omandamiseks arvatakse kokku viie mehe saadud punktide arv ja jagatakse ühingu olevate liikmete arvuga. Käesolevatele võistlustele Merejõudude Juhataja poolt välja pandud rändauhinna võitis esimest korda Naissaare k-tuuri ülü, keskmise silmaga 7,81 üksiklaskuri kohta ühingu. See kaotus ei tohi heidutada kaotajaid, vaid peab tiivustama järgmisel aastal auhinda oma kätte võitma, selleks tuleb teha tugevasti tööd, sest ega võitja puhka, vaid püüab seda kaitsta.

7) 5. ja 6. novembril korraldati ühingu liikmete vahel teine laskevõistlus, kus laskurid olid jagatud gruppidesse oma lasketaseme järgi: I grupp — meister- ja kõrgema klassi laskurid; II grupp — II ja I klassi laskurid ja III grupp — klassitud ja III klassi laskurid. Algtingimuseks oli klassi norm, kuhu kuulus laskur, ja võitjaks tuli see, kellel rohkem punkte üle oma klassi normi. Individuaalauhindu oli välja pandud igale grupile 2.

Täiskaliib. püssist I grupp. tulid kohtadele:

(D 300 m 3×10 lasku 3 asendist à 10 lasku normaalmärk).

v.a-o. Kapten, Gustav 238 pkt. I koht, auhind
n.a-o. Alunurm, Harry 237 „ II „ „

II grupis tulid kohtadele:

(D 300 m 3×5 lasku 3 asendist à 5 lasku normaalmärk).

n.a-o. Oisma, Hugo 111 pkt. I koht, auhind
v.a-o. Salmisto, Ülo 108 „ II „ „

Sõjapüstolist tulid kohtadele:

(D 25 m 3×10 ja 3×5 lasku normaal-
märgile).

v.a-o. Jalak, Aleksei 183 pkt. I koht, auhind
n.a-o. Sool, Gustav 75 „ II koht, auhind

Juhatus otsustas neid võistlusi korraldada just eeldusega, et kutsuda võistlema ka alama klassi laskureid, kus nemad võistlevad oma-suguste klassis.

8) 6. oktoobril Tallinna kaitseliidu sadama malevkonna ja Mereväe vahelistest laskevõistlustest võtsid osa MÜLÜ liikmed ja saavutasid kohti:

Täiskaliib. püssist.

(D 300 m 3×10 lasku 3 asendist à 10 lasku normaalmärk).

v.a-o. Jalak, Aleksei 240 pkt. II koht, auhind
n.a-o. Alunurm, Harry 232 „ III „ „
v.a-o. Kapten, Gustav 230 „ IV „ „
veltv. Tuulik, Julius 229 „ VI „ „

Sõjapüstolist.

(D 25 m 3×5 lasku normaalmärk).

v.a-o. Jalak, Aleksei 131 pkt. I koht, auhind
n.a-o. Alunurm, Harry 120 „ IV „ „



MÜLÜ esimees instr. Raid ja veltv. Rabakukk jagavad välja võitjaile auhindu.

Väikekaliib. püssist tulid kohtadele:

I grupp.

(D 50 m 3×20 lasku 3 asendist à 20 lasku normaalmärk).

n.a-o. Alunurm, Harry 550 pkt. I koht, auhind
v.a-o. Kapten, Gustav 564 „ II „ „

II grupis tulid kohtadele:

(D 50 m 3×10 lasku 3 asendist à 10 lasku normaalmärk).

v.a-o. Salmisto, Ülo 270 pkt. I koht, auhind
veltv. Tuulik, Julius 265 „ II „ „

III grupis tulid kohtadele:

(D 50 m 3×5 lasku 3 asendist à 5 lasku normaalmärk).

spets. Ivalo, Aleksei 111 pkt. I koht, auhind
v.a-o. Lets, Kristof 101 „ II „ „

Väikekaliib. püssist:

(D 50 m 3×10 lasku 3 asendist à 10 lasku normaalmärk).

v.a-o. Jalak, Aleksei 285 pkt. I koht, auhind
v.a-o. Kapten, Gustav 274 „ III „ „
n.a-o. Alunurm, Harry 267 „ IV „ „
v.a-o. Pärn, Albert 266 „ V „ „

Merejõudude Juhataja rändauhinna — hõbekarika — võitis Mereväe meeskond neljandat korda vaheldumisi. Laevakontor E. Bergmann ja Ko rändauhinna — hõbedase Eesti kapa — võitis täiskaliib. püssist parim laskur Tallinna Kaitseliidu Sadama maleva pealik E. Lainel.

Kokkuvõttes eelpool toodut näeme, et MÜLÜ juhatus on palju tööd teinud, suutes võita oma meeskonnaga kaks rändauhinna ja ühe ränd-

auhinna koos MOLÜ meeskonnaga. Vastased olid tugevad ja samuti võidu peal väljas.

1939. a. tuleb kaitsta kolm rändauhinda ja võita üks (Piirivalve ja Sõjaväe ÜLÜ-de vaheline Merejõudude Juhataja) rändauhind. See töö nõuab laskureilt ja nende juhtidelt palju tahet ja energiat. Loodan, et ülemused, kellest ühingu laskurid on sõltuvad, oma abi ei keela, kui MÜLÜ juhatus nende poole pöördub.

Laskur ilma relvata ei saa vastast võita, ühing nende väheste relvadega ei saa vajalist

võistlusmeeskonda välja panna ja igakordseks võistluseks relvade hankimine on väga raske. Siin on juhatusel ette nähtud kinniste piduõhtute pidamine, kust saadud puhastulu läheb relvade muretsemiseks. Ka loodab ühing teatud asutistelt toetust. MÜLÜ juhatus omalt poolt tugenedes oma laskuritele loodab võita 1939. a. kõik eespoolloetletud rändauhinnad. Ülesanded on igatahes suured ja tööd palju.

G. S.

Mootoribensiin.

R. Prükkel.

Vedelpõletis, mida tänapäeva transport vajab kõige enam ja mis paneb veerema tohutud rahasummad, on mootoribensiin. Enamasti seda nimetatakse automootoribensiiniks. Peale selle tuntakse veel lennumootoribensiine ja aviobensiine. Riik, kes evib bensiini tootmise võimalusi, on määratute rikkuste omanik. Bensiini ei muretseta ainuüksi jooksvateks tagavaradeks, vaid isegi sõjatagavaradeks — võimalikuks sõja korraks. Võiks kindlasti ütelda — kes sõjas bensiinist ilma jääb — on sõja kaotanud.

Paistab olevat nagu muinasjutt, et olid ajad, kus naftatehased bensiinist kui ohtlikust kõrvalainest lambipetrooleumi tootmisel, katsusid igasugusel lubatud ja lubamata viisil lahti saada. Vanades entsüklopeediates leidub bensiini kohta märkmeid — et „seda tarvitatakse tehnilise parafiini valmistamisel ja keemilisel rõivaste puhastamisel, sest ta lahustab ka rasvaplekke. Bensiini tarvitamisel oldagu väga ettevaatlik, sest see on üpris tuldvõttev aine“.

Tuleks mainida, et Rumeenia õlitehased *) katsusid seda „ohtlikku ainet“ lasta öösiti salaja Doonausse ja Jaava saarel põletati seda veel 1901. a. ümber ühes teiste õlijäänustega katelde kütteks. Nii jutustab meile meie „bensini onu“ keemik K. Luts bensiini sünnipäevadest 1900. a. ümber järgmise iseloomustava juhtumi: 1900. a. paiku toodi „Nobeli“ (suur õlide tootja firma) Peterburi ladudesse Bakuust viis puitvaati vedelikuga, mida nimetati bensiiniks. Vaadid seisid laos mõni kuu, kuni neile tuldi laboratooriumist järele, et korraldada mingi katse. Vaatide avamisel selgus, et vaid kahes vaadis oli põhjas veel vähe seda

„bensini“, kolm vaati olid aga täitsa tühjaks pihanud (läbi lasknud). Keegi siis ei teadnud, et puitvaatides bensiini hoida ei tohi ja et selle hoidmisviis on äärmiselt ohtlik.

Praegu pole vist peale igapäevase leiva maa-keral ainet, mida igal pool võib eest leida nõnda kui bensiini ta automaatjaamades. Neid jaamu võib leida (eriti kuulsaid „Shell“ bensiinijaamad aerodroomidel — lennukite varustamiseks) nii kuumas Saharas kui ka külmil põhjamaal.

1891. a. vene entsüklopeedias ei leidu veel sõnagi „autobiil“. Auto ja bensiini ühtekuulvusse ja nende saatusse tõi otsustava pöörde Pariisi ajalehe „Petit Journal“ poolt 1894. a. korraldatud autodevõistlus 60.000 frangi suurusele võidusummale. Siitpeale algas autode kiire areng ja sellega ühes ka bensiini kiire levik. Veel 1910. a. keemiaraamatutes võib leida märkmeidki, et naftatööstuse peaproduktiks on ikka veel lambipetrooleum, millele aga viimasel ajal on võistlejaks ilmunud bensiin.

Maailmasõjale järgnev kiire autotööstuse areng või motoriseerimine vajas tohutul hulgal omakorda bensiini. Bensiinitehased ei suutnud autotööstustega ühes sammu pidada ja tekkiski bensiini tootmise kriis. Järgneval majanduslikul depressioonil (1922. a.) langes nafta hind ja seega ka bensiini hind. Õlikivitööstused pidid tahestahtmata ka oma tehased kokku tõmbama.

Aga korraga hakkas bensiini turule ilmuma suuremal hulgal, kui seda oodati. Mis oli juhtunud? Kas oli tavalisele bensiinile ilmunud võistleja mõnest teisest allikast?

Et anda vastust nendele küsimustele, vaatleme bensiini tootmise arengut järgmises „Merenduse“ numbris.

*) Tehnika Kõigile nr. 5, 1938, lk. 143.

IGA TÜÜPI

RAADIOAPARAATIDE PARANDUS

ERITELLIMISEL saadaval merel vastuvõtuks
kohandatud, täiesti merekindlaid raadiovastuvõtjaid!
Hinnad järelepärimisel.

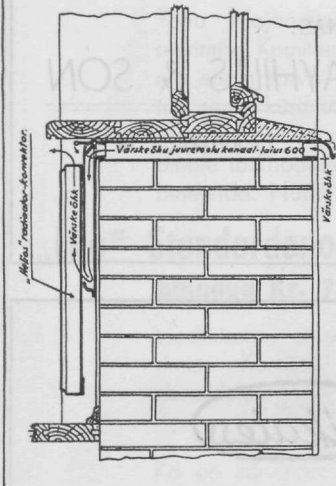
NÕUDE KORRAL LAEVA TÖÖD VÄLJASPOOL JÄRJEKORDA



RUD. KENN
DIPLOM-RAADIOMEISTER
TALLINN, KÜLLASEPA 4
TEL. 468-52



„Helios“ radiator-konvektor
värskõõhu juurevoolu kanaliga
ja värskõõhu ventiliiga.



Elektro-mehaanikatööstus
„HELIOS“

M. Klemmer

Hollandi t. 26, Tallinn,
telef. 316-90

Moodsaid
keskkütteseadmeid:

„Helios“ radiator-konvek-
torid, värskõõhuventiili-
dega või ilma.

Rauast keskküttekatlad.

Keskütte kombinatsioonven-
tiilid.

Ölikütteseadmed.

Veemõõtjad.

Mitmesugused kontroll- ja
reguleerimisaparaadid.

Tel. 316-90



„HEIDENIA“

on moodsam petrooleumikeetja,
põleb lõhnata, surveta, ei vaja
piiritust ja pumpamist. Ei kahise
ja on väga lihtne, täitsa ohutu
ning odav tarvitada.

„ESSO“ – LAMBIPEA

passib igale petrooleumilambile alates
14 liinist, annab valgust vastavalt 100
küünlale ja kulutab petrooleumi tunnis
vähem kui 1 sendi eest. Nii odav ja
valge pole ükski lamp.

M. Urbani & Ko

Tallinnas, Rataskaevu 22

„AIVAZ“

MALM-, VASK-, PRONKS-

VALATISED

ALATI KÕRGEVÄÄRTUSLIKUD.

A.-S. „AIVAZ“

TALLINN, SOO TÄNAV NR. 27.

Köie- ja nõõritööstus

Georg Hendrikson

T Ö Ö S T U S :

P Ä R N U M N T. 129
T E L E F O N 459-27

L A D U :

V Ä I K E K A R J A T Ä N. 6
T E L E F O N 445-29

TALLINN

Pärnu Laeva A-s. Pärnu

Talvine sõiduplaan

Korrapärane reisijate- ja kaubavedu
Tallinna ja Stokholmi vahel 1-se jär-
gu moodse kiiraurikuga „Estonia“

Väljasõit Tallinnast: laupäeviti kell 16.

„ Stokholmist: kolmapäeviti kell 13.

ESINDAJA TALLINNAS:

THOMAS CLAYHILLS & SON

OLEVIMÄGI 14

Kull & Deutsch „Välisesindused“

Delikatess

Koloniaal-, delikatess- ja veinikauplus

Pärnu mnt. 16

Telef. Nr. 470-87

Triikpesu tööstus

Valmistab meestepesu tellimise peale

Nagu: päevasärke, frakisärke, kraesid, veste, pidžaa-
masid, supelmantleid jne.

Diplomeeritud meistri L. Krupkin'i juhatusel

TALLINN, SAUNA TÄNAV 8. TELEFON 459-59

Vineeri ja mererohu ladu

Kaubanduse Kontor

J. BENENSON

Tallinn, J. Vilmsi 16, tel. 302-13

Kohila nahavabriku ladu

Tallinn, Gonsiori 1

Võtab kõiksuguseid nahku
parkimisele.

Karusnahkade parkimine ja värvimine. Igasuguste
nahkasjade värvimine. Töö kiire ja korralik.

Tee lahti radiokuulamiseks maal

Tänu Majandusministeeriumi Ratsionaliseerimise Komitee korraldavale käele ei ole enam tarvis maaraadiokulajal nõutult seista küsimuse ees, missugust müügilolevaist anoodpatareidest osta või ise omale taskupatareidest hädanoodi kombineerida. Nüüd ostab iga radiokulaja

„Ika“ Standardanoodpatarei 120 v. hinnaga Kr. 7.50

teadmisega, et see vastab Ratsionaliseerimise Komitee poolt maksmapandud normidele.

Ka on kõrvaldatud aku ja selle tülikas laadimine, kui ostate

„Ika“ küttepatarei 359 At. hinnaga kr. 9.50

mis keskmise patareiaparaadi varustab terveks aastaks küttevooluga.

Tähelepanu!

Värvi-, laki-, keemiatööstus

P. REET

Tallinn, Suurtükiväe 1
Telefon 414-67

Soovitab parimas headuses:

Nahavärvid „Retal“ imuvad ja katavad mitmes värvis (varjundis). Veekindel, püsivus naha iganemiseni.

Naha- ja kummiliimid — kokkuliimitud asjad ei tule kunagi lahti!

Kummi- ja nahalakid peegeldava ja püsiva läikega.

Piiritus- ja zaponlakid jne. jne.

Rooste-, happe-, leelis-, soolveekindlad värvid ja lakid metalli ja puu jaoks.

KUDUMISTÖÖSTUS

JOSEF MIGDAL

TALLINN, VOLTA 3. TELEFON 474-85 ja 475-62

*Pakub tarvitajaskonnale oma produktiooniist kõrgeväärtuslikke
sukki, sokke, barette ja siidkaelasidemeid.*

Orto

auto-, masina-, moor-
tori- ja spetsiaalõlid

Puhastusvahendid
ja m ä ä r d e d

Orto
keemiatehased

KONTOR: Tallinn, V. Karja tän. 1

KAUNIS SUKK

› Bemberg ‹
Südist[®]

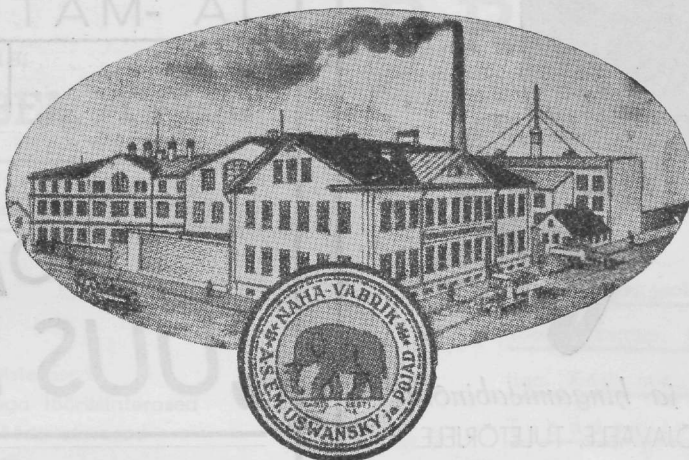


O.KILGAS

N a h a v a b r i k

TARTUS

Kaluri 45, tel. 1-22



TALLINNA LADU

TALLINNAS

Vene Turg 3, tel. 304-49

Petseri ladu

Petseris

Kaubaread 27, tel. 1-23

Suur valik meeste- ja naisterahva

valmisriideid

paremast materjalist

Mereväe vormi

tellimiste vastuvõtmine

J. Eidelmann

S. Karja tänav 3. Telefon 446-88

TÖÖ KIIRE JA KORRALIK

HINNAD ODAVAD

**Ekspeditsiooni-
ja transportäri**

Albert Tomson



Tallinn, Uus tänav 22. Kõnetraat 442-50

Speditsoon ja tollitalitus
Inkasso ja kindlustamine

ASJAAJAMINE KIIRE, KORRALIK JA SOODNE



Gaasimaskid ja hingamisabinõud
TOOSTUSELE, SÕJAVÄELE, TULETÖRJELE.

AUERGESSELLSCHAFT

AKTIENGESELLSCHAFT
BERLIN

Esindaja **IVAR REINVALDT**

TALLINN, HARJU 45, TELEFON 448-44

EHITUSTARBED
JA -MATERJALID

O/Ü.

„UUS MAJA“

TALLINN, ESTONIA PUIESTEE 25

TELEFON 461-39



Piirituse puhastamise vabrikute O/ü.

TALLINNA VIINAVABRIK

(ROSEN & Co)

KONJAKID, LIKÖÖRID, NAPSID
PARFÜMEERIA OSAKOND

TALLINN, MEREPUUESTEE 15. TEL. 304-26

TERASE LADU

DEUTSCHE EDELSTAHLWERKE AG., KREFELD

PEAESINDUS EESTIS:

KARL KUBBEL, Tallinn

KONTOR: Rataskaevu 24, k. 2. Kõnetraat 473-82.

LADU: Tartu maantee nr. 12. Kõnetr. 306-57



MARATHON kiirtreimisterased
lisanditega tööriistaterased
süsinik-tööriistaterased
hõbeteras
ehitusterased
masinaterased
kivististe puurimisteras
roostekindlad terased „Remanit“
kõvametall „Titanit“
käiad jne.

HOTELL

BRISTOL



end. „PETERBURG“

Tallinn, Rataskaevu 7

Telefon 426-33

Soe ja külm jooksev vesi.

Toad vannitoa ja tuale-

tiga. Kõik mugavused.

Tubades telefon.

P a r i m k ö ö k .

RESTORAN — MUUSIKA

E. A. K. Ü.

IERAHAIGLA

Tallinn, Narva maantee 6-a.

Alaline arstlik valve
Statsionaarne ravi igal alal
Röntgeni-, raadiumi, ja elektri-
kabinetid
Massaaži kabinetid
Vesiravila
Laboratoorium

Telefonid 428-80, 428-81

K/m. „EMPE“

VALMISRIIETE ÄRI

Tallinn, Viru tän. 22. Telefon 446-94



Nais- ja meesüleriideid



Rikkalik valik



Soodsad hinnad



Tellimiste vastuvõtmine



AleCoqi

Õlled: Pilsen
Gladiaator
Tõmmu Hiid

Hää õlu

Loob igale mugavustunde
ja hää meeolu!

Laod kõigis keskustes



Ostke
uuest
ärist!

ELEKTRI alal: lae-, laua- ja öölambid, Hollandi „VIR“ pirnide ainumüük jne. ● RAADIO alal: nimekamad kodu- ja välismaa aparaadid. Müük ja vahetus. ● JALGRATTAD: kuulsate inglise jalgrataste „PHILIPS“ ainumüük. ● FOTO-aparaadid ja tarbed. ● Hea valik. Asjatundlik teenimine. Mõistlikud hinnad.

ELRA

Tallinn, Müürivahe 7. Konservatooriumi vastas.

METALLITÖÖSTUS

A-S. M. SEILER

Pärnu, Rääma tänav, telefon 2-68

Valmistab:

Diiselmootoreid 25 kuni 120 hobusejõudu

Petrooleumimootoreid 2 kuni 60 „

Turbapresse ja köiest transportööre

Auto- ja käsipritse tuletõrjele

Masinate ja autode parandus

ELEKTERKEEVITAMINE

Daamidele ja härradele KEVADHOOAJAKS UUDISKANGAID soovitab

RIIDEKAUPLUS **J. ROSING & Ko**

TALLINNAS, SUUR KARJA TÄNAV NR. 11. TELEFON 445-84.

PETER BROTHERHOOD LTD.

Peterborough, England.

Kompressorid,

aurturbiinid ja

mootorpumbad

Esindaja: Agentuur- ja kaubanduskontor

„IVAG“

I. AGNTSEV, Tallinn, Roosikrantsi 8 b

Telefon 444-98

Aksia - Selts

TALLINNA KÖIEVABRIK

John CARR'i pärijad.

Tallinn, Kopli t. 33

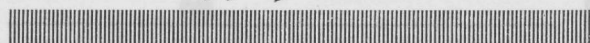
Telefon 439-79

KÖISI, kanepist tõrvatud, manillast ja sisalist.

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

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

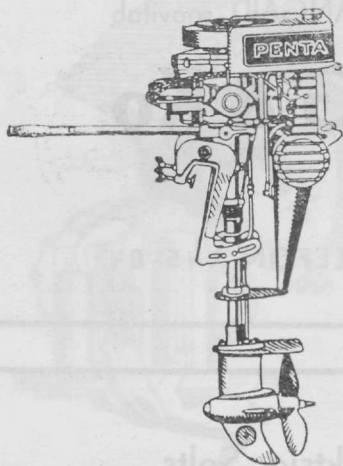
Hotell „Palace“



Tallinn, Vabadusväljak 3. Telefon 477-70

Moodsaim ja mugavaim hotell Tallinnas ● Asetseb kesklinnas ● Kaunis vaade vanalinnale ● Kõik toad on jooksva sooja ja külma veega, telefoniga jne. Toad erivannitubadega

KESKKÜTE GARAAŽ LIFT MUGAV RESTORAN



ROOTSI

„PENTA“

PAADIMOOTOR

PEAESINDUS JA LADU
LINKE & MARTINSON

TALLINN, VENE T. 11, TELEFON 432-86, 422-58



Moodsad
raudvoodid
ja
lastevankrid

ED. MÖLLERSON

Raudvoodi- ja traatvõrgu-
tööstus.

Tallinn, Kopli 10
Telefon 439-70

O/Ü

„EMIBAG“

TALLINN, VENE 7, TEL. 464-54

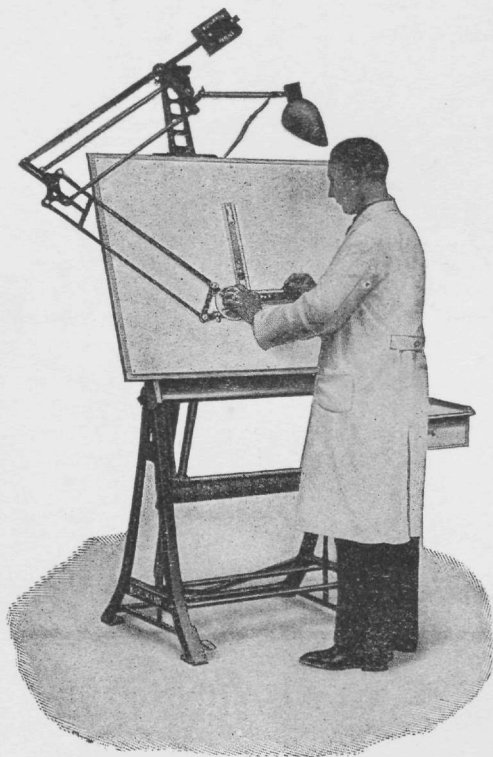
TEHNILISED JA OPTILISED
ABINÕUD SÕJA- JA KAUBA-
LAEVADELE NAGU:

Pikksilmad, signaalaparaadid ja
nautilised instrumendid, helgiheitjad
ja spetsiaalaparaadid.

Moodne joonestamise büroo töötab

FRANZ KUHLMANN'i

joonestamismasinatega säästes aega kuni 90 0/0



Nõudke pakkumisi!

Peaesindaja Balti riikides:

K.-k. Arnold Ungerson

Tallinn, Pärnu mnt. 21, telefon 428-55

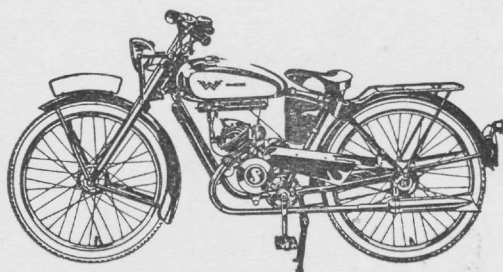
VÖITÜNNI JA VAADIVABRIK

„ESTOTÜNN“



valmistab mõõdukate hindadega iga-suguseid kalatüüpe, õli-, siirupi- ja veinivaate, piirituse- ja veiniankruid ja aame. Tööstustele: trumleid ja tõrsi.

Tallinn, Siimoni 1. Tel. 312-11



„WANDERER“ mootorjalgrattad on leidnud poolehoidu üle Eesti. Vaatamata oma tugevale ehitusele omavad nad kerget kaalu, võimaldades ka halbadel teedel kindla juhtimise ja vajaduse korral ka tõstmise üle takistuste.

98 cm³ mootor omab 2,75 hj., kuigi kasutab 100 kilomeetri katmiseks vaid 2,2 liitrit küttematerjali. Nii maksab jooksev kilomeeter vaid 1 sent.



LIER & ROSSBAUM

VIRU 7



HÄRRA, VAHUKREEM

kes paneb rõhku oma välimusele,

tarvitab

FEIVAL'i vahukreemi,

habemeajamisseepe,

-puudrit ja

FEIVAL'i näovett

RIIGI SAIDAMATEHAS

Tallinn, Merepuiestee 13, telefon 428-12

Telegrammi aadress „RIIDOKK“

Kas olete tutvunud „RAUANIIDI“

hooaja moeuudistega?

- Mantliriideid
- Kleidiriideid
- Voodririideid
- Paelu
- Pitse jne.

Soovitab rikkalikus valikus

A/S. „RAUANIIT“

TALLINN, PÕHJA PUIESTEE NR. 7