

20. kuni. 1914 a.

MERESÕJAKUNSTI AJALUGU.

Algusest kuni 1914 a.

H. Salza.

Mer. kapt.

Merejõudude staabi väljaanne N°23.

Tallinn.

1926.



Admiral
Horatio Nelson

- 1 -

E E S S Ö N A.

1925 aasta sügisel algasin ma kolmat korda loengute pidamist mereväe kadettidele meresõjakunsti alal. Kadettidel puudusid igasugused õpevahendid selle aine kohta, väljaarvatud Stenzel'i venekeelne tõlge ja van. leitnant Veigelin'i litografeeritud loengud mereväe alalisväe ohvitseride kursustel. Stenzel on liiga laialdane (5 köidet), van. leitnant Veigelin'i loengud aga kujutavad enesest ainult konspekti, mida kadettidel raske kasutada. Pealegi on mõlemad vahendid mitte-eestikeelsed. 1924 - 25 aasta talvel kapten-major Martson'i eesistumisel kokkutulnud komisjoni poolt väljatõõtatud mere- oskussõnad andsid võimaluse loenguid eestikeeles pidada ja ka litografeerida. Litografeerides oma loenguid, oli minul veel teine eesmärk: lühikest käsiraamatut kokkuseada missugune Eesti mereväe ohvitserile abiks oleks taktiliste ja ajalooliste küsimuste uurimisel. See on esimene raamat sel alal, mis eestikeeles kirjutatud ja on täiesti loomulik kui tulevikus ehk paremaid ja kohasemaid oskussõnu tarvitusele võetakse. Raamat on ainult mereväe ringkondade jaoks kirjutatud ja tema eesmärk on ohvitseridele kergendada ilmasõja sündmustest aru saada. Mind rõõmustaks väga, kui seda raamatut ka maaväe ringkondades loetakse sest Eesti on mereriik ja vabadussõda on meile mere tähtsust paremini näitanud kui minu raamat seda teha suudab. Väikene arv eksemplaare võimaldab ainult väikese arvu väljapoole mereväge saata.

Raamatu kirjutamist takistas tuntavalt asjaolu, et mul vastav kättesaadav eeskuju puudus. Alles kui ma juba Vene-Jaapani sõjani jõudsin sain kätte admiral Meureri raamatu milline minu tööd tuntavalt oleks kergendanud.

Raamatu lõpul on minul kirjandus ülesloetud, mida praegu Eestis saada võib. Kuni III peatükini olen kasutanud Sitsheglov'i raamatut, kus juures I peatükk liig pikale venis. Pärastpoole seda lühendada ei olnud ka enam võimalik, sest niipea kui ma 16 lehekülge valmis olin kirjutanud, lasin ma nad litografeerida. Selle asjaoluga on seletatavad mõned kordamised.

II-st peatükist peale olen peasjalikult Stenzel'i kasutanud, kuid siiski teatud ettevaatusega, sest selle töö viimased kõited on mõnikord väga pealiskaudsed.

Allikad, mille järele Stenzel'i andmeid olen parandanud, on raamatu lõpul ülesloetud.

Vene-Jaapani sõja kirjeldamiseks tarvitasin peaaegu ainult algallikaid, s.o. Vene ja Jaapani merekindralstaapide väljaandeid ja Smirnov'i Tsusima lahingu kirjeldust.

Oskussõnade tarvitusele võtmisel olen ma põhimõttest kinni püüdnud pidada, et juhtumisel kui vastavat sõna eestikeeles ei leidu, siis sarnast võõrakeelset tarvitada mida vähemalt kahes keeles tarvitakse. Raamatu alguses olen tarvitanud printsip - põhimõtte, siht - eesmärgi, poord - parda ja loopima - pilduma asemel. Süütleava asemel oleks vist brander kohasem olnud.

Tallinnas

15-mal juunil 1926 a.

H. S a l z a.

T r ü k i v i g u j a õ i e n d u s i

on

- peab olema.

8 lehk.	2 rida	sõjaväljaks	- sõjategevuse piirkonda- de teatriks.
11 "	14 "	jälginine	- tagaajamine.
13 "	5 "	jälginine	- tagaajamine.
13. "	35 "	palju	- vähe.
50 "	6 "	(30 ja rohkem paari	- (30 ja rohkem)
57 "	kaart	Zamagusta	- Pamagusta
58 "	8 "	1550	- 1570.
62 "	32,32 "	sest parem ei oleks olnud üldse	sest parem oleks olnud üldse sõjategevust sõjategevust alata- mitte alata.
69 "	33,34 "	tulepatareidega	- tuleparvedega.
70 "	11 "	15 aastasaja	- 13 aastasaja.
71 "	25 "	Erik Karl	- Erik Jarl.
77 "	15,16 "	(ei läinud korda kindlaks teha, mida selle all mõista tuleb	(nüüdne Salatsi jõe piirkond). -
77 "	21 "	Kus see koht asub, ei saanud kindlaks teha	nüüdne Järvamaa -
78 "	32 "	võtsid saarlased suurema	- võtsid saarlased ette suurema.
84 "	22 "	Sõelaevad	- Süüteleaevad.
84 "	27 "	sõelaevadeks	- süüteleaevadeks.

			on	-	peab olema.
102	lehk.	32	rida	share	- shore.
111	"	33	"	vallandamine	- valdamine.
135	"	10	"	vallandamine	- valdamine.
135	"	34	"	vallandanud	- valdanud.
141	"	12	"	"tegelik"	- "mõjuv".
144	"	36	"	lähemalt	- vähemalt.
154	"	17	"	võistlus	- võitlus.
162	"	23	"	1884	- 1885 (russian scare).
162	"	24	"	Merr'vi oasis'i	- Kuschka't
162	"	34	"	Merr'vi	- Kuschka.
172	"	30	"	vallandamisele-	valdamisele.
176	"	6	"	vallandamine	- valdamine.
186	"	27	"	pidi	- pidid.
208	"	küljel		vallandamine	- valdamine.
209	"	31	"	ki llustada	- killustada.
212	"	11,12.13"		Selle peale saa-Osa laevu, nimelt 1 detigi 1 soomus-soomuslaev, 2 ristlejat laev, 2 ristlejat ja 7 torpeedopaati ja 7 torpeedo- olid juba teel. paati Kauge Ida poole teele.	
216	"	25	"	poldi	- pildi.
231	"	33	"	tulejuhtumise	- tulejuhtimise.
237	"	12	"	teenistuses	- teenistus.

M E R E S Õ J A K U N S T I A J A L U G U .

S i s s e j u h a t u s .

Üldisest maailma ajalooost on näha, et Meresõda on alati olnud vahendiks, mille abil riigid ja rahvad oma arusaamatusi lahendavad. Ei või oletada, et see ka tulevikus teisiti saaks olema. Mer es õ -
ja aja -
loo täht -
s u s .

Sõjapidamise üldprintsipiidid on alati ühesugused olnud, ainult nende kasutamise viis muutub uute relvade tarvitusele võtmise juures.

Sellepärast on väga tarvilik endiste sõdadega tutvuneda, kus juures tähtis on ainult kriitiliselt sündmuste peale vaadata ja seda välja lugeda, mis ka praegusel ajal tähtis võiks olla.

Minu kursuse siht on meresõja ajaloo tähtsamaid sündmusi ette tuua, tehes neist tarvilisi ja võimalikke järeldusi. Minu kursuse peale tuleb kadettidel, ainult, kui aluse peale, vaadata, mis neile võimaldaks ohvitserina edasi töötada ja meresõdadega juba põhjalikult tutvuneda.

Sõjapidamise kunst seisab selles, kuidas väiksemate jõududega, jõupingutustega ja kaotustega vaenlast võita. Selles sihis tuleb ka iga meresõja ajaloo fakti peale vaadata.

Selles mõttes meresõja ajalooa tutvundes, saame meie ka sõja peateaduste, s. o. strateegia ja taktika teooria põhimõtted kätte, millede ülesanne on õpetada, kuidas paremini oma jõudu ja abinõusi ära kasutada võidu saavutamiseks. Neil kahel teadusel on, nagu öeldud, üks üldine siht.

S t r a -
t e e g i a
ja t a k -
t i k a .

Taktika õpetab, kuidas oma jõudu üksikus lahingus ära kasutada - see tähendab, ainult seda, kuidas kokkupõrke juures vaenlase jõududega, oma sõjajõudu nii ära kasutada, et vaenlast võita.

Strateegial on laiemad ülesanded. See õpetab mitte ainult, kuidas üksikus lahingus võita, vaid kuidas võita kogu sõda, milleks ta, arvesse võttes poliitilisi, geograafilisi ja mitmesuguseid teisi tingimisi, kindlaks teeb, kus kohal ja millal lahingusse astuda ja arvestab üksikute lahingute saavutusi.

Kokkuvõttes, õpetab taktika lahingupidamist ja strateegia sõjapidamist.

Iga laevastik, väljaastudes sõjaväljale, teeb seda mingisugusest üksikust punktist ehk reast punktidest, kus tema ennast väljasõiduks ette on valmistanud, s. o. tarvilist varustust ja mooni peale võtnud, lahingus mitte tarvismineva varustuse ja asjad kaldale üleviinud jne. Sarnast punkti ehk punkte, mis mereoludes muidugi enesest vastavalt korraldatud sadamat ehk mitut sadamat kujutab - nimetakse baasiks.

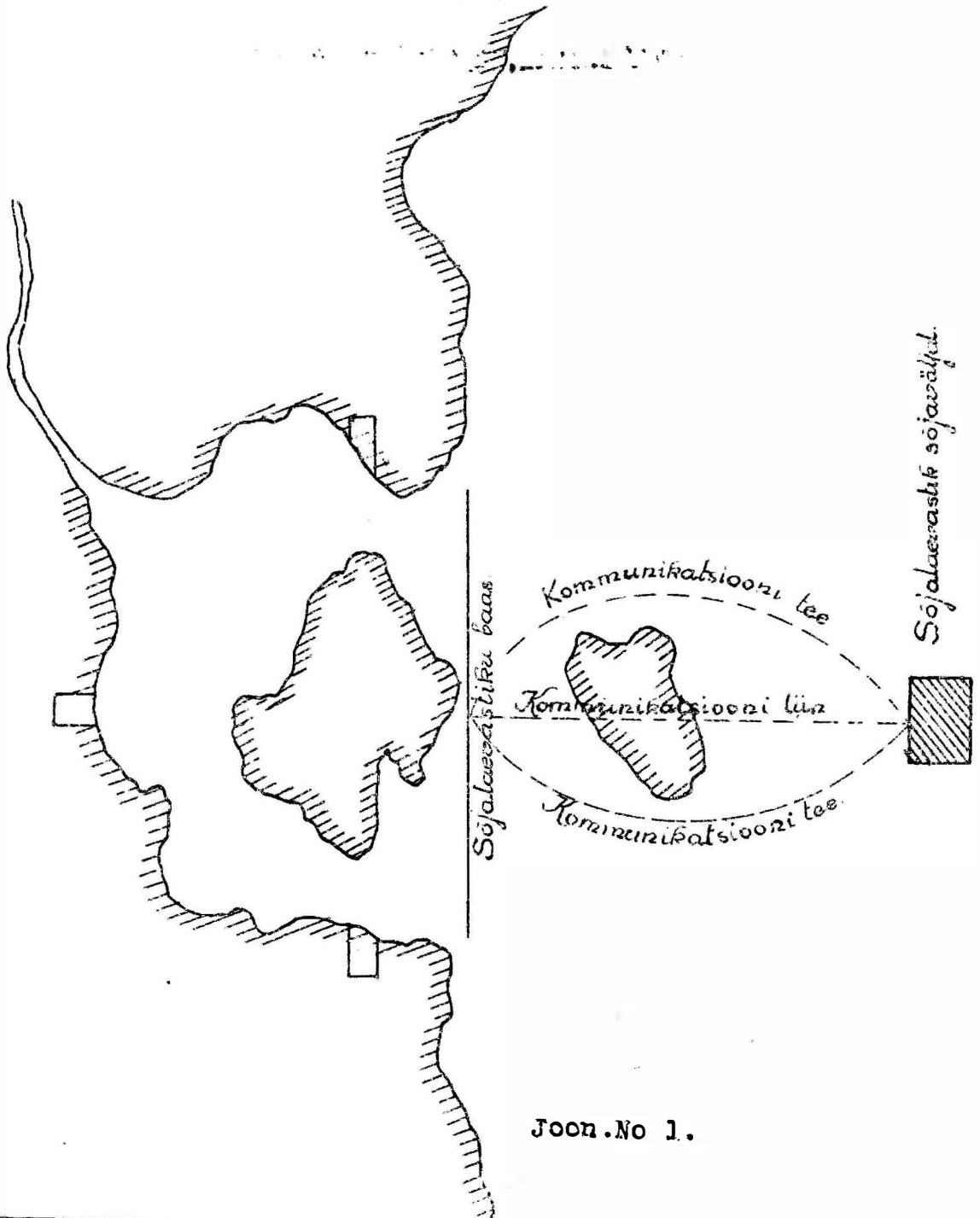
Baas on ka sõja kestvuse laevastikule lõpmata suure tähtsusega koht. Nimelt on siin koondatud laevastiku varustuse, s. o. laskemoona, kütteenainete, toiduainete jne. ladud, remont töökojad, dokid, laevaehituse tehased, koolid isikliku koosseisu väljaõpetamiseks jne.

Laevastikule, mis sõjaväljale välja sõitnud, on väga tähtis, et tema ühendusse jääks oma baasiga. See ühendustee laevastiku ja selle baasi vahel, nimetakse kommunikatsiooniliiniks. (Joon.No 1).

Mere pindala baasi ja laevastiku vahel, mis kommunikatsiooniliiniga ühendatud, nimetakse sõjategevuse piirkonnaks.

Kui sõjategevus mitmetes mereosades sõlmub ehk üksikutes üksteisest lahutatud mere-

E l e m e n -
t a a r s e d
o s k u s s õ -
n a d s t r a -
t e e g i a
a l a l .



Sojalavaastaliiku baas

Kommunikatsiooni tee

Kommunikatsiooni liin

Kommunikatsiooni tee

Sojalavaastaliiku sojavägi

Joon.No 1.

des, siis nimetakse nende üksikute sõjategevuse piirkondade kogum ~~laevastikuna~~. Meil tarvitakse seda sõna veel teises mõttes, nimelt nimetakse eesliinil olemist sõjaväljal viihimiseks.

Sõjategevuse piirkonnas võib laevastik ühele ehk teisele sõjapidamiseks soodsale asukohale asuda. Sarnast asukohta nimetakse positsiooniks.

Positsioon, mis on soodne lahingusse astumiseks, nimetakse taktiliseks positsiooniks ja sarnast, mis soodsalt terve sõjakaigu peale mõjuda võib, strateegiliseks positsiooniks.

Laevastik võib sõjaväljal mitmesugust tegevust üles näidata, mida kokkuvõttes nimetakse strateegiliseks operatsiooniks.

On selge, et tuleb enne strateegilise operatsiooni algust kindlaks teha selle operatsiooni siht, teiste sõnadega tuleb järele kaaluda, mida meie olemasoleva laevastikuga saavutada võime ja missugust sõda meie pidada võime, kas kaitsesõda või pealetungi sõda.

Sõja-
plaan.

Selleks uuritakse juba rahua ajal, kaua aega enne sõja algust: 1) vaenlase laevastiku jõudu ja abinõusid, s. o. laevade arvu, nende isiklist koosseisu, relvastust, ranna iseloomu, sadamate sisseseadet ja varustust, ülemuste andekust ja iseloomu jooni; kõik need teated peavad sistemiseeritud olema; 2) uuritakse ja tehakse kindlaks oma laevastiku jõud ja abinõud, nimelt sõjamõna, küttesainete jne. hulga poolest; 3) kättesaadades ülevalnimetatud andmeid, võrreldakse neid, ja kui selgusele jõutakse, et meie jõud on tugevamad ehk võrdsed vaenlase jõududele, siis võib pealetungi sõda arvesse võetud saada ehk vastasel korral jäädakse kaitsesõja juurde.

Sarnasel viisil tehakse kindlaks tuleviku sõja iseloom ja samuti jõudude suurus, mis meile tarvis läheks.

Harva on laevastik alati täielikult igal momendil sõja jaoks valmis. Et välja astuda, on alati tarvis küttesainete j.n.e. tagavarasi,

samuti koosseisu kuni täie komplektini täiendada. Tihti tuleb ka sellega arvestada, et mõned laevad reservis väga väikese ehk täiesti ilma meeskonnata seisavad. Neid tuleb korda seada: tähendab ohvitserid ja meeskond peale määrata jne. Ka kaldaasutused nõuavad teatud täiendusi. Tähendab, enne sõja algust ehk sõjategevuse väljaastumist on alati periood, kus laevastik emmast väljaastumisele ette valmistab; kõik tegevus, mis selle perioodi ajal ette võetakse, nimetakse mobilisatsiooniks.

Mida rutem laevastik sõjategevuseks väljaastumiseks valmis on, seda kasulikum see on. Et seda saavutada, on tarvis veel rahu ajal kindlad kavad välja töötada, missugused nimetakse mobilisatsiooni plaanideks. Need kavad saavad rahuajal väljatöötatud ja näevad täpselt ette iga laeva, staabi, sadama ja kaldaasutuse ülesanded.

Mobilisatsiooni tuleb läbiviia teatavates punktides, mis peaksid soodsaid tingimusi varustuse mõttes, mis oleks aga samal ajal ka soodsad väljaastumiseks sõjategevuse piirkonda.

Teiselt poolt ei tohi need punktid aga liiga ligidal vaenlase baasidele olla; muidu võib juhtuda, et vaenlane enne meid mobilisatsiooniga lõpule jõudes, meie mobilisatsiooni lõpulikku läbiviimist takistab. Kogu arvestus selleks nimetakse koondamise plaaniks.

Kui laev mingisuguses punktis ennast mobilisatsiooni alal ettevalmistab, siis see ei tähenda veel, et tema samast punktist ka väljaastub. Väljaastumise punktid võivad teised olla ja arvestus sel alal, see tähendab punktide või ühe punkti valikut, millest laevastik väljaastuma peab ja laevastiku nende punktidesse ülesseadmine nimetakse strateegiliseks hargnemiseks.

Mobilisatsiooni ja koondamise plaanid hoitakse alati suurimas saladuses, sest vaenlane, teades nende plaanide seisu, võiks kergesti nende läbiviimist takistada.

Kõigest ülevalloetletust selgub, et veel rahuajal kaua aega emme sõja algust tuleb teha igasuguseid arvestuse ja ettevalmistuse töid, missugused kindlaks teeks: 1) sõja iseloomu, 2) tarvilised jõud ja abinõud, 3) kuhu laevastikku lühema aja jooksul asetada ehk koondada, et kätte saada kõige soodsamat lähteseisukorda (strateegiline hargnemine). Kõik need tööd nimetakse sõjaplaaniks.

Tähendab, sõjaplaan on kõikide tööde kogu, mis laevastiku üleviimist kõige kiiremalt rahu-aegsest korrast sõjaseisukorda kindlustab ja sõjategevuse algamiseks seda kõige kasulikumatesse punktidesse asetab.

Ülevalnimetatud asjaolust on näha, et sõjaplaan ei näe ette, missugused tehted laevastikul ette võtta tulevad. See on juba ülemjuhataja asi, kes peale seda, kui olukord selge on, otsustab üht ehk teist ettevõtet. Mida nimelt tuleb ette võtta, ei või keegi temale ettekirjutada ja tema otsustab seda juba täiesti iseseisvalt, arvesse võttes vaenlase jõudude, asupaiga ja aja tingimusi. See ülemjuhataja otsus nimetakse sõjakäigu ehk operatsiooni plaaniks.

O p e r a t -
s i o o n i
p l a a n .

Tähendab, sõjaplaan kujuneb välja pikema aja jooksul, kuna operatsiooni ehk sõjakäigu plaan kujuneb välja peaaegu momentaalselt ja alati koha peal peale selle kui olukord on selgunud. Sõjakäigu plaan võib ja peab olukorra muutmisega ka muudetud saama.

Ülemjuhataja plaan seisab esiteks selles, et vastav tegevuse eesmärk ja suun valitud saavad. Tegevuse eesmärk võib mitmesugune olla, ärarippuvalt olukorra tingimustest.

Suuremalt jaolt saab eesmärk vaenlase laevastik olema, sest selle hävitamine võib kõige kiiremini sõda lõpetada, kuna mõnikord tuleb omale teist eesmärki valida, nagu mõne geograafilise punkti vallutamine, millest kergemini on vaenlase laevastikku hävitada võib. Väga suure

vaenlase jõudude ülekaalu juures tuleb ka enam-vähem passiivsemat eesmärki valida, nagu vaenlase jõudude kinnipidamist teatavatel kohtadel ehk ainult oma geograafilise punkti kaitset.

Kui tegevuse eesmärk valitud, nimetakse ettekujutatavat joont meie ja valitud eesmärgi vahel operatsiooni liiniks, kuna tegelikud teed, mille kaudu laevastik oma eesmärgi juure liigub nimetakse operatsiooni teedeks. (Joon.No 2.)

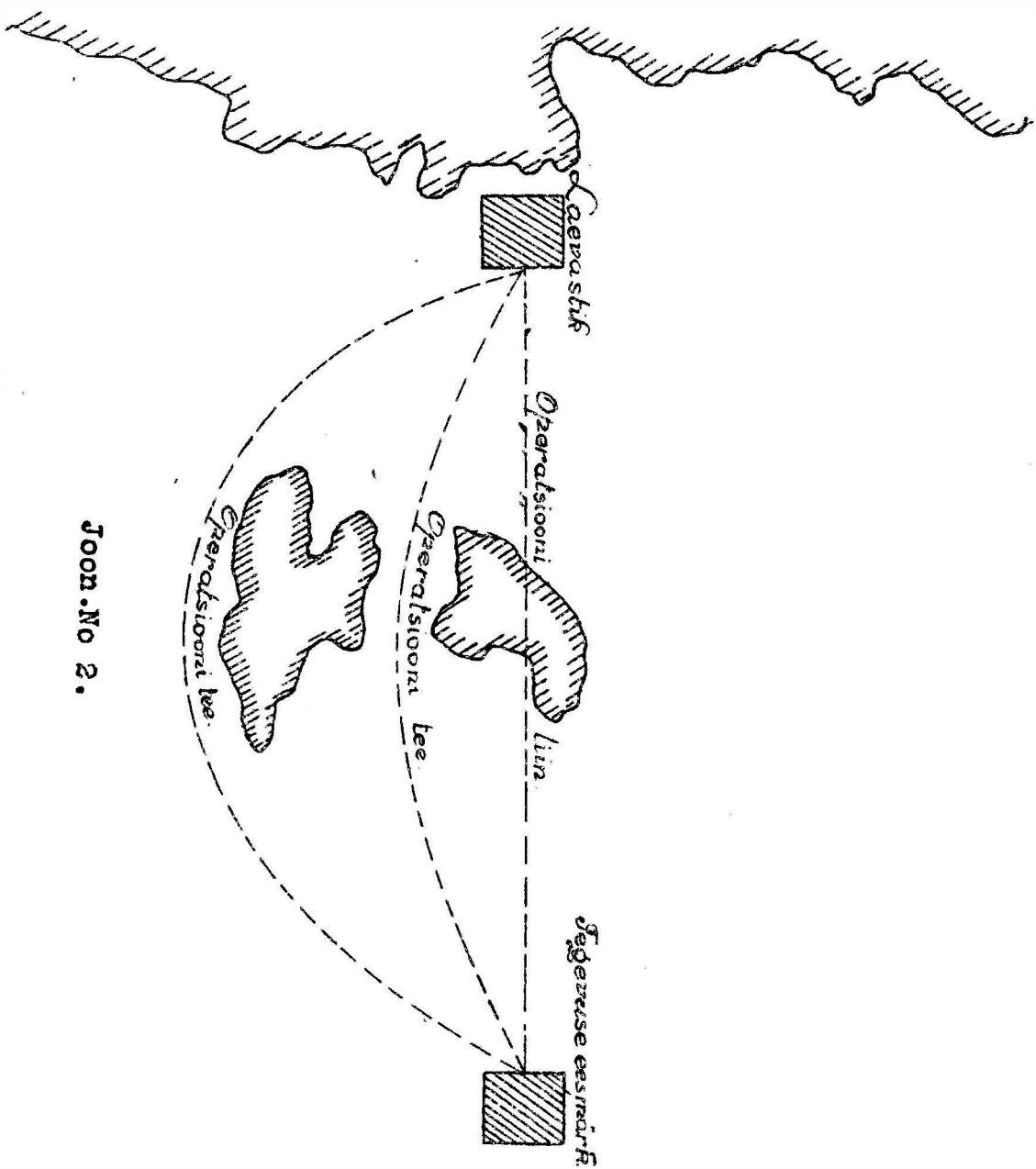
Kui operatsiooni tee valitud, liigub laevastik edasi, mida nimetakse marsh-manöövriks, teiste sõnadega, algab operatsiooni täitmist, missugune lõpeb lahinguga, millele järgneb, kas energiline jälgimine kuni vaenlase täieliku hävitamiseni ehk korrapärane taganemine võidu mitte-saavutamise korral. Ülevahtähendatud operatsiooni liini valimine, marsh-manööver ja lahing ühes selle tulemustega on oma issloomu poolest peatehted, millest kogu operatsiooni saatus ära ripub; sellepärast nimetakse neid peaoperatsioonideks.

Et suuremaid tagajärgi saavutada, tuleb strateegilise operatsiooni läbiviimise juures veel järgmiseid küsimusi selgitada ja otsustada: 1) kommunikatsiooni liini korraldamine, missugune laevastiku edasilikumisel alatasa pikemaks läheb, 2) väga pika kommunikatsiooni liini juures vahepealsete (abi) baaside korraldamine; need tehted aitavad operatsiooni läbiviimisele kaasa ja täiendavad seda, mille tõttu neid nimetakse täiendavaiks operatsioonideks.

Sellelega on iga strateegiline operatsioon keeruline sündmus, mida võib jagada kolme ossa: ettevalmistav, pea ja täiendav. Iga osa jaguneb omalt poolt uuesti mitmesse ossa, mida kõige parem järgmisest tabelist näha:

S t r a t e e g i l i n e o p e r a t s i o o n .

Ettevalmistav osa	Pea osa.	Täiendav osa.
1. Laevastiku organisatsioon.	1. Operatsiooni liini valimine (operatsiooni plaan)	1. Laevastiku seljataguse korraldamine.



Joon.No 2.

- | | | |
|--|--|---------------------------------------|
| 2. Baaside korraldamine. | 2. Marsh-manööver. | 2. Abi baaside korraldamine. |
| 3. Laevastiku koondamine ja hargnemine (sõja plaan). | 3. Lahing ja jälgimine (võidu eksploateerimine). | 3. Kommunikatsioonilise korraldamine. |

Suurima tähtsusega on alati pea osa. Kui ülemjuhataja poolt operatsiooni liin mitte õieti valitud saab, mõjub see halvasti kogu operatsiooni käigu peale. Seda meie näeme igal ajajärgul, selle peale vaatamata, kuivõrd laevastik tehniliselt arenenud oli.

Meresõja ajalugu saab jagatud kolme ajajärku.

See jagamine sünnib liikumapaneva jõu järelle, millega laevad edasi liikusid. Neid ajajärke on kolm: sõu-, purje- ja auru-laevastiku ajajärgud.

Tutvunedes iga ajajärguga, meie näeme, et laevade tehniline arenemine igas ajajärgus on põhimõtteliselt samade seaduste alusel sündinud.

Samuti arenes ka taktika igas ajajärgus, muidugi ärrarippuvalt sellest liikumapanevast jõust, samade joonte järele.

Kõikides ajajärgudes meie näeme, et ainult see pool võidu saavutab, kes niinimetatud sõjakunsti printsiipe õieti kasutas. Ma juhin tähelepanu selle peale, et ma siin sõjakunsti printsiipidest räägin ja mitte meresõja kunsti printsiipidest. See tuleb sellest, et need printsiipid on üldised igas sõjas, kas see nüüd maal, merel, õhus ehk vee all sünnib. Neid printsiipe on paljusid ja neid võib kätte saada ning kasutama õppida ainult, ennast sõjakunsti ajalooa tutvustades.

Mereväe ohvitserile on muidugi eestkätt tarvis meresõja kunsti ajalugu tunda, sest meri ei muuda sugugi neid printsiipe, kuna nõuab küll, et nemad saaks kasutatud selle elemendi kohaselt.

Meresõja kunsti ajaloo jagamine
ajajärgude

Sõjakunsti printsiipid.

käle

Sõjakunsti peaprintsiibid on järgmised:

- 1) Jõudude ülekaal ja nende koondamine tähtsal kohal ja õigel ajal.
- 2) Vastastikune toetus.
- 3) Ootamatuse printsiip.
- 4) Energiline võidu eksploateerimise printsiip.

Need printsiibid on iseenesest selged ja saavad järgnevas kursuses kogu aeg ettetoodud.

Selleks on tarvis, et ajaloo faktid kindla süsteemi järele uuritud ja iga üksiku sündmuse peale kriitiliselt vaadatud saaks.

Järgneva kursuse siht on kadettidele tutvustada järjekorraliste meresõja kunsti ajaloo sündmustega ürgajast kuni kõige uuema ajani ja teiselt poolt kuulajate seas arendada sõjalist mõtlemist, neid tutvustades strateegiliste ja taktiliste eeskujudega, viimaseid kriitiliselt uurides.

-- ||||| --

I P E A T Ü K K .

S Õ U L A E V A S T I K U A J A -

J Ä R K .

1. Greeklaste meresõja kunst.

Sõit merede ja jõgede kaudu on inimestele kõige vanemast ajast tuttav ja ei saa kindlaks teha, millal ja kelle poolt aerud ja purjed üles leiti, niisamuti, millal esimesed sõjalaevad ehitatud said. Võib ainult ütelda, põhjendades Herodoti muinasjuttude peale, et juba 1500 aastat enne Kristuse sündimist vana-del babiloonlastel, egiptlastel ja fõniiklastel suur hulk sõjalaevu oli, ka greeklaste sõjakäik Trooja vastu sai tehtud suurehulgalise sõjalaevastiku abil.

Kõigi nende rahvaste ajalugu ei ole aga küllalt selge, et kindlat ettekujutust nende sõjalaevastikust saada.

Ainult vana Greeka ja Rooma ajalugu annab juba kindlat pilti, mille järele võib omale tolleaegset sõjalaevastikku ettekujutada.

Pealegi on Greeka ja Rooma meresõja kunst väiksete muudatustega püsima jäänud kuuni 12 aastasajani peale Kristuse sündimist.

Mereväe võim oli greeklastel oma geograafilise asupaiga tõttu. Maa oli kolmelt poolt piiratud merega ja seega midagi suure saara taolist, kus suurem osa elanikest mere ääres ülesse kasvas ja lapsest saadik meremeheks hakkas. Esialgul seisis tegevus merel peajasjalikult röövimises, kuna peale kindla riigikorra väljakujunemist see juba järkjärgult kaubanduse ja selle kindlustuse peale üle läks.

Ajajärk, kus Greeka võim merel kõige

V a n a
a j a -
j ä r k .

G r e e k a
m e r e -
v ä e k u -
j u n e m i -
n e .

suurem oli, on Greeka-Persia sõja ja Makedoonia suure Aleksandri vahel. Kindla aluse selle võimule pani Themistokles, kes Ateenas seda läbi viis, et hõbeda-kaevanduste tulud sõjalaevastiku heaks määratud said. Tema oli esimene, kellel mõte tuli Ateena Vabariigist võimsat mereriki luua. Osalt sai tema selle eesmärgi juba oma eluajal kätte sellega, et tema tugeva sõjalaevastiku ja sõjasadama Pürauses ehitas.

Greeklaste sõjalaevad olid sõu- ja purjepaadid korraga; pea edasijavaks jõuks olid aerud, kuna purjed enesest ainult teise järgu tähtsusega abijõudu kujutasid.

Sellest kujunes ka põhimõtte välja, mille järele need laevad ehitatud said. Nimelt oli tarvis, et laevad kõige pealt oleks kerged ja sündsad aerude all liikumiseks. Nende purjetamise (mere) omadused olid teise järgu tähtsusega.

Sõjalaevad olid võrdlemisi laiusega kaunis pikad, mille tõttu neid nimetati ka pikadeks, sellega neid eraldades ümarmagustest ehk lühikestest laevadest, millele teised ülesandded olid, nimelt moonu vedu sõjalaevade jaoks. Pikad laevad istusid vähe vees ja olid esialgul ilma tekita. Sõudjad istusid beemide peal, ainult võõris ja ahtris olid platvormid sõdurite jaoks.

Laevaehituse arenemisega ilmuvad tekid kogu laeva pikkusel ja aerud asetakse juba kahte ritta; sarnaseid laevu nimetakse duoreemideks, kuna ühe rea aerudega unireemideks. Sarnaste laevade pikkus oli 60 kuni 150 jalga. Themistokles ehitab juba trireemisi, see on - laevu kolme rea aerudega.

Sarnase ehitusviisi tõttu:

1) Ei olnud sõjalaevades sugugi ruumi toiduainete ja muu merel tarvismineva varustuse jaoks, mida tuli transport-laevades järele vedada ehk maalt muretseda.

2) Sõjalaevad ei julgenud üksikult ega ka

Sõja -
lae -
vade
kirjel-
dus.

hulga kaupa kaugele merele minna ja olid sunnitud ennast alati kalda ligidal hoidma.

3) Sõidu ajal said laevad lõuna ajaks ja õõseks alati kaldale tõmmatud ja koosseis korraldas ennast nagu maavägi.

4) Tormid olid laevadele äärmiselt hädaohtlikud ja kõva tuul pildus kergesti terve laevastiku merei laiali ehk viskas laevad kaldale.

Transportlaevad vedasid sõjalaevastikule toiduaineid ja merevarustust järele; mõnikord ka ratsaväe hobuseid. Esimesel juhtumisel ei olnud nad millegiga eraldatud kaubalaevadest, liikusid peasjalikult purjede abil, kuna aerud ainult abijõudu kujutasid; nende kuju oli ümmargust laadi ja nad istusid sügavamalt vees, kui sõjalaevad. Hobuste veo jaoks oli laevades eraldi sellekohane sisseseade.

Kõik laevad said silmatorkavate värvidega värvitud, ühes arvatud ka purjed. Kõige rohkem olid tarvitusel purpur-punane ja taeva-sinine. Sama värvi olid ka purjed, millede peale olid maalitud üksikud kujud, pildid ja pealkirjad; vöör ja ahter olid ilustatud puust ja kivist kujudega ning nikerdustega, millised veel üle kulitati. (Joon.NoNo 3 ja 4).

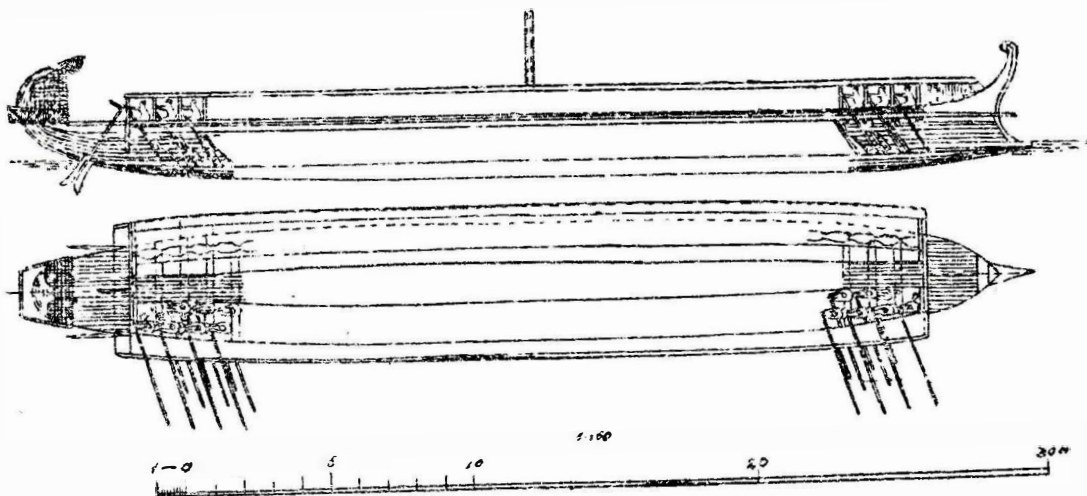
Ainukeseks sõjalaeva relvaks oli ramm. Et seda laeva külge kinnitada, sai kiil pikendatud ja laeva vööri külgedega eraldi tugede abil ühendatud. Sellele alusele sai ramm asetatud, mis kujutas enesest suuremalt jaolt metallist valatud mingisugust looma pead ehk lihtsalt teravat nippu. Ramm oli suuremalt jaolt veeliini alla asetatud.

Sõjalaevu komplekteeriti kodanikega vaesematest seisustest, väljamaalastega ja orjadega; ainult äärmise hädahoju korral astusid mereväkke ka kodanikud rikkamatest seisustest ja mõnikord, nagu Kserksi sõjakäigu ajal Ateenas kõik meeskodanikud, kes relva kanda võisid.

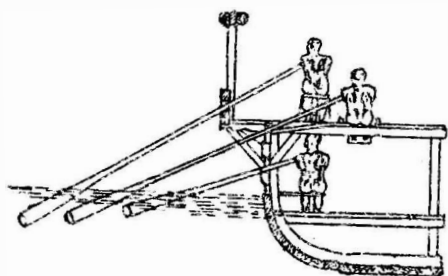
Mehi võeti vastu mereväe teenistusse otsekohe enne sõja algust ehk selle kestvusel ja õpetati neid välja, kas sadamates või sõidu

R e l -
v a s -
t u s .
(Joon.
No 5.)

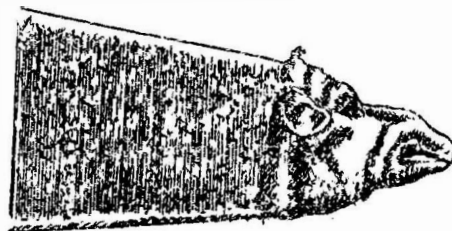
I s i k -
l i k
k o o s -
s e i s .



Joon.No 3.



Joon.No 4.



Joon.No 5.



ajal, mis silmaspidades lihtsaid kohustusi, suuremate raskustega seotud põinud.

Paik oli samasugune, kui jalaväes, kuna mereväes suurem karmus valitses.

Unireemides oli harilikult 50-60 sõudjat, kuna triireemides neid 150-160 ja mõnikord isegi rohkem oli. Et sõudmine kõige raskemaks tööks loeti ja see seda raskem oli, mida kõrgemal sõudja istus, said sõudjad palka selle järele, missuguses reas nemad sõudsid.

Peale sõudjate oli laevades veel suurem ehk väiksem arv sõdurisi (triireemides 40 meest) ja madrused purjede korraldamiseks.

Sõudja ülemus sai nimetatud gortaatoriks (kisendaja) ja tema käsutuses oli muusikant. Gortaatori kohustused seisid selles, et sõudjaid ergutada. Tema jaoks oli laeva keskel sild, kus kohal tema alatasa edasi ja tagasi käis.

Laevajuhtimine oli roolimehe ja tema abi käes; tema korraldas laeva kursi ja purjesi. Roolimehel pidi teadmised olema ilma etteaimata võima, aga peasi, mida nende käest nõuti, oli ranna tundmine, tähendab temal olid umbes lootsi kohustused.

Laeva komanderisi nimetati vastavalt laeva suuruse tüübile: 1erarhideks, duoarhideks ja trierarhideks. Tema oli peasjalikult sõudrite päalik ja temale allus kogu laeva meeskond. Tema oli midagi praeguse aja komanderi taolist selle vahega ainult, et tema puht meereasjandust põhjalikult tundma kohustatud ei olnud.

Kogu laevastiku ülemat nimetati novarhiks. Temal olid, ärarippuvalt laevastiku suurusest, mitmed abid, kelledele laevastiku osad allusid.

Laevad said jaotatud üksikutesse gruppidesse. Nende juhtimine sündis punase lipu abil, mis ahtris ülesse tõmmatud sai. Laevastiku hulka kuulusid väikesed ja suured (triireemid) laevad. Viimastel oli ülekaal, sest nemad kujutasid enesest peajõudu.

Sõulaevade lahingu rivistus oli ühe ehk kahekordne rindrivi, kui kõige kasulikum pearelvarami - kasutamiseks. Laevad pidid võimalikult väikesed vahed pidama. Tihti said rivi tiivad ette tõmmatud vaenlase ümberhaaramiseks, mille tõttu rivi poolringi kuju sai. Poolringi tiivadele asetati kõige tugevamad laevad, millistel võimalus oli vaenlase pealetungile vastu panna ja mitte segadusse sattuda. Keskel oli laevastiku juht - novarh; tema juures olid väikesed laevad käskude edasiandmiseks, milliseid võimalik polnud lippude ehk häälesignaalidega (sarved) edasi anda.

Greeklased panid suurt rõhku reserveid peale ja asendasid selle tõttu pearivi taha eraldi laevad, missugused tarbekorral hukkunud ehk nõrgendatud laevade asemel rivvi astuma pidid. (Joon. No 6).

Greeklaste taktika seisus osavas rammilõõgis, millega vaenlase laev läbibistati ja sellega laev põhja lasti ehk vaenlase laeva liikumapaneva jõu, s. o. aerude hävitamises, milleks mindi vaenlase poordi, purustati tema aerud ja abordeeriti vaenlast (abordaash - laevade käsitsi võitlus).

Laeva tekil sündis äge käsitsi võitlus, millest ka sõudjad osa võtsid.

Enne lahingut tehti laevad võimalikult kergeks, ära viies üleliigseid raskusi kaldale ehk transportlaevadesse, et laevades rohkem ruumi ja läbibistuste parandamine kergemini sündida võiks. Peale selle korjati purjed ära ning laevastik asendus lahingu rivisse.

Et greeklased V ja IV aastasajal enne Kristuse sündimist peaaegu ainult ranna lähedal sõitsid, oli lahingu hääde tagajärgede saavutamiseks v a tähtis positsiooni valimine ja kogu sõjal oli mere positsioon" sõja iseloom, millede näiteks on Greeka-Persia sõda ja Salamisi lahing.

2. Greeka-Persia sõda.

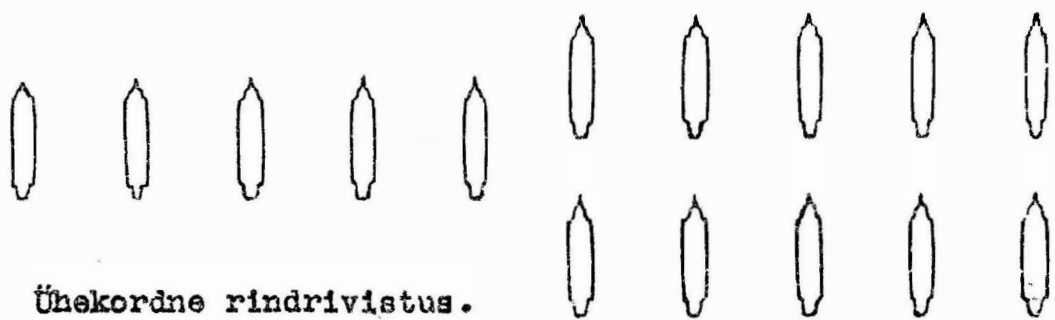
(Kaart No 7.)

Sõja põhjuseks oli greeklaste ja perslaste majandusliste huvide kokkupõrge Väike-Aasias, kus greeklastel suur hulk koloniisid oli. Persia ku-

L a h i n -
g ü r i -
v i s t u s

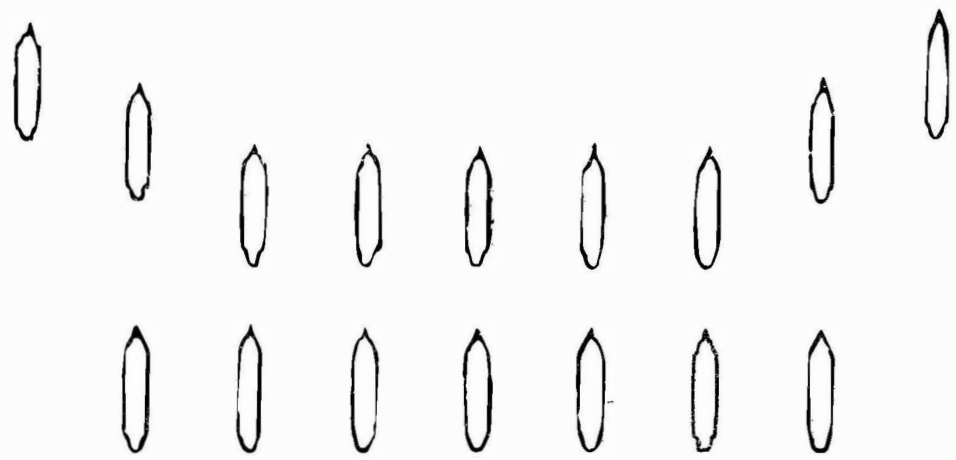
S õ u -
l a e v a -
d e t a k
t i k a.

S õ j a
p õ h -
j u s t a
e s i m e -
s e d



Ühekordne rindrivistus.

Kahekordne rindrivistus.



Kahekordne rindrivistus
ettetõmmatud tiivadega.

k a k s
p e r s l a s -
t e s ö j a -
k ä i k u .

ningas Darius otsustas Greekamaad ära võita. Tema esimene sõjakäik 495 a. E. Kr.s. oma õemehe Mardooniuse'i juhatusel ei õnnestanud: Athos'i neeme juures sai suurem osa Persia laevastikust tormist hävitatud. Darius pani teise sõjakäigu toime ja suurearvuline maavägi läks laevades Attika ranna sihis välja.

Perslased saatsid dessandi maale põhja pool Ateenat Marathoni juures. Greeklased, kasutades kasulikku momenti, saavutasid võidu Miltiadesi juhatusel, Marathoni juures ja perslased läksid oma laevadesse tagasi ning sõitsid Falero lahte, kuna dessanti maale saata nad ei julgenud, sest Miltiades oli jõudnud kiirmarshiga Marathonist Ateena alla. Perslased olid sunnitud kodumaale tagasi sõitma.

Sellega lõppesid kaks perslaste sõjakäiku tagajärjeta.

K o l m a s
p e r s l a s -
s ö j a -
k ä i k .

10 aasta pärast kordas Dariuse järelkäija Kserkses sõjakäiku Greekamaa vastu. Ettevalmistuste peale kulutati 4 aastat. Kserksesisihit oli Greekamaa võimsamat riiki - Ateena vabariiki - võita.

Ettevalmistus seisis selles, et Kserkses esiteks sõlmis lepingu kartaagolastega, kes pidid Greeka koloniate peale tungima Väike-Aasias ja sellega Greeka jõud teise kohta tõmbama ja teiseks korraldas ta lõpmata suure armee, missugune pidi pikki randa liikuma, toetudes suurearvulise laevastiku peale.

Kevadel 480 aastal jõudis Kserkses, kes isiklikult vägesid juhtis, Helleponti (praegused Dardanellid) juurde ja Sestos'i kohal läks üle väina, milleks olid sillad laevadest (midagi pontoon-silla taolist) korraldatud. 7 ööd-päeva kestis üleminek, millepärast Persia väed Doriskosi sihis Tratsias edasi liikusid; sinna sai ka laevastik saadetud. Siin pandi toime ülevaatus, millest Herodoti sõnade järele osa võtsid 1.800.000

maaväe sõdurit, 1207 sõjalaeva 241.400 sõudjaga ja 3000 transportlaeva; laevades olla üldse 517.610 inimest olnud.

Selle hädaohu peale vaatamata, ei valitsenud Greekamaa üksikutes riikides sugugi mitte üksmeel ja mõned nendest olidgi nõus perslastele alla andma; ainult ateenlased ja spartalased otsustasid kuni viimase võimaluseni vastu panna. Nad pidasid veel meeles Marathoni võitu, kõige rohkem julgustas aga ateenlasi energiline Themistokles.

Olles laevastiku asutaja pani tema neid kõige rohkem laevastikku teenima, mille koosseisu võimalikult suurendati ja otsustati otsustavasse lahingusse merel astuda. Themistokles sai aru, et juhtumisel, kui Persia merevägi oleks lüüa saanud, nende maavägi väga raskesti seisukorda satub, sest, silmaspidades perslaste hiigla pikka kommunikatsiooniliini, oleks nende maavägi laevastiku toetuseta varustusest ilma jäänud ja kriitilisse seisukorda sattunud.

Jõudude võrdlus näitas greeklastele, et nemad ainult kaitsesõda pidada võivad; pealegi oli Lokrida ja Attika vaheline maastik ja rand sarnase sõja jaoks väga soodne, sest siin leidis hädal positsioonid maaväe ja laevastiku jaoks.

Selle tõttu otsustasid greeklased ainukest läbipääseteed Oeta mägestiku üle Thermopylae juures oma alla võtta, mille ligidal leidis ka kindel mere positsioon, kus Greeka laevastik võis kasulikult Persia laevadega lahingusse astuda. Thermopylae võtsid oma alla 7000 spartalast oma kuninga Leonidas' e juhatusel, kuna ühendatud Sparta ja Ateena laevastikud - 271 laeva - spartalase Eurybiades' i juhatusel, positsioonile Artemisiooni neeme juures asusid. Suurem osa laevadest olid Ateena omad Themistoklesi juhatusel. Teel kohtas Greeka laevastik 10 laeva Persia eelväest. Selle asemel, et peale tungida, ta-

ganes kartlik Eurybiades Chalkisi juure. Greeklaste õnneks sattus Persia laevastik järgmisel päeval Sepias'i neeme juures kõva tormi kätte ja kaotas umbes 400 laeva.

Sellest teada saades, sõitis Greeka laevastik uuesti Artemisioni neeme juurde.

Perslased, peale laevade vigastuste parandamist, otsustasid siin greeklastega lahingusse astuda, sest Euböa saar oleks nendele väga tähtsaks abibaasiks olla võinud.

Perslastel oli 800 laeva, kuna greeklastel kõigest 270. Persia laevad olid suuremad, kuna Greeka omad kiiremini manööverdada võisid.

Perslased kartsid, et greeklased ära põgenevad ja saatsid 200 laeva Euböa saare ümber, et nendele taganemise teed kinni panna.

Ühelt poolt oli see muidugi väga hea mõte, kuna teiselt poolt pani see perslased ootavasse seisukorda kuni greeklaste seljataha saadetud laevade tagasijõudmiseni. See moment oleks tõesti väga kasulik olnud ja perslastele võimaluse annud greeklasi täiesti purustada; vahepeal oli aga Persia laevastik kahte ossa jagatud ja greeklastel oli võimalik iga osaga eraldi lahingusse astuda. Tähendab, Persia plaani kordaminekuks oli tarvis, et greeklased kohale jääks ja ei mõtleks peale tungida.

Plaani korralikuks täideviimiseks oli tarvis tähendatud 200 laeva salaja välja saata, et greeklased seda tähele ei paneks ja nende tagasijõudmisel üheskoos greeklastele peale tungida.

Kõige sellega aga perslased ei arvestanud ja nende laevad tulid nii ligidale greeklastele, et asi kuni üksikute lahinguteni läks, mille läbi greeklased vangide käest väljasaadetud laevade kohta teateid said.

Paigale jääda ja sellega perslaste plaani läbiviimisele kaasa aidata, oli greeklastele hädakohtlik ja oli tarvis ühel ehk teisel viisil kuidagi löögile vastu panna; siin

A r t e m i o n i
l a h i n g

480 a. e. K.s.
(Skeem No 8).

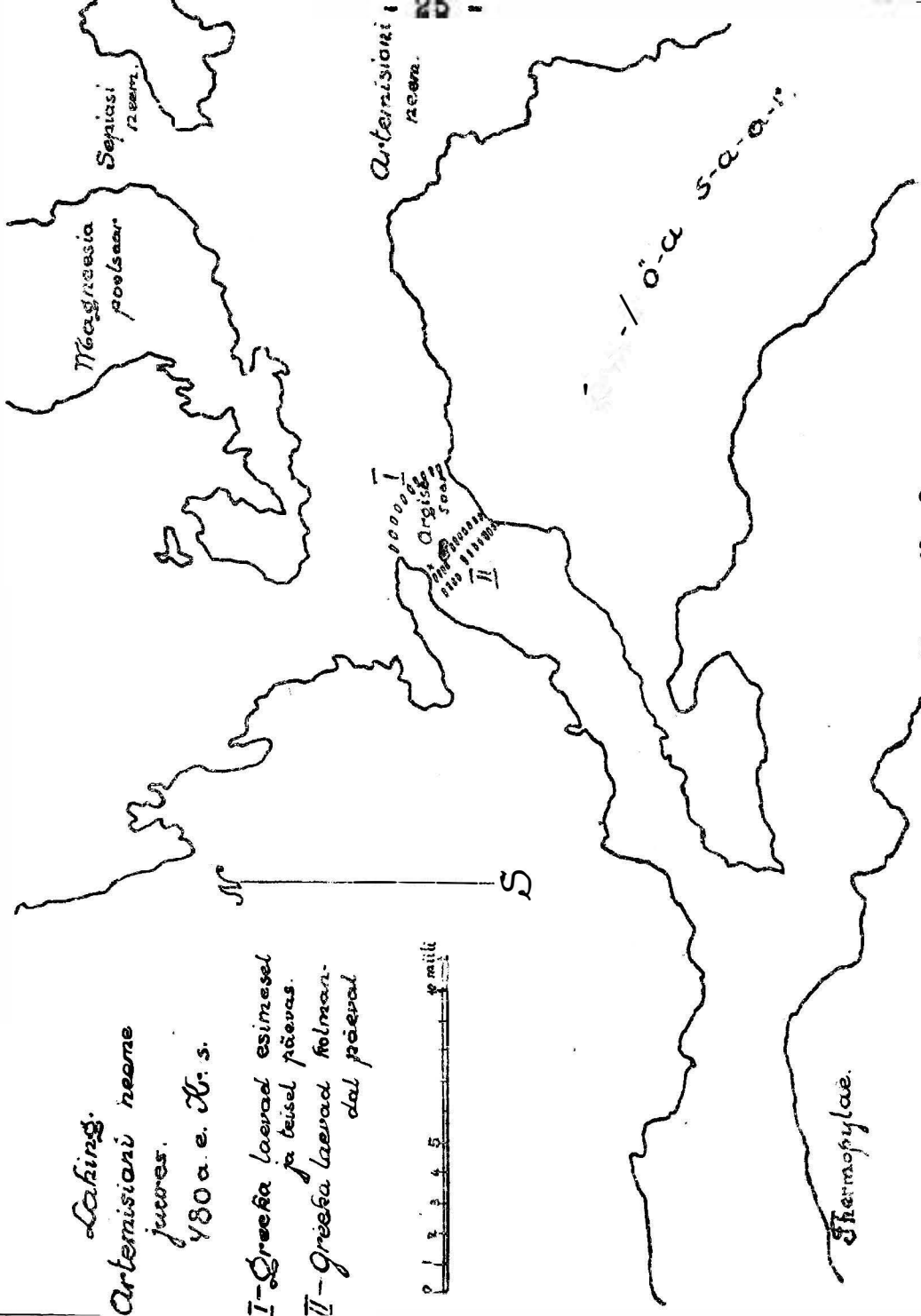
Laking.

Artemisiani neome
juures.

480 a. e. N. s.

I-Greeka laevad esimesel
ja teisel poolel.

II-Greeka laevad kolmandal
dal poolel.



Skeem No 8.

pani ennast maksma Themistokles'i geenius.

Kogu ühendatud Greeka laevastiku ülem oli spartalane Eurybiades, kuna Themistokles ainult selle laevastiku suurema osa Ateena laevade ülemaks oli; silmaspidades tema suurt sõjalist anderikkust ja kogemusi mereasjanduse alal talitas Eurybiades igal alal Themistokles'i nõu järele.

Themistokles sai väga hästi aru, et viivitada oli võimata ja et greeklasi lõpp ootab perslaste manöövri kordaminekul. Oli tarvis seda ära kasutada, et perslaste jõud kaheks jagatud olid ja ainult otsustada, missugusele osale peale tungida.

Meeldiv oli muidugi seda osa valida, mis seljatagant tuli, kuna seal ainult 200 trireemi oli ja seega kergem purustada. Themistokles saab aga kohe aru, et juhtumisel, kui tema selle osa poole sõidaks, perslaste peajõud otsekohe tema järele tuleks ja sellega Greeka laevad lahingu ajal just mõlemate Persia laevastiku osade vahel le sattuks, millega perslaste plaan korda läheks.

Jäi üle ainult perslaste peajõududele vastutegevust algada ja nendele peale tungida. Need jõud olid aga arvu poolest umbes kolm korda tugevamad, kui Greeka omad. Tähendab, oli tarvis sarnast moodust leida, millega kõiki Greeka laevu osa Persia laevade vastu koondada võis. Themistokles otsustab selle küsimuse tõesti geniaalselt.

Tema arvestab sellega, et Persia laevastik oma asupaigaga seotud ja kusagile ei lähe enne teise osa kohalejõudmist. Paar tundi enne päikese loojaminekut lähkub Themistokles oma laevadega ankrult ja sõidab perslaste poole. Perslased vihastavad greeklaste häbematusse üle ja lähkuvad omalt poolt ankrult, sest ankrul lahingut, kus pearelv - ramm on, vastu võtta ei saa. Vahepeal sõidavad greeklased rahulikult edasi ja ainult otsekohe enne päikese loojaminekut annab Eurybiades pealstungi signaali. Kogu Greeka laevastik tungib energiliselt ühe Persia laevastiku

tiiva peale, lükkab selle ümber ja lööb 30 trireemi rivist välja.

Teised Persia laevad ruttavad appi ja Greeka laevastik oleks tingimata ümberpiiratud saanud, kui päikese loojamineku tõttu ei oleks pimedaks läinud, mille tõttu mõned laevastikud sunnitud olid tagasi sõitma, sest vanal ajal laevad ei saanud öösel lahingut pidada.

Järgmisel päeval kordasid greeklased oma manöövrit ja jällegi heade tagajärgedega. Vahepeal tulid nendele veel abiks üle 50 Ateena trireemi, millega nende laevade arv kuni 324 tõusis, pealegi said nemad teada, et Euböa saart piirama saadetud laevad tormist laiali pillatud olid. Kõik see tõstis rohkesti greeklaste meeleolu.

Nagu näha, oskas Themistokles käesoleval **ruhtumid** väga hästi sõjakunsti printsipi: jõudude ülekaal ja nende koondamine tähtsal kohal ja õigel ajal (enne päikese loojaminekut) tarvitada.

Perslased olid sellega rumalasse seisukorda sattunud: Euböa saart piiratud saadetud laevastiku osa ei taha kohale jõuda, maavägi on kaunis palju edasi läinud ja nendel on laevastikus ainult kaotused. Ei olnud midagi teha, tuli üksinda peale tungida.

Järgmisel päeval seadsid perslased oma laevastiku poolringi taolisse rindriviisse ja tungisid greeklaste peale. Viimased ei võtnud lahingut aga **lahisel** merel vastu, vaid taganesid väina kitsamasse kohta Argira saare juure. Persia rivi, sattudes kitsasse kohta, läks segamini ja kui äge abordaash algas, saavutasid greeklased paremaid tagajärgi. Igatahes jäid greeklased paigale, kuna perslased esimestena lahinguväljalt lahkusid.

Vahepeal tuli teade, et Thermopylae perslaste poolt ära võetud, mille tõttu Greeka laevastik Korinthi maakaela juurde taganes, kuhu ka maavägi ernast kokku tõmbas, et perslasi mitte edasi liikuda lasta.

Salamisi-

Silasi-

hing.

(Skeem No 9.)

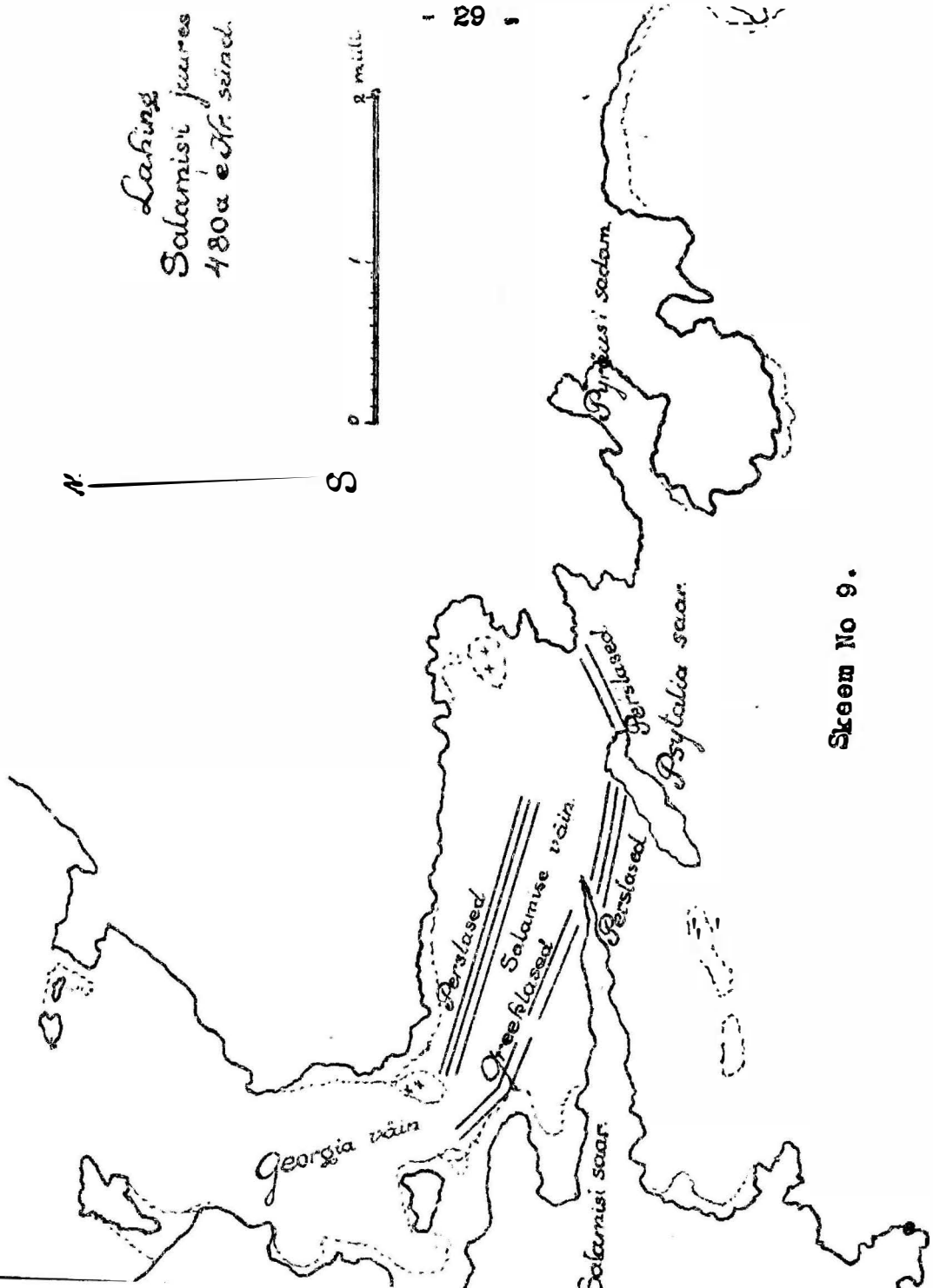
Sellega jäi perslaste alla kogu Greeka maa kuni Korinthi maakaela ja meri kuni Salamisi saareni, kuhu koondas ennast Greeka laevastik; Persia laevastik jäi Falero lahte peatama. Themistokles oli eriti selle poolt, et Salamisi juurde peatama jääda, sest tema luges seda heaks positsiooniks, mida kerge kaitsta, sest kitsas väin mannermaa ja saare vahel ei oleks vaenlasele võimalust oma jõudude hargnemiseks annud. Kõik Themistoklesi pealekäimised, selles positsioonis peatuda, jäid tagajärjetuks ja õbsine pealikut nõupidamine otsustas taganeda. Siis läks Themistokles kavaluse peale üle ja andis perslastele greeklaste taganemise mõtte teada, nendele nõu andes esimestele taganemise teed kinni panna. Kserkses talitaski selle nõu järele ja otsustas kohe peale tungida. Jõudude vahekorid oli tol ajal umbes järgmine: perslastel 1200 ja greeklastel 350 laeva.

Perlased läksid õbsel Salamisi väina sisse, et sellega greeklastele taganemise teed Georgia väina kaudu ära lõigata. Päikese tõusu ajaks seadsid nad ennast nagu skeemi peal näidatud kolmekordsesse rind-rivisse üles. Et kõik väina ei mahtunud, seisis laevad liiga liigidal üksteisele, kuna kõik need, mis täiesti välja jäid, asendasid ennast mõlemale poole Psytaalia saart, et mõõdasõitvaid taganevaid laevu lõpulikult võita.

Greeklaste vasakul tiival olid ateenlased Themistoklesi juhatusel. Nemad tungisid ägedalt perslaste parema tiiva peale ja suure osavusega tarvitasid rammi. Perslaste parem tiiv läks segamini, millele veel see kaasa aitas, et esimeses kokkupõrke juures selle tiiva ülem Kserkse se vend surma sai. Parema tiiva hakkas Psytaalia saare poole taganema, pöörates oma poordi greeklaste poole, millega nendele rammi tarvitamist kergendas. Jõudes tsentrumi ja vasaku tiiva kohedale, tekitas parem tiiv ka siin segadust, millega kergendas greeklaste parema tiiva seisukorda. Sellega võimaldas ka viimasele pealetungi

Lahing
Salamisi' juures
480a eKr. sind.

N ————— S



Skeem No 9.

alustada ja mõne aja pärast valitses perslaste seas täielik paanika. Kõik taganäsid korratumalt kitsasse väina mannermaa ja Peptaalia saare vahel, kus palju kokkupõrkeid ise oma laevadegagi oli. Perslaste kaotused olid väga suured, nimelt 200 triibeemi, kuna greeklased neid ainult umbes 40 kaotasid.

L a h i n -
g u h i n -
d a m i n e .

Greeklaste võidu põhjuseks oli nende poolt valitud kindel positsioon, eeskujulik manööverdamine ja moraalne ülekaal. Viimane on seletatav sellega, et greeklased oma isamaad kaitsesid, kuna perslaste laevad mitmest rahvusest komplekteeritud olid, kellel suguugi suurt lugupidamist oma valitsejate vastu ei olnud.

S a l a m i -
s i l a -
h i n g u
t a g a -
j ä r j e d .

Võit Salamisi juures otsustas kogu sõjakäigu saatuse. Kõerkses, kes ise maa poolt lahingu pealtvaatajaks olnud, oli kaotuse tõttu moraalselt nii alla surutud, et tema selle peale vaatamata, et tema käes veel suur jõudude ülekaal oli, otsustas Väike-Aiasse tagasi minna, milleks teda peaaegalikult kommunikatsiooni liini mitteköllaldane kindlustus sügiseste tormide ajal sundis.

Laevastiku saatis tema Hellesponti juure, kuna maaväega pikki randa tagasi läks. 300.000 meest jättis tema aga kohale, et järgmisel aastal Greekamaad lõpulikult ära võita.

See vägi sai aga greeklaste poolt järgmisel aastal Platea juures purustatud ja Greeka laevastik hakkas isegi peale tungima. Samal aastal hävitas ta peaaegu täiesti Persia laevastiku Mikale neeme juures, Samos'i saare ligidal (Väike-Aias). Sellega lõppes perslaste kolmas sõjakäik nende maaväe ja laevastiku hävinemisega.

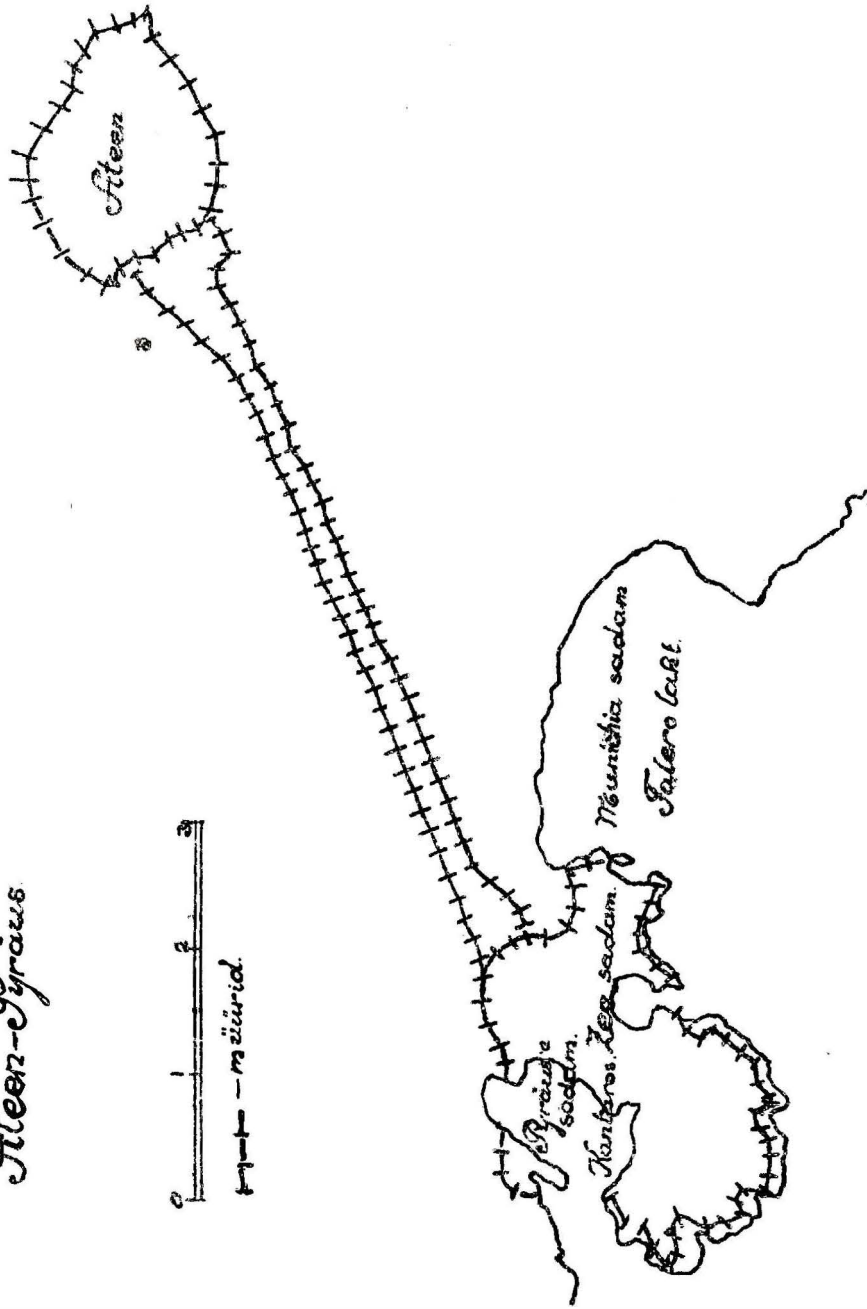
A t e e n a
v õ i m u
k e r k i -
m i n e

Greeklased sõdisid vaheaegadega veel umbes 30 aastat perslastega. Nüüd oli sõjal juba pealetungi iseloom. Selle sõja peabaasiks oli Ateena sadam Pyraeus, missugune kujuneb välja kindlustatud sõjasadamaks. Siin asutatakse kolm sõjasadamat Kantaros, Zea ja Muni -

Ateen-Pyräus



— määrid.



Skeem No 10.

chia. Kogu sadam ja pealinn ümbritseti müüri -
dega ning ühendati omavahel kahekordsete
müüri dega. Sellega kujutasid sadam ja pealinn
ühist kindlust, missugust tol ajal äravõitmatuks
loeti. Püräuses ehitakse suured ladud, laevaehitu-
se tehased ja laevade arvu suurendati kuni 300.
Üleüldse tõusis Perikles'i ajajärgul Ateena võim
nii tuntavalt, et teda tugevamaks mereriigiks lu-
geda tuli, mis sundis selle vabariigi vaenlasi ka
omalt poolt merejõudusid suurendama. Kujunes väl-
ja seisukord, kus hegemonia, mis ennem Sparta käes
oli, nüüd merel tugeva Ateena kätte üle läks.

Sõja
põhju-
sed.

3. Peloponnesi sõda.

Ateena oli suure mereliidu asutanud, mil-
lest peaaegu kõik Greeka riigid osa võtsid. See
liit oli Ateenale ka materjaalselt väga kasu-
lik, sest kõik lepinguosalisel maksid temale
maksu. Mõne aja pärast asutas Sparta, kes suu-
re kadedusega Ateena võimu kasvu nägi, teise
mannermaa liidu, mida Peloponnesi liiduks nime-
tati. Ateenas ja tema liitlaste juures valit-
ses demokraatiline kord, tähendab sarnane, mis
ennast rahvamasside peale põhjendas, kuna Pelo-
ponnesi liidus võim üksikute perekondade käes
oli. Sarnast korda nimetakse aristokraatlikeks
korraks.

Selle poliitilise korra lahkumiseku pä-
rast tekkisid alatasa arusaamatused ja sõjad
liidu üksikute riikide vahel. Kui Ateena en-
nast arusaamatusse segas, mis Korinthi (Pelo-
ponnesi liit) ja Korkyra (mereliit) vahel tek-
kinud ja esimese linna ümber piiras, nõudis
Sparta piiramise lõpetamist, teatavat järel-
andmist mere-kaubanduse alal ja kõikide Ateena
liitlaste iseseisvaks kuulutamist, teiste sõna-
dega mereliidu laialiminekut. Sellega ei olnud
Ateena nõus ja sõda oli lahti.

Ateenaga olid liidus peaaegu kõik Ägea P o o l t e
mere saared, Greeka asumaad Väike-Aasias, Hel- j õ u d.
lespontis, Thratsias ja Makedonias ning Jonia
saared, kuna mannermaal ainult Thessaalia, Akar-
nania ja mõned väikesed linnad, nende hulgas
ka Naupaktos. Liidul oli väga hea laevastik
ja see astus sõtta järgmiste paremustega Pelo-
ponnesi liidu suhtes: liidul oli poliitiliselt
ainult üks pea - Ateena, Ateena oli väga rikas,
tema käes oli kõva laevastik, mille abil tema
merd valitses. Teiselt poolt olid aga liidu osa-
nikud Ateena nõudlikkuse tõttu temaga mitte ra-
hul ja valmis liidust välja astuma. Ateenal oli
maaväes ainult 32.000 meest, millest pool pea -
linna ja Püräus'e sadama kaitseks tarvis läks.

Spartalased olid nõrgad merel, kuna kõvad
maal. Nendega olid liidus peaaegu kõik Greeka
mannermaa riigid. Liit oli aineliselt vaene ja
osanikkude seas ei valitsenud üksmeel.

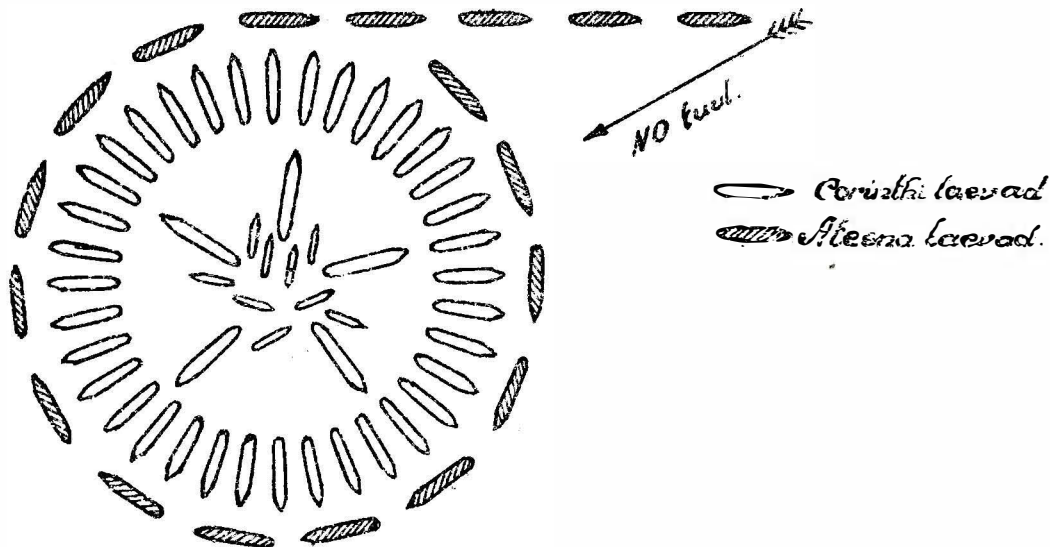
Teiselt poolt, olid aga liidu osanikud
mittesunduslikult liitu astunud ja ei maksnud
mingisugust osamaksu Spartale, nagu seda mere-
liidu osanikud Ateenale maksma pidid. Peasi
seisis aga selles, et liidul väga kõva maavägi
oli ja et see vägi üheainsa inimese - Sparta
kuninga juhatuse all seisis.

Selle jõudude vahekorrale olid ka poolte P o o l t e
plaanid rajatud. Spartalased kavatsesid oma p l a a n i d
eesõigust ära kasutada ja Attika vastu maad
kaudu välja astuda, et ühe löögiga ateenlasi
rahutegemiseks sundida. Omalt poolt otsusta-
sid ateenlased kuival maal mitte välja astuda,
kogu maad evakueerida, elanikke pealinna müü-
ride kaitse alla paigutada ja laevastikuga
energilist sõjakäiku Peloponnesi liidu laeva-
de ja randade vastu alustada.

Edaspidi oli ateenlastel kavatsus Pelo-
ponnesi blokeerida, kuna 428 a. vara kevadel
spartalased kavatsesid Zakynthos'i saart ära
võita. Sellel punktil oli suur strateegiline
tähtsus selle tõttu, et see saar ühendusteel

P a t r a s ' i
(R i u m i)
l a h i n g .
(Skeem Nc 11)

a. : lahing.
Aruini noeme juures
428 e. Kr. s.



Skeem No 11.

Peloponnesi ja Itaalia vahel asus. Korinthi lahe idapoolses osas asus Korinthi laevastik, mis Sparta taga liidus oli ja millel kavatsus oli Sparta laevastikuga ühineda, et siis Ateena laevastikku, mis sugune Naupaktos'i keskel asus, ära võita. Korinthlastel oli 47 laeva, kuna ateenlastel neid ainult 20 oli. Selle peale vaatamata, ei julgenud nad ateenlastega üksinda lahingusse astuda, silmaspidades viimaste laevade paremaid omadusi ja paremat taktilist ettevalmistust, mis ennast kõige pealt rammimise oskuses väljendas.

Ateenlased murdsid läbi vaenlase rivi harilikult sellega, et põbrasid järsku kõik korruga

ja rammisid korruga mitu laeva, sellega vaenlase seas paanikat sünnitades.

Korinthlased arvestasid sellega, et vaenlane oma väikese arvu tõttu ei hakka nende liikumist takistama, kuna Ateena laevastiku ülem Formio, arusaades, et parem on osa vaenlase laevastikuga tegemist teha, kui kogu tema jõududega, otsustas korinthlasi mitte läbi lasta.

Niipea, kui viimased nägid, et ateenlased Naupaktosest välja tulid, otsustasid nad lahingut lahtisel merel mitte vastu võtta, läksid Riumi neeme juures ranna ligidale ja seadsid ennast sarnasessa rivisse, mis nende oletusel ei võimaldanud ateenlastele nende harilikku taktilist võtet tarvitusele võtta. Nende laevad kujutasid enesest ringi vööridega väljaspoole. Nende taga seadsid ennast ülesse 5 tugevamat laeva, et ateenlasi takistada kusagil läbi rivi murdamast. Ringi keskele jäid transportlaevad ja kõige nõrgemad sõjalaevad.

Rivistus näis tõesti väga kindel, kuid korinthlased eksisid sellega raskesti taktika printsiipide vastu. Oli ju sellega tugevam laevastik emast kaitsepositsiooni pannud, loobudes täiesti eesõigusest, mida temale jõudude ülekaal andis. Pealetungides oleks korinthlastel võimalus olnud kõiki oma jõudusi vaenlase vastu ära kasutada, katsudes teda vähemalt oma laevade arvu ülekaaluga purustada; kaitse seisukorda astudes, andsid nemad aga ateenlastele võimaluse valida lahingu alguse momenti ja selle kohta korinthlaste rivis, mis nendele kasulikum ja nõrgem paista võis, et siis oma jõude selles kohas koondada. Ühe sõnaga, kui pool, kellel jõudude ülekaal, pealetungimisest loobub, annab tema sellega vaenlasele võimaluse jõudude koondamise printsiipi ära kasutada.

Formio omalt poolt kasutas väga hästi seda eesõigust, mida vaenlane temale andis. Tema sai väga hästi aru, et oli mõttetu peale tungida nii

kaua, kui vaenlane sarnases tugevas rivistu - ses oli, kuna teiselt poolt oli raske oletada, et temal korda läheks pikema aja jooksul korralikult sarnasesse rivisse püsima jääda juhtumisel, kui täiesti vaikne ilm oleks tuuliseks muutunud. Tundes kohalikke olusi ja teades, et mõne aja pärast tuul tõusma pidi, hakkas Formio korinthlaste ligidal rahulikult edasi ja tagasi sõitma.

Mõne aja pärast tõusiski tõesti tuul ja laene ning korinthlastel oli väga raske oma rivistust alal hoida. Kui nende seas juba täielik segadus valitsema hakkas, tungis Formio energiliselt peale, sõites nende rivist täiesti ligidalt, pealegi tuule all, ümber, mille tõttu korinthlaste rivi veel rohkem kokkupressitud sai ja segadus veel rohkem tõusis. Kui Formio laevad korinthlastele peale tuule jõudsid, pööras Formio ühekorruga 8 rumbi vasakule ja sõites alla tuult tagant, paneb oma taktika võtte maksma. Tagajärg oli, et korinthlased 12 laeva kaotasid ja paanikas laiali läksid.

L a h i n -
g u h i n -
d a m i n e

Sellega kasutas Formio oma jõudude koondamiseks ja vaenlase laevade vastastikuse abiandmise takistamiseks ilma olub ära.

Korinthlased tegid suure vea, et andsid initsiatiivi nõrgema vaenlase kätte ja koha peal lahingu vaenlasega vastu võtsid, kelle taktiline eesõigus seisis manööverdamises ja rammimises.

N a u p a k -
t o s i
l a h i n g

(Skeem
No 12).

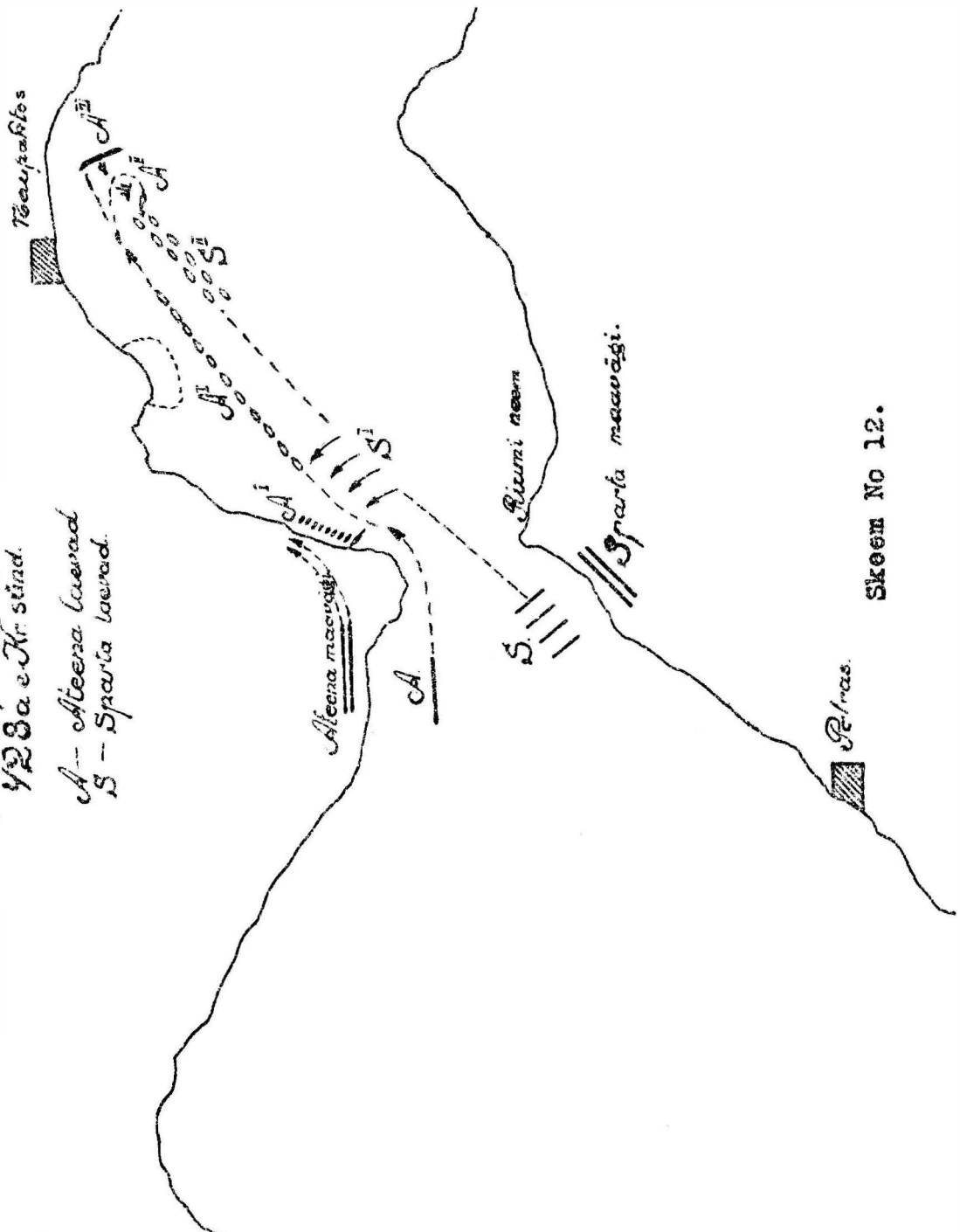
Patras'i lahingu ebaõnnestumine tekitab suurt rahulolematust Spartas. Laevastiku ülem sai korralduse uuesti peale tungida ja temale saadeti kõvendus välja. Formio nähes uut pealetungi ette, nõudis kõvenduse väljasaatmist, mis küll teel oli, kuid Kreetal saarel peatuma oli jäänud.

Sellega tuli temal 20 laevaga 77 vaenlase laeva pealetungi oodata.

Mõlemad pooled seisis täiesti ligidal üksteisele, kõigest 3 miili kaugusel äraootavas sei-

Lefing Bauparhiosi juures.
428a e. K. siind.

A - Asteena laevad
S - Sparta laevad.



Skeem No 12.

sukorras, sest Formio ootas kõvendust, kuna spartalased ei julgenud ateenlastega lahtisel merel lahingusse astuda. Nii möödus peaaegu terve nädal. Spartalased ei võinud enam kauem oodata ja otsustasid kavalusega välja astuda. Vara hommikul lükkasid nad oma laevad kaldalt merele, seadsid ennast neljakordsesse rind-rivisse ülesse ja võtsid kursi Naupaktosi peale. Formio, olles arvamisel, et spartalastel kavatsus on tema baasi - Naupaktost ära võtta, sõitis samas suunas, ennast kalda ligidale hoides, välja. Seda nähes, lasi Sparta laevastiku ülem oma laevad ühekorruga 8 rumbi vasakule pöörata, et ateenlasi vastu kallast rõhuda. See manööver õnnestus siiski ainult osa Ateena laevastiku - nimelt 9 laeva vastu, mis kalda peale rõhutud said. Üks nendest langes spartalaste kätte, kuna teised täie käiguga kaldale sõitsid ja seal abordaash lahingusse astusid. Nendele tuli abiks veel Ateena maavägi, mis laevastikuga paralleelselt pikki randa liikus.

Formio, jätkates ülejäänud 11 trireemiga oma sõitu Naupaktose suunas, kavatses ennast uuesti rivistada, et siis peale tungida. Tema tagaajamiseks saatis Sparta laevastiku ülem 20 kiiremat laeva välja. Üks Ateena trireem oli kaunis palju maha jäänud ja peaaegu teda jälgiva Sparta laeva kätte langemas, kui korruga trireemi komander ühe kursi peal seisva suure kaubalaeva selleks ära kasutas, et selle taga ümber pöörata ja täie käiguga Sparta laevale kesk-poordi rammi lööki anda. Sparta laev vajus kohe põhja, mis teiste peale õige rusuva mulje jättis.

Vahepeal oli Formio oma laevad juba rivisse seadnud ja sõitis täie käiguga Sparta laevadele vastu. Viimaste seas võttis segadus määra ja rivist ei võinud enam juttugi olla, mille tõttu Formiol korda läks veel kuus Sparta laeva kas põhja lasta ehk ära võtta. Niiud pöörasid Sparta laevad põgenema ja mõne aja pärast oli Formio juba oma 8 randunud laeva kohale tagasi jõudnud, kus äge võitlus käimas ja suur segadus vaenlase laevade hulgas valitsemas oli. Formiol läks korda kõiki oma randunud laevu vabastada ja lahing lõppes sellega, et neli korda kõvemad

spartalased 7 laeva, kuna ateenlased ainult ühe laeva kaotasid.

Selles lahingus meie näeme, kuidas Sparta laevastiku ülem väga osavalt Formiost petab valemännõvriiga ja kuidas viimane hästi kasutab pealetungimiseks kasulikku momenti, nii et Sparta laevad ühe trireemi ootamatu hukkamineku tõttu moraalse hoobi saavad.

Veel kaua aega hoidis Ateena hegemooniat oma laevastiku abil oma käes.

Laevastik kujunes Ateena vabariigile lõpuks täiesti eluküsimuseks. Ateenas ja Attikas oli juba niipalju elanikke, et maa nendele enam küllalt vilja ei annud ja tarvis oli seda merd mööda sisse vedada. Nii kaua, kui laevastik tugev oli, oli see juurevedu kindlustatud; kuid peale laevastiku hävinemist (413 a. e. Kr.s.) Syrakus'4 juures (Sitsiilia saarel) ei suutnud ta enam oma ülesandeid täita. Kohe kuulutasid Ateena vaenlased blokaadi välja ja Ateena pidi rahu tegema. Hiljem suutis ta veel mõned korrad oma laevastikku üles ehitada ja tõusis igakord uuesti võimsaks riigiks; niipea aga, kui ta laevastiku kaotas, tuli tal vaenlastega väga rasketel tingimistel rahu teha.

Sellest on näha, kui võrd juba vanal ajal meri riikide ja rahvaste elu peale mõjus.

4. Roomlaste meresõja -

k u n s t .

Vana Room kujunes 12 aastasaja jooksul väikesest alevist suureks ja vägevaks ilmarriigiks. Kogu selle aja kestvusel sõdis Room oma naabritega. Kuni 1-se Puunia sõjani olid roomlastel kokkupõrked ainult mannermaa naabritega, mille tõttu nad laevastiku järele vajadust ei tundnud. Aga niipea, kui roomlased kavatsesid Sitsiilia saart oma alla heita, tuli otsekohe laevastiku soetamise peale mõtlema hakata, sest see saar oli võimsa mereriigi - Kartaago - käes.

L a h i n -
g u h i n -
d a m i n e

P e l o -
p o n n e -
s i s õ -
j a l õ p p

S õ j a -
l a e v a s -
t i k u
t e k k i -
m i n e .

Roomlased jõudsid selgusele, et kartaagolaste väljajamiseks Sitsiilia saarelt esiteks tarvis oli neid nende elemendis merel ja juba peale selle nende kodumaal - Afrikas neid võita.

Imestuseväärt energia ja kiirusega ehtasid roomlased, kellel senini mingisugust tegemist merega polnud, esimese Puunia sõja viiendamaks aastaks sarnase sõjalaevastiku, et neil korda läks kartaagolasi konsul Duiliuse juhatusel merel lüüa (260 a.e. Kr.s.).

Kolm aastat peale selle võitsid roomlased kartaagolasi teist korda konsul Reguluse juhatusel. Sellest lahingust võtsid juba 350 Rooma sõjalaeva osa.

Sellest ajast peale oli roomlastel juba alati sõjalaevastik, mille abil nemad lõpetasid Sitsiilia saare äravõitmise ja edaspidi kogu Vahemere ranna oma alla heitsid.

Sellega mängis sõjalaevastik tähtsat osa selle riigi loomises.

Sõja-

laeva-

de

tüüp.

Roomlased parandasid tuntavalt Greeka trireemi tüüpi. Nende laevad olid juba kindla tekiga ja mitu korda tugevamad; need nimetati liburnideks. See tüüp oli veidi väiksem trireemist, kuid nende roolivõis oli mitu korda parem, samuti ka kiirus. Peale liburnide tarvitati veel väiksemaid unireemi taolisi laevu luure ja käskude edasiandmise otstarbeks. Liikumapanevaks jõuks tarvitati aerusi ja purjesi, kus juures viimaste tähtsus alatasa tõusis. Et roomlastel kaugelasuvate maadega sõjida tuli, olid nende laevad ka rohkem merekindlad.

Sõja-

laeva-

de

relvas-

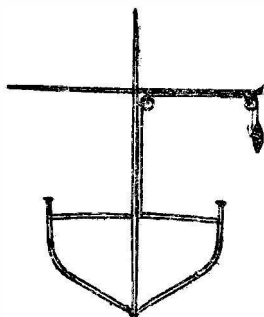
tus.

Roomlased suurendasid tuntavalt sõjalaevade relvastust: rammi kõrval said tarvitusele võetud mitmesugused loopimise abinõud:

Loopivad masinad (ballista) asetati võõri ja nende abil loobiti kaunis kaugele kiva ja raskeid nooli; laeva masti riputati rasked palgid, millede liigutamise abil puhastati vaenlase tekki inimestest; raa nokkades rippusid rasked ja teravad metalli tükid (joon.No 13), missugused kukkudes laeva tekile, seda kuni põhjani läbi löid.

Roomlaste juures võib juba teatavas mõttes alivesõja algust märgata. Nimelt olid laevades tee-

nistuses tuukrid, kellel võimalus oli kaunis kaua vee all viibida, milleks nad õli suhu võtsid ja seda alatasa välja lasid. Tuukrid kõrvaldasid tõkkeid sadamate suudes, lõikasid läbi vaenlase laevade ankur ketid ja sünnitasid laevade allvee osadele igasuguseid viigastusi.



Joon.No 13.

Laevade koosseisu komplekteeriti orjadest (sõudjad) ja merehärsete külade ning alevite elanikest. Viimased olid kohustatud ainult laevas-

I s i k -
l i k
k o o s -
s e i s.

tikus teenima, mille eest neid maaväe teenistusest täiesti vabastati.

Sõudjad olid roomlastel, nagu praegusel ajalgi - meeskonnad laevades, kahte ehk kolme vahetuse jagatud. Nagu Greeka trireemideski, oli laevas eraldi sõudjate ülem, meeskond purjede jaoks, sõudurid ja laeva komander.

Rooma sõjalaevastikus oli vahepeal kuni 1200 laeva, millised said jagatud mitmesse ossa, kuhu kuulusid - lahingu (pikad), luure ja transport laevad. Ka tuleparved, s. o. põlevainetega täidetud laevad, mis vaenlasega kokkupuutumisel põlema said pandud, said roomlaste poolt tarvitusele võetud ja kuulusid iga laevastiku osa hulka.

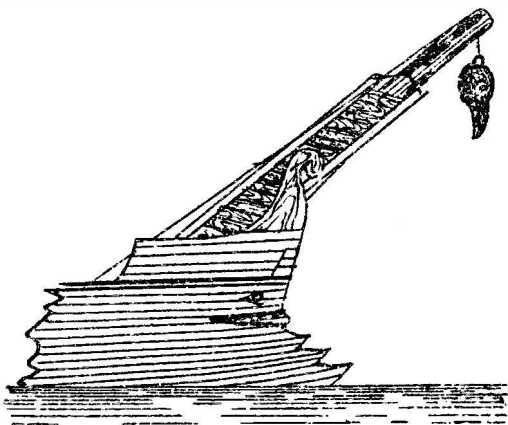
L a e -
v a s t i
k u
j a o -
t u s.

Nagu greeklastel, oli ka roomlastel pea lahingu rivistus - rindrivi, kuid peale seda tarvitati ka kiilutaolist rivi, mis osalt sellega seletatav, et ramm ei olnud enam ainukeseks relvaks. Reserv loeti roomlaste poolt veel tähtsamaks ja tihti määrati selleks terve laevastiku osa, mille ülesandeks oli vaenlase tiivade haaramine.

L a h i n g
r i v i s
t u s j a
t a k -
t i k a.

Suurima tähtsusega oli abordaash, missugust ta vitati veel peaaegu kuni purjelaevastiku aja järgu lõpuni. Abordaashi lihtsustamiseks võtsid roomlased tarvitusele iseäralised tõstesillad, millede abil nemad ennast vaenlase laeva külge

kinni haakisid ja selle kaudu sõdurisi abordaashi saatsid. See sild oli midagi landgangi taolist, mille üks ots laeva tekil kinni oli, kuna teises otsas terav metallist haak oli, missugune vaenlase laeva tekki vajuma pidi. Sild oli nii lai, et kahele inimesele võimaldas üksteise kõrval seista ja oli külgedel poolt kinnise reelinguga kaitstud. Sild sai laeva vööri asetatud, oli pöörlev (kuni 300°) ja sõidu ajal hoiti harilikult püsti (joon.No 14).



Joon.No 14.

kätsiti võitlusse, milles keegi Rooma legionääridega võistelda ei suutnud.

Kõik üleval ettetoodud andmed roomlaste mere sõja kunsti kohta kujunesid mitmete aastasadade jook sul välja ja vastavad umbes sellele, mida roomlased Kristuse sündimise ajaks kätte said. Kõige huvitavamad on aga just roomlaste sõjalaevastiku ajaloo esimesed aastad, kus nemad silmapaistvaid näiteid töid, kuidas laevastikku õieti taktiliselt ja strateegiliselt tarvitada. Selle tõttu toon ma näiteid ainult esimesest Puunia sõjast.

Esimene Puunia sõda puhkes lahti 264 a. e. K.s. roomlastel tol ajal mingisugust sõjalaevastikku ei olnud. Sellepeale vaatamata, algasid nemad sõjakäi-

Metallist terav ots andis selle tõstesillale rõngataolise väljanägemise, mille tõttu seda nimetati „corvus“ (ronk).

Roomlaste taktiline võte seisis vaenlase rivi läbimurdmises ja abordeerimises. Kui viimaseks ots tarbeks tõstesillad alla lastud ja vaenlase laeva tekile kinnitunud olid, jooksid sõdurid paariviisi üle silla vaenlase laeva, kus juures esimesed kaks kilpe enese ees, teised aga külje peal reelingust kõrgemal hoidsid ja astusid

N ä i -
t e d
r o o m -
l a s t e
t a k t i -
k a
a l a l.

ku Messana (praegune Messina) vastu. Kartaago laevastiku passiivsuse tõttu läks neil korda Greeka kaubalaevade abil maaväge üle väina tuua ja kaunis edukalt edasi liikuda. Mõne aja pärast jõuti aga selgusele, et ilma laevastikuta sõda jätkata ei saa ja roomlased otsustasid otsukohe sõjalaevu ehitada. Juhuslikult nende käte sattunud kartaago penteera (laev viie rea aerudega) sai täpselt kopeeritud 100 eksemplaaris. Paralleelselt ehitusega, said maal sõudjad ettevalmistatud.

Kartaagol, kui vanal mereriigil, olid kõik eesõigused käes: laevadel olid mereasjanduses vilunud mehed, samuti olid nende laevade ~~koostise~~ ja manövreerimise omadused paremad. Roomlaste kopeeritud laevad olid aga toorest puust tehtud, mille tõttu nemad raskemad ja ~~koostise~~ ning manövreerimise mõttes viletsamad olid. Selle vastu aga olid roomlastel käsitsivõitluses võitmata legionäärid. Selle eesõiguse kasutamiseks võetigi roomlaste poolt ülevalkirjeldatud tõstesillad tarvitusele.

Esimesel laevastikkude kokkupõrkel Lipaari saarte juures (põhja pool Sitsiilia saart) saavutasidki roomlased 260 a. e.K.s.võidu. Selleks aitas kaasa asjaolu, et kartaagolased, lootes oma suuremate kogemuste peale, oma laevastiku väikese osaga kogu Rooma laevastiku peale tungisid, kus juures ei teinud sedagi korrapäraliselt rivis, vaid nagu juhtus. Roomlaste tõstesillad olid neile täiesti uudiseks ja just nende tõttu saigi Kartaago laevastik ära võidetud. Kui kartaagolaste peajõud kohale jõudsid, ei suutnud ka nemad midagi Rooma sildadega varustud laevade vastu teha. Kahjuks puuduvad selle lahingu kohta küllalt täpsed andmed skeemi joonistamiseks. Lahingu tagajärg oli, et 31 Kartaago laeva 7000 mehega roomlaste käte langesid ja 14 laeva 3000 mehega põhja lastud said.

Konsul Duilius võitis lahingu Kartaago laevastiku juhi Hannibali ettevaatamatuse tõttu millega roomlastele võimaluse andis oma jõudude

L a h i n g
L i p a a -
r i s a a - r.
t e j u u -
r e s .

L a h i n -
g u h i n -
d a m i n o

osa Kartaago jõudude vastu koondada. Peale seda pani Duillius väga osavalt tõstesildade abil oma eesõiguse käsitsivõitluses maksma.

Hannibal sai raskelt karistatud jõudude koondamise ja vastastikku abiandmise printsiipide vastu eksimise eest.

Peale seda võitu jätkasid roomlased oma operatsioonid Sitsiilia, Korsika ja Sardiinia saartel; alles nelja aasta pärast otsustasid nad tegevust Afrikasse Kartaago enese vastu üle viia. Selleks ehitasid nad suure laevastiku, nimelt 300 laeva (peaasjalikult penteerid), missugune pidi 40.000 meest maaväge Afrikasse üle viima. Kui nõrgad meremehed, ei sõitnud nad otsekohe merd mööda Kartaagosse, vaid läksid pikki randa Sitsiilia saare lõuna randa, kust kavatsesid Kartaago ligidal dessanti maale saata. Kartaagolased said sellest kavatsusest teada ja sõitsid nende vastu. Ennomos'i neeme juures kohtasid vaenlased üksteist.

Roomlastel oli tarvis nii rivistuda, et 1) kartaagolased ei saaks oma eesõigust kiiruse, manövrerimise ja rammilöökide osavuse mõttes ärakasutada ja 2) oma transportalaevu, milliseid neil kaunis suur hulk kaasas oli, kaitsta. Selleks valisid nad kiilutaolise sügava rivi. Nimelt seadis ennast nende laevastik, mis 4 ossa jagatud oli, järgmiselt ülesse: esimene ja teine eskaader kiilutaoliselt, nende tahta kolmas eskaader, pukseerides transportlaevu ja lõpuks IV eskaader nii õelda seljataguse kaitseks.

Nagu näha, oli rivistus puht maaväe printsiipide järele korraldatud, sest silmaspidades, et kolmas eskaader transportlaevu pukseeris, sai sellega kogu laevastiku kiirus märksa vähendatud. Üleüldse oli mitte õige ennast transportlaevadega koormata ja ekspeditsiooni ette võtta enne, kui mere valitsemine võidetud. Ka sarnase rivistuse korrapärane alalhoidmine oli ainult täiesti vaikselt ilma puhul võimalik. Teiselt poolt olis sellel rivistusel ka mõned head küljed - nagu tema sügavus, mis jõudude koondamist rohkem kindlustas ja peale seda roomlasi kõige parem rammilöökide vastu kaitses. Kogu laevastik oli kahe konsuli juhatusel, kellest Regulus pea osa mängis.

S ü j a
e d a s -
p i d i =
n e
k ä i k.

a h i n g
k n o m o -
i n e e -
m e
u u r e s.

56 a.e.Kr.
. skeemid
No 16,17,
18 ja 19.

Kartaago laevastik Hamilkari juhatusel, koosnev 4 eskaadrist ja 350 laevast, rivistas ennast rind-rivisse poolkuu taoliselt (I, II ja III eskaader); neljas eskaader sõitis kiilvees vasakul tiival.

Hamilkar, tähele pannes roomlaste rivistust, hakkas peale esimest kokkupõrget esimese ja teise eskaadriga taganema. Regulus, seda nähes, sõitis Rooma I ja II eskaadritega temale järele, jättes III ja IV eskaadri paigale transportlaevade juure. Kui roomlaste I ja II eskaader oma transportidest juba küllalt eemal olid, pööras Hamilkar ümber ja tungis peale. Mõne aja pärast läks lahing abordaashi peale üle ja kartaagolaste seisukord, kes nelja aasta jooksul Rooma tõstesildade vastu mingit vastuabinõu polnud leidnud, muutus väga raskeks ja sundis neid lahinguväljalt taganema.

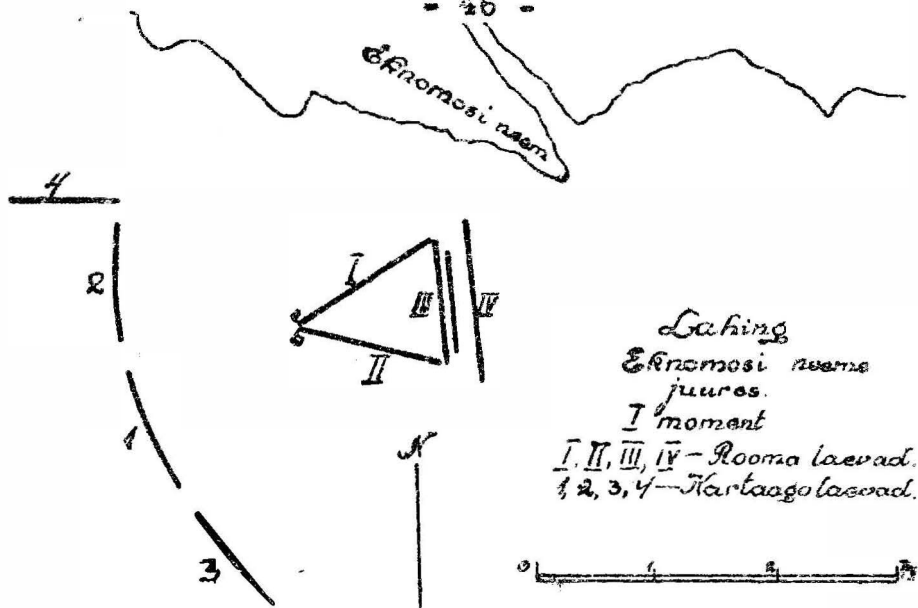
Vahepeal oli aga Kartaago IV eskaader Rooma III eskaadri peale tunginud. Roomlased saatsid transportlaevad Eknomosi neeme ligikal olevasse lahte ning jõesuhu ja võtsid lahingu vastu, seejuures sunnitud olles kalda poole minema.

Kartaagolaste parem tiiv III eskaader - oli omalt poolt ka edasitunginud ja nimelt Rooma IV eskaadri tiiva peale, missugune sunnitud oli Eknomosi juure tagasi sõitma.

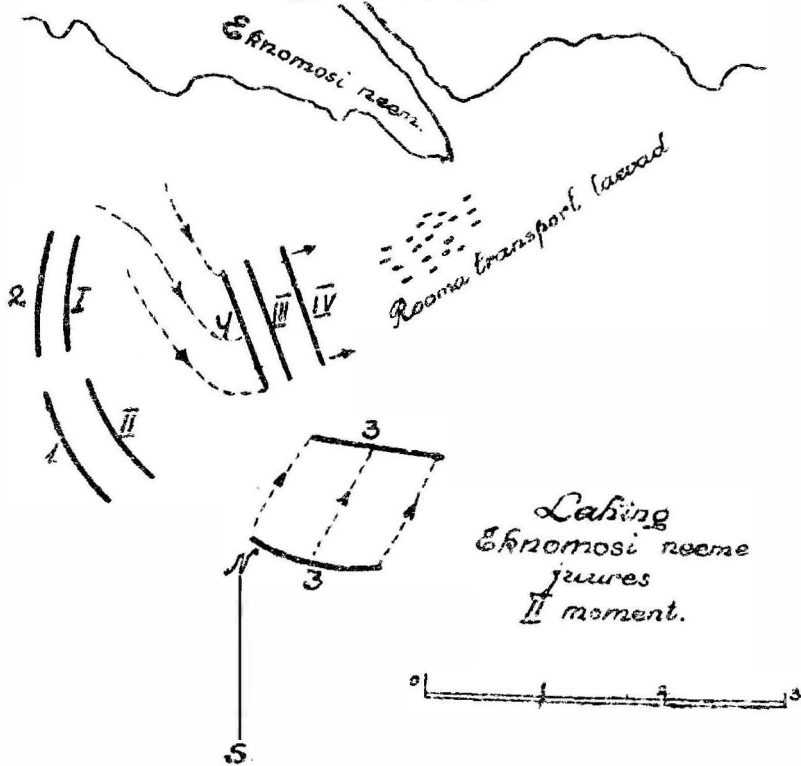
Mõne aja pärast olid Rooma III ja IV eskaadrid kartaagolaste poolt randa surutud ja õige raskest seisukorras.

Niipea, kui Regulus kartaagolaste I ja II eskaadriga valmis sai, sõitis ta oma III ja IV eskaadrile appi. Kartaagolaste IV eskaader pani seda õigel ajal tähele ja sai veel ära põgeneda, kuna III eskaader Rooma IV ja I eskaadrite vahel sattus ning peaaegu täiesti purustatud sai.

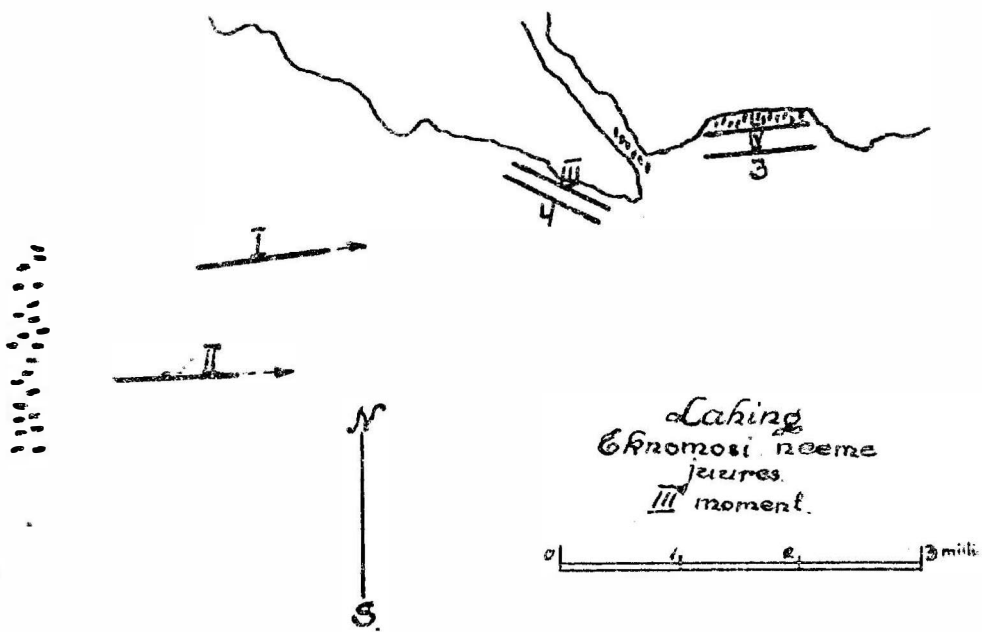
Kartaagolased kaotasid selles lahingus umbes 100 laeva, millest 64 roomlaste kätte sattus ja 40.000 inimest. Roomlased kaotasid 24 laeva,



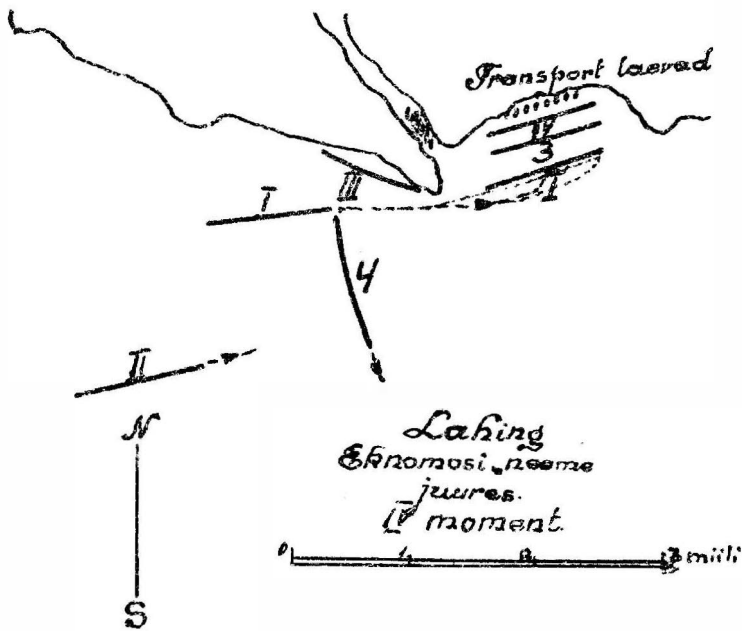
Skeem No 16.



Skeem No 17.



Skeem No 18.



Skeem No 19.

missugused kõik põhja läksid ja umbes 10.000 inimest.

L a h i n -
g u
h i n d a -
m i n e .

Hamilkari õige võtte Rooma rivi laialitõmbamiseks oleks kahtlemata häid tagajärgi annud, kui temal korda oleks läinud roomlaste I ja II eskaadrit küllalt kaua kinni pidada. Lahing oli kaua aega otsustamata just selle tõttu, et kumbagil poolel korda ei läinud oma jõudusid osa vaenlase jõudude vastu koondada.

E d a s p i -
n e s ö -
j a

Sõda Kartaago vastu kestis veel üle saja aasta ja lõppes alles 146 a. e. Kr.s. Kartaago täielise hävinemisega.

k ä i k
j a R o o -
m a m e -
r e v ö i -
m u s u u -
r e n e m i -
n e .

Edaspidi ei olnud roomlastel enam merel nii tugevaid vaenlasi ja võiks arvata, et sõjalaevastiku järele enam tarvidust polnud. Tegelikult läks seda aga ikkagi tarvis, silmaspidades, et roomlaste kõik Vahemere rannadel asuvad riigid oma alla heitsid. Igalpool oli tarvis sõdida ja selleks sõjaväge vedada, samuti oli operatsioonide alustamine ja hiljem maaväe toetamine laevastiku ülesandeks. Ka mereröövrite hulk oli 80 a. e. K.s. hädaohtliult tõusnud ja sai Rooma merekaubandusele väga kardetavaks. Selle tõttu tuli terve võrk merebaasid luua ja igalpool kaubalaevastiku kaitseks eraldi eskaadrid pidada. Nii said baasid loodud - Ravenas (Aadria merel), Miseenas (Neapoli ligidal), Fresiisis (Touloni ligidal) jne. Alalised eskaadrid ristlesid Inglise kanaalis, Krimmi poolsaare ligidal, Reini ja Donau jõgedel. Suuri merelahinguid ei tule aga mitte enam ette, väljaarvatud Aktsiumi lahing 31 a. e. K.s. Oktavianus' e ja Pompejus' e vahel.

II P E A T Ü K K.

Ü L E M I N E K U A J A J Ä R K.

Meresõja kunsti seisukord keskajal kuni 17-da
aastasajani.

Nagu juba tähendatud, oli Rooma laevastik küll püsima jäänud, kuid, et Rooma peavaenlased nüüd ainult mereröövlid olid, polnud enam tarvidust suurte laevade järele, mis pärast peaaesjalikult ainult väikesemaid ehk ühe rea aerudega laevu ehitati. Kui rahvaste rändamise tagajärjel Rooma kultuur ja tsivilisatsioon hävitatud sai, hävines sellega ka laevastik. Ainult püsima jäänud Rooma Impeeriumi osas, Konstantinopolis, jäi veel laevastik alles. Selle äravõitmisega türklaste poolt 1453 a. jäi seegi unustusse. Vahe mere läänepoolses osas kujunesid Rooma Impeeriumi rudesest mitmed väiksed riigid välja, millistel ka merega tegemist oli. Oma kaubalaevastiku kaitseks mereröövlite vastu olid nad sunnitud sõjalaevastikku ehitama. Aluseks sai võetud vana Rooma laeva tüüp liburn või keste muudatustega. Imestamisväärt on, et ramm, mis esialgul tarvitusel oli, pärastpoole täiesti ära kadus. Tähtsamaks liikumapanevaks jõuks jäi sõjalaevades ikkagi aerud, kuna kaubalaevades järk-järgult ainult purjede peale üle mindi.

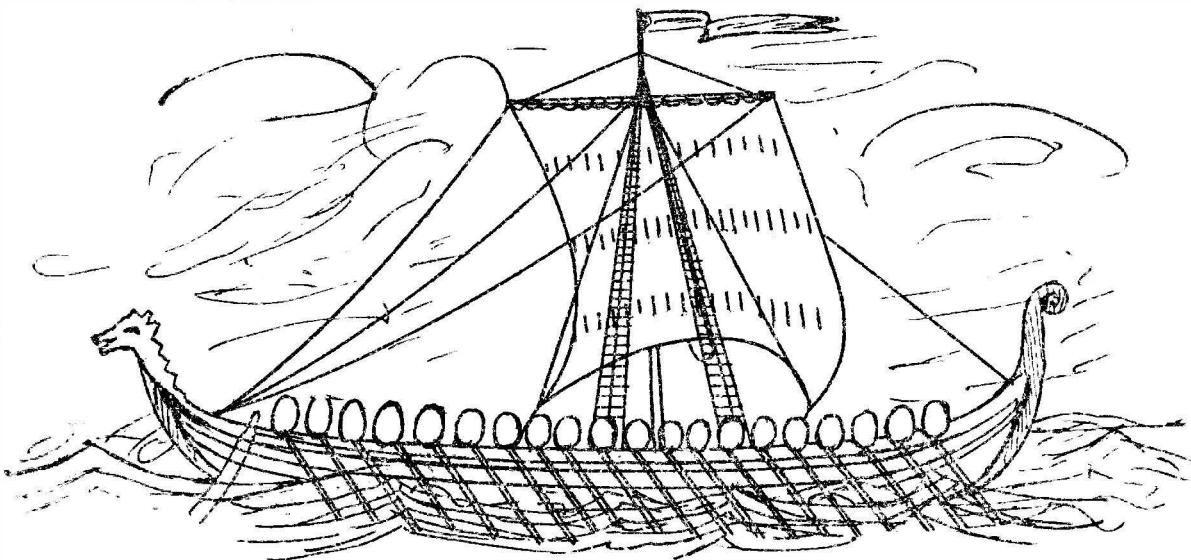
Täiesti iseseisvalt kujunes mereasjandus põhjamaades välja. Sõjalaevu sõna tõsisel mõttes siin ei tuntud, sest normannid (Norra, Rootsi ja Daani) ei kasutanud mereteed sugugi kaubanduslise eesmärgiga, vaid sõitsid üle mere ainult röövimise otstarbeks. Nad olid kahtlemata eeskujulikud meremehed, sest oma väikeste, lahtiste (ilma tekita) laevadega sõitsid nad kuni Gröönimaani ja Ameerikani. Nende laevade tüüp, niinimetatud vikingi laevad, huvitab meid peaaesjalikult selle tõttu, et ka eestlaste esivanemad on neid tar-

K e s k -
a j a
m e r e -
s õ j a
k u n s -
t i
v ä l j a
k u j u -
n e m i -
n e.

vitanud; üldise meresõja kunsti peale aga nad mõ-
junud ei ole, kuna sõu-sõjalaevad Rooma algtüübist
ja purje-sõjalaevad kaubalaevadest välja kujunesid.

Normannide laevad olid täiesti lahtised, pea-
asjalikult purjede abil liikuvad, siiski tarvitati
ka aerusid (30 ja rohkem ~~peet~~). Veeskindla kesta
saamiseks tõmmati esialgul puust alus loomanahkade-
ga üle, hiljem ehitati aga laevad täielikult puust.
Laeva poordid olid võrdlemisi madalad, mille tõttu
reelingute peale kilbid üles seati. Laevade vöör ja
ahter olid väga kõrged ja nikerdustega ilustatud.
Harilikult oli sel mahu kuju, mille tõttu laevu tih-
tipeale ka mahudeks nimetati. Sarnasel laeval sõi-
tis 50-100 meremeest ja sõdurit. Laeval oli ainult
üks mast ja üks raapuri. (Joon.No 20.) Mõnikord oli
vööris ja ahtris osa laevast tekiga kaetud.

Kuni 16 aastasajani tulid merel küll mõned
lahingud ette, kuid strateegiliselt ja taktiliselt
pakuvad nad vähe huvi. Alles 16 aastasaja teisel
poolel kujuneb Vahemere läänepoolses osas ja Atlan-
ti ookeanis enam-vähem kindel laeva tüüp välja, mil-
liste vahel peetud lahingutega juba huvitav tutvu-
neda on.

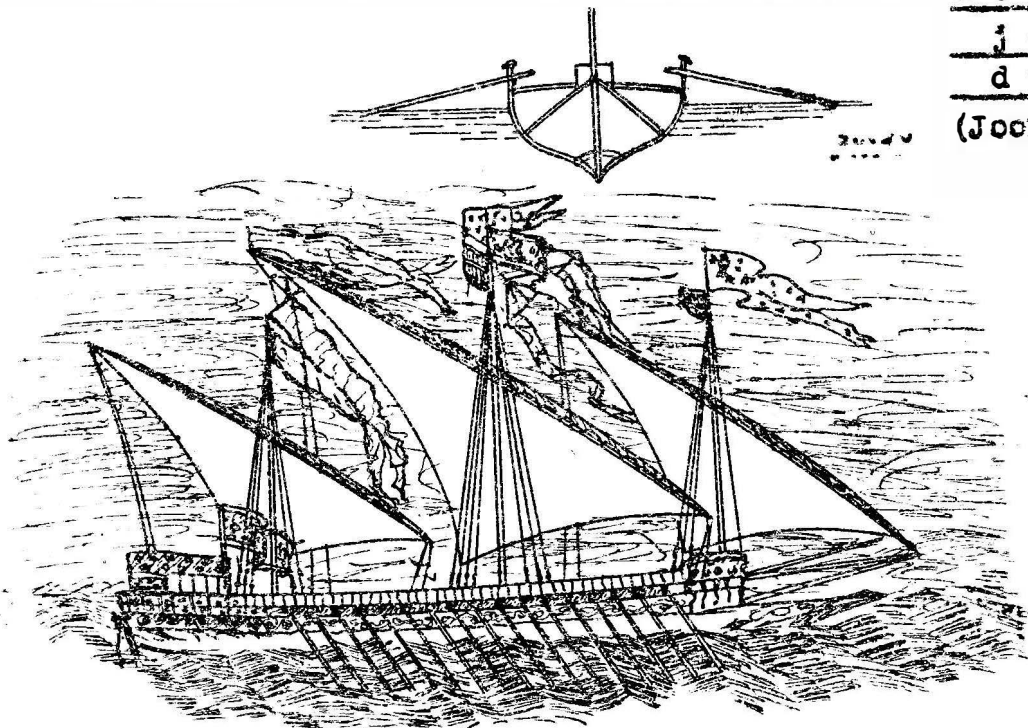


Joon.No 20.

Nagu ülevaltähendatud, oli selle ajajärgu sõjalaeva prototüüp Rooma liburn. Neid nimetati galeerideks ja nende ehituse algust tuleb umbes VII aastasajast otsida. Kõik Vahamere läänepool-

Sõja-
laeva-
dekir-
jel-
dus.

(Joon.No 21).

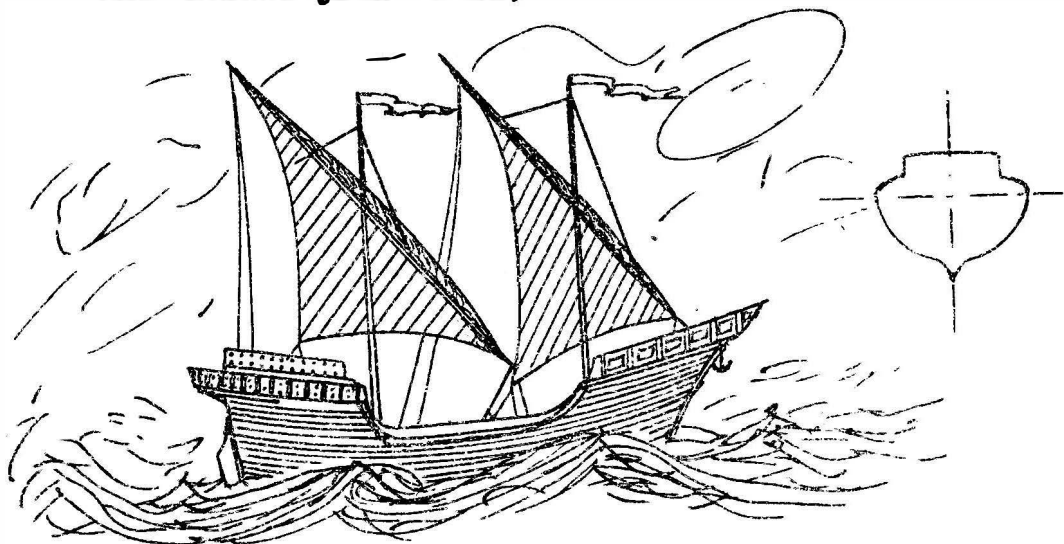


Joon.No 21.

se osa riigid täiendasid seda tüüpi, kuna kõige kaugemale nende ehitamises jõudsid veneetslased.

Galserid olid 130-170 jalga pikad ja 15-25 jalga laiad, 8 jalga kõrge, süvisega 3 kuni 4 jalga ja üheainsa tekiga. Laevatekil oli sarnane kumerus, et see laevapoordil ainult umbes üks jalga kiilist ülevalpool oli. Selle teki all olid ruumid toidumootna jaoks. Tekist ülevalpool olid asetatud sõudjate piitid, missugused kinnitati ühelt poolt poordi ja teiselt poolt silla külge, missugune nagu Greeka laevadeski, ahtri ja võõri platvormi (umbes 10-12 jalga pikad) ühendas. Ahtri platvormi peal oli kajutitaoline ehitus, kus komandär tugitoolis istus. 3 - 4 jala kõrguse poor-

di küljes oli teatud kauguses asuvate tugede abil kinnitatud tollide jaoks pruss. Prussiat kõrgemale kinnitati terves laeva pikkuses vertikaal lauad, mis kõrvalt vaadates mulje jättis, nagu oleks laeva poordi aerude jaoks avasused tehtud. Galeeril oli harilikult kumbagis poordis 25 kuni 30 aeru. Aerude pikkus oli väga suur 30 kuni 50 jalga, mille tõttu ühe aeru peale kuni 5 sõudjat panna tuli. Galeeride kõrgus oli 6-7 sõlme. Soodsa tuule ajal tarvitasid galeerid ka purjesi, mille tarvis laeval kaks masti oli. Purjed olid n.n. Ladina purje tüüpi (vt. kaubalaeva joon.No 22).



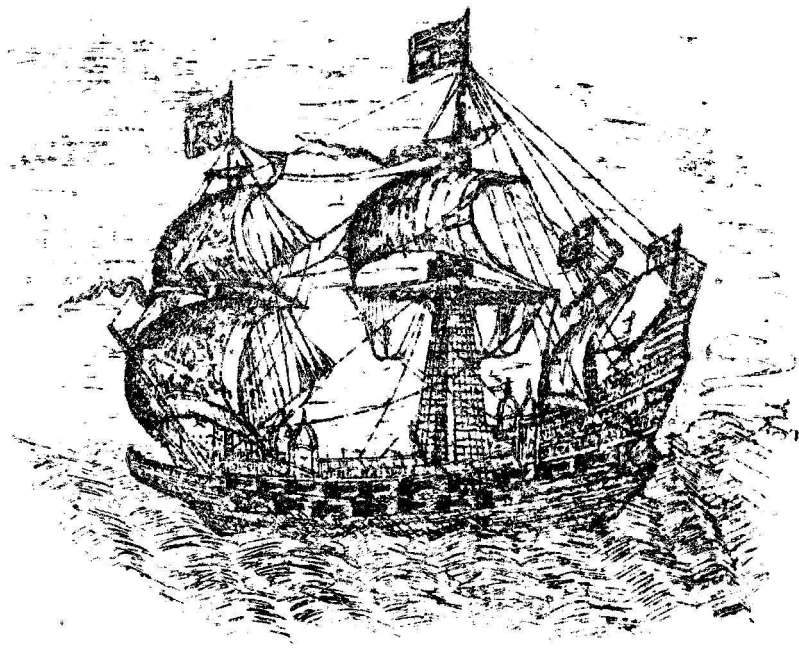
Karakk. Joon.No 22.

Enne lahingusseastumist koristati purjed ära ja groot-masti kohale ehitati kogu laeva laiusel 20 jalga pikkune torni ambumeeste ja pärastpoole püsküttide jaoks. Ahtri ja vööri platvormidele asetati kiviloopimise masinad ja suurtükid. Samuti asetati ambumehed (harilikult 40 m.) end piitide pooridipoolsete otsade peale.

16 aastasaja lõpul tuleb ilmsiks veel teine tüüp laeva - galiaani. See on umbes 800-1000 tonni raskuse väljasurvega laev, missugune lahingu ajal küll ka ainult aerude abil liikus, kuid rahu ajal oma suure raskuse tõttu ainult purjede abil liikus. Galeerist

erines galeass ainult suurusega ja tugevama relvastusega; ehitusviis ja purjed olid aga samasugused.

Ristisõdade ajal, kui tarvis oli suurearvulisi maavägesid ühes tarvilise moona ja hobustega kaugemale vedada, ei saanud enam aerude abil liikuvate laevadega läbi, mille tõttu siia ka juba puht purjelaeva peale üle mindi



Joon.No 23.

Need olid väga rasked laevad väga kõrge ahtriga ja ilma klüüvrita, mille tõttu nad ainult pärituult sõita võisid; loovimine oli nendega võimata. Et galleeridele abordaashi raskendada, oli nende laevade laius veeliinil suurem kui teki kohal. XVI aastasaja lõpuks said kaubalaevad juba klüüvritega ja rae-purjedega varustatud. Et ennast mereröövlite vastu kaitseda vaja oli, seati ka kaubalaevadele suurtükid peale.

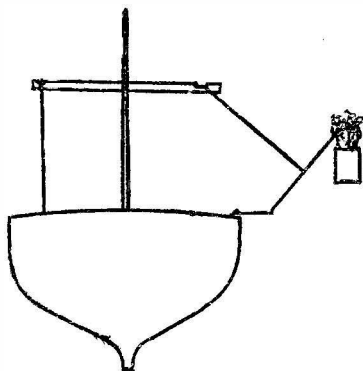
Esialgul asetati neid ainult lahtiselt vöör- ja ahtertekki, kuid peale klüüvrite tarvitusele võtmist, muutus see väga tülikaks ja tuli mõtlema hakata, kuidas suurtükke teisiti paigutada. Umbes 1500 aastal tuli Prantsusmaal mõtte peale laeva poordi luukisi teha.

Kt imus seisis ainult **selles**, kuidas seda tehniliselt läbi viia (joon.No 23).

Nagu juba tähendatud, olid galeerid esialgul rammiga varustatud, missugune aga aja jooksul ära kadus, mis arvatavasti sellega seletatav, et ramm purjede abil liikumist märksa takistas.

Rami asemel tekkis votri pikendus juba üleval pool veeliini, misugune osalt roomlaste tatesildade aset Vis täita.

R e l-
v a s-
t u s.



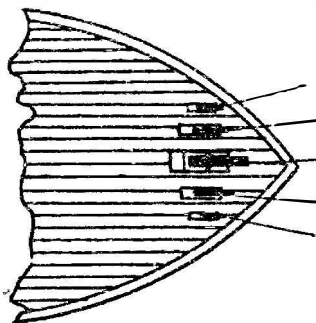
Joon.No 24•

abinõuga kaugelt vaenlase laeva (Joon.No 24).

Peale selle seati laevades ülesse nõndanimetatud arbaleetid, s. o. suured vibud, millede nõõrid vinnadega üles vinnati. { baleetidega loobiti kinni ja põlevaid nooli.

XIV aastasaja teisel poolel ilmuvad tuleriistad - suurtükid ja püssid tarvitusele. Esimesed suurtükid olid lihtsalt taotud rauast torud, mis kivist kuulidaga ja püssirohuga **laaditi** ja rohkem müra, kui vaenlasele **kahju, sünnitasid**. Suurtükke paigutati galeerides ainult 6 ri; neid oli 3 kuni 5, kus juures **üks** suurekaliibriline (36 naela) keskel ja 2-4 väiksenakaliibrilist (4-8 naela) mõnel pool olid (joon. o 25J. Suurtükide kaliber sai arvatud ürguse kivist ehk rauast kuuli kaalu järele. **Ka** praegu tarvitavad inglased seda on väikse kaliibriliste suurtükide juures, selle peale vaatamata, et **mürsud** nende suurtükidel pikad on.

Pearelvaks olid mitmesugused loopirise abinõud, kus juures loobiti juba põlevaineid. **Üks** sarnastest ainetest oli Konstantinopolis tarvitusel, niiniimetatud "Greeka tuli", mille algosad meile küll tuttavad ei ole, kuid võib oletada, et see nahvta oli. **Ka** tehti laeva poorid kerge torud, mille läbi vaenlase laeva peale pleivat vedeliku valati, ehk jälle heideti plevainetega täidetud tümbivutaolise



4a. Galeeridel oli juba rohkem
 8a. suurtükke ja neid seati mitte ai-
 36a. nult võõri, vaid ka ahtrisse ja
 8a. väiksekaliibrilised isegi poordi,
 1/4a. vibupüssimeeste asemele ülesse.
 Galeassides leidub juba 50-80
 naelalisi suurtükke ja nende arv
 tõuseb kuni 72-ni. Relvastud kau-
 balaevadel oli kuni 50 suurtükki.

Joon.No 25. Et aga artilleria seisukord
 tol ajal üldiselt veel väga vilets oli ja arbalee-
 tid suurema kauguse, kui suurtükid kätte said, sai
 artilleria laiemas ulatuses alles järgnevas purje-
 laevastiku ajajärgus tarvitusele võetud.

Tähelepanu väärt on, et põlevainete ja artil-
 leeria tarvitusele võtmisega soov ilmsiks tuleb
 meeskonda kaitsta, mida tugevama poordi ehitusega
 kätte saada katsuti. Mõnikord said ka eraldi kil-
 bid poordi külge kinnitatud. Suurtükkide kaitseks
 paigutati nende juure liivaga ehk mullaga täidetud
 kotid, koid ehk mõned teised pehmed asjad. Ka sea-
 ti tihti kottidest traversid laeva tekile üles.

Koosreis galeerides ja galeassides oli kol-
 me järku jagatud: sõudjad, meremehed ja sõdurid.
 Sõudjaid komplekteeriti sunnitööle mõistetud kur-
 jategijaist, nad olid kettidega piitide külge nee-
 ditud ja ei kannud peaaegu mingisuguseid riideid.
 Galeeri sunnitöö sai kõige raskemaks loetud ja lõ-
 peb alles 19-dal aastasajal. Sõudjaid oli galeeri-
 des ärarippuvalt sellest, kui palju iga aeru jaoks
 tarvis läks kuni 250, galeassides isegi kuni 400.
 Sõdurisi ja meremehi (purjede jaoks) oli galeeri-
 des kuni 170 ja galeassides 200-300. Neid võeti tee-
 nistusse vabatahtlikult ja nad olid kohustatud
 eraldi vormi kandma. Juuksed olid neil habemeajami-
 se noaga maha aetud, kuid pea keskele jäeti juukse-
 tutt alles. Peakatteks oli väike, ümmargune, punane
 müts.

I s i k-
l i k
k o o s-
s e i s.

Meeskonna seas olid arbaleeti laskjad ees-
 õigustatud seisukorras: nad said rohkem palka ja
 peale selle 5% priisirahadest.

Laeva komanderiks olid suuremalt osalt rüüt-

lid tähtsamatest võimurikastest aristokraatia perekondadest. Keskajal tuli tarvitusele laevastiku juhi nimetus - admiral, missuguse sõna alust tuleb otsida Türgi keele sõnast - Emir.

Distipliin oli laevades väga karm ja karistused väga rasked, nagu põletusmürgiga märkimine, liinidega peksmine ja kiilimine. Viimane karistus seisis selles, et karistatav roopa otsa seoti, mis kiilu alt läbi läks ja siis kiilu alt läbi tõmmati. Arvesse võttes konnakarpe, mis laevade veetaluse osa küljes kasvasid, ei saa seda just suureks lõbuks pidada.

Laevade organisatsioon oli juba märksa täiendatud ja meeskond, mitte ainult vahtidesse jagatud, vaid igal üksikul mehel olid juba eraldi kohustused ettenähtud. 50 suurtükiga relvastud kaubalaevas töusis meeskonna arv kuni 500.

L a -
h i n -
g u
r i -
v i s -
t u s
j a
t a k -
t i -
k a .

Et galeerides pearelvastus võõris oli, jäi nende lahingurivistus samasuguseks nagu roomlastel ja greeklastel, s. o. rindrivi. Ka purjelaevad seadsid ennast rindrivi, ainult selle vahega, et kokkupõrgete ärahooldmiseks vahed üksikute laevade vahel kaunis suured pidid olema. XVI aastasajal, peale suurtüki luukide ülesleidmist, tulevad juba mõned üksikud juhtumised ette, et relvastud purjelaevad ennast lahingu aja kiilveerivisse seavad.

Nagu ennemaltgi, jäi ka keskajal reservide laialdane tarvitamine alale ja taktika seisis just nende reservide õiges tarvitamises.

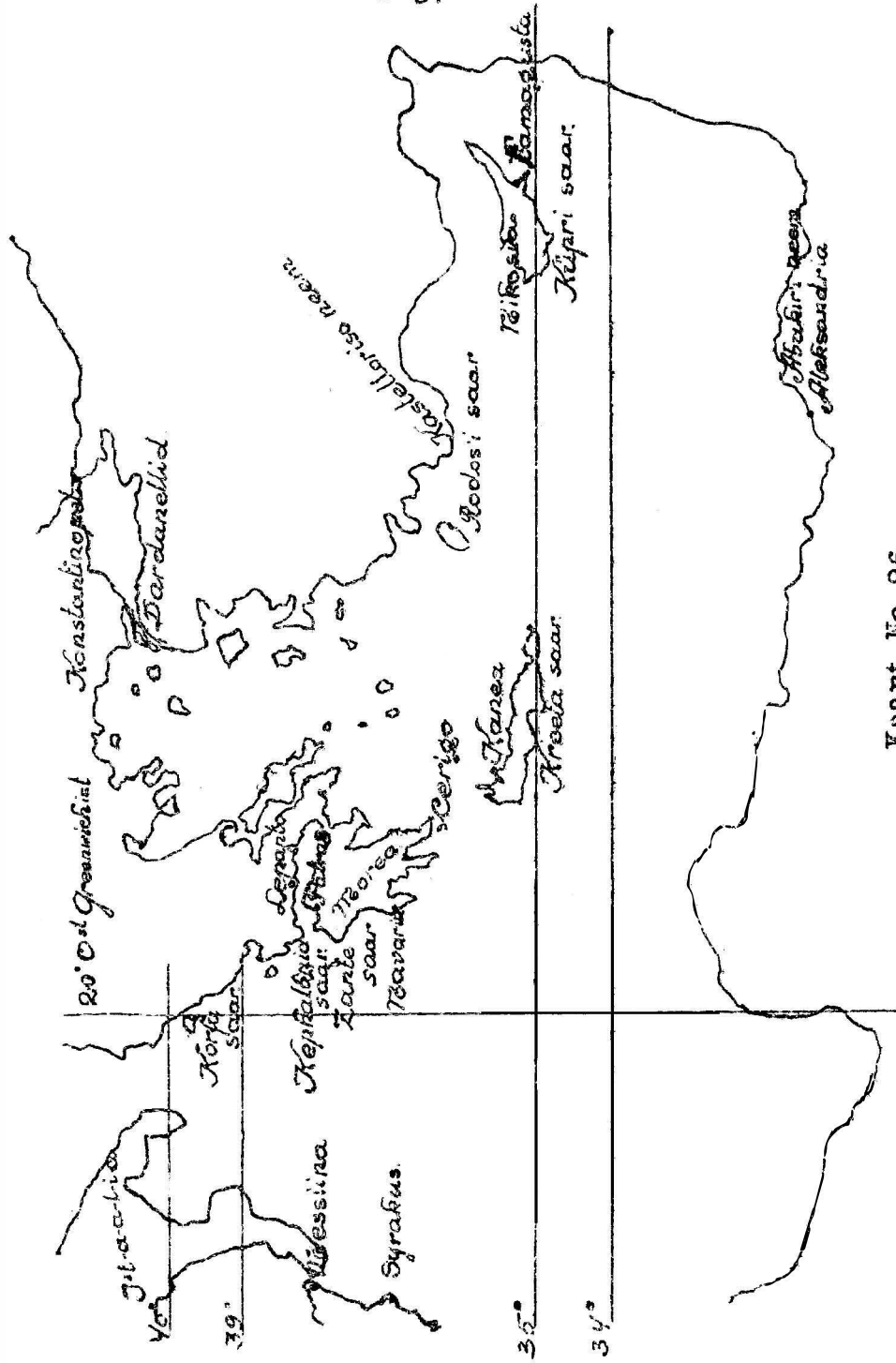
Keskaja laevastikkudes valitses kindel vastastikku abiandmise nõudmine, mille peale kõikides lahingu ettekirjutustes suurt rõhku pandi. Nimelt nõuti laeva komanderi käest, et tema juhtumisel, kui keegi tema poole laevadest mitme laevaga lahingusse astuks, otsekohe appi sõidaks.

2. ! _ _ _ p _ _ r i _ _ _ s _ _ ò _ _ d _ _ a .

(Kaart No 26).

S ò -
j a
p õ h -

Üks tugevamatest mereriikidest oli keskajal Venetsia. Temal olid mitmed asumad Vahemere idapoolses osas ja merekaubandus andis temale suuri tulusid. Kui türklased XV aastasajal läänepoolse liikuma hakka-



Kaart No 26.

j u
s e d.

sid, pörkasid nad otsek he veneetslastega kok u. XVI aastasaja lõpul oli türklastel kavatsus Kypri saart Veneetsia käest ära võtta. See saar oli aga Vepeetsiale kauba uslies mõttes väga tähtis ja te da saades tü klaste kavatsusest, p68r s tena palvega abisaamiseks pa vst Pius V ja Hispaania ku ingas Philipp II poole. Abi lubati ja kogu sõ jakäi gule anti ristisõja iseloom.

S õ-
j a
e s i-
me-
ne
a a s-
t a.

Sõjategevuse algusel 1570 aasta kevadel seisid Ve eetsia galeerid Kreeta saarel, k a tü klased juba 25 galeeri R dosi saare juur e koondanud olid. Sellega oleks Veneetsia laevastik l tarvis olnud Kypriale abiandmiseks türklas- test n68da sõita, mida nema4 aga ei julgenud te ha ootama jäädes kiire abi kohale jõudmise peale. T klaaed aga ei ootanud ja niipea, kui abijõud kohale jõudsid, sõitsid Kypri saare juur e ja piir sid pealin a Nikosia ü ber. Liidu laevastik aga viivitas ja viivitas oma koondamisega ja kui ta lõpuks septembri k us Kasteloriso neeme juur e jõudis, oli juoa Nik sia türklaste poolt är vöe- tud ja T gi väed ainukese järelejäanud kindlus- tatud punkti, sadamalinn a Famagusta juurde koon- datud. Liitlased, selle peale vaatanata, et nende laevastik tü klaste omast mitu ja mitu kor a tuge- vam oli, olid Nikosia lan emise tfttu moraalselt nii alla surutud, et na& tagasi sGitside U dse oli nende tegev s, nag harilikult koalitsioonidel, kindla juhataja puudusel väga raskendatud, sest iga otsus pidi juhtide nõupidamisel tehtud saama.

S õ-
j a
t e i-
ne
a 8 S-
t a.

Teisel sõja aastal vältas liitlaste koonda- nine jällegi väga kaua aega. Ainult ü s paremus oli neil sel aastal: oli määratud ü s üldine ülem juhataja - Don Juan d'Austria. ' klased algasid vastupidi sõjategevust just väga var a nä es, et Famagusta äravõtmine kindlustatud, sõitsid n d Aadria mer & et selle rancu rB6vida ja sel Jsg Veneetsiat äbvarlada. Kui nad juuli k us Navari- ni jõudsid, olid liit ar te jõud veel täiestt"; koondamata: nimelt seisid nad järgnistes kohtade s Kreeta, Korfu, Oivitavecobia (R oma ligidal) ja Reapel. Koonduse punktiks oli Masina määratud.

Sellega olid Veneetsia laevad Kreetas ja Korfus kriitilisse seisukorda sattunud. Türklaste laevastik Ali-pasha juhatusel jätkas oma sõjakäiku ja röövis Morea ja Aadria mere randu. Veneetsia laevad said veel õigel ajal Korfust Messinasse ära sõita.

Alles augusti kuu lõpuks suudavad liitlased enast koondada ja sõidavad Korfu saare juurde, et sealt sõjategevust türklaste vastu alustada. Mõlemad pooled saatsid luure välja, missugune neid aga valesti informeeris. Nii olid liitlased arvamisel, et Türgi laevastik mitu korda väiksem on, kuna türklastel jälle teated liitlaste galeasside kohta puudusid.

Ali-pasha poolt kokkukutsutud väemate nõupidamisel tuli küsimus harutusele, kas ära sõita või liitlastega lahingusse astuda. Esimese kava poolt tõi vähemus järgmised põhjused ette:

1) Kõik eesmärgid, nimelt Küpri saare äravõtmine (vahepeal oli teade Famagusta langemise kohta kohale jõudnud), Aadria mere ranna röövimine ja Veneetsia ähvardamine, olla kätte saadud.

2) Türklaste taganemisel sõidaks liitlased hilise aja tõttu vaevalt nendele järele, sest kuni Bosporuseni nad ikkagi ei jõuaks, sellega läheks koalitsioon laiali ja astuks vaevalt tuleval aastal uuesti kokku.

3) Liitlaste laevastiku seas võisid galeassid olla, millede raske artilleeriaga türklased vaevalt valmis saaksid.

4) Türgi sõdurid olla ainult vibudega varustatud, kuna liitlastel arkebuusid (püssid) olemas.

5) Türgi galeeride sõudjad olla kristlased, kelle arv sõdurite arvuga võrdne.

Enamus oli aga pealetungimise poolt ja tõi omalt poolt järgmised põhjused ette:

1) Galeassisi ei ole tarvis karta, sest arvu poolest olla Türgi laevastik tugevam, missugune asjaolu liitlaste peale hirmutavalt mõjuma peaks.

2) Relvastus vibudega olla parem, sest kuna arkebuus minutis ainult ühe paugu teeb, laskeb vilunud vibumees selle aja jooksul 30 noolt välja.

3) Tuleb liitlaste ebaüksmeelsusega arvestada.

Asi lõppes sellega, et Ali-pasha otsustas pealetungida, seda enam, et temal sultani poolt otsukehene ettekirjutus lahingusse astumiseks oli.

Üldiselt peab ütleva, et sarnane Ali-pasha ot-
sus peajasjalikult luure ebeõigetest andmetest ja
sultani ettekirjutusest tingitud oli.

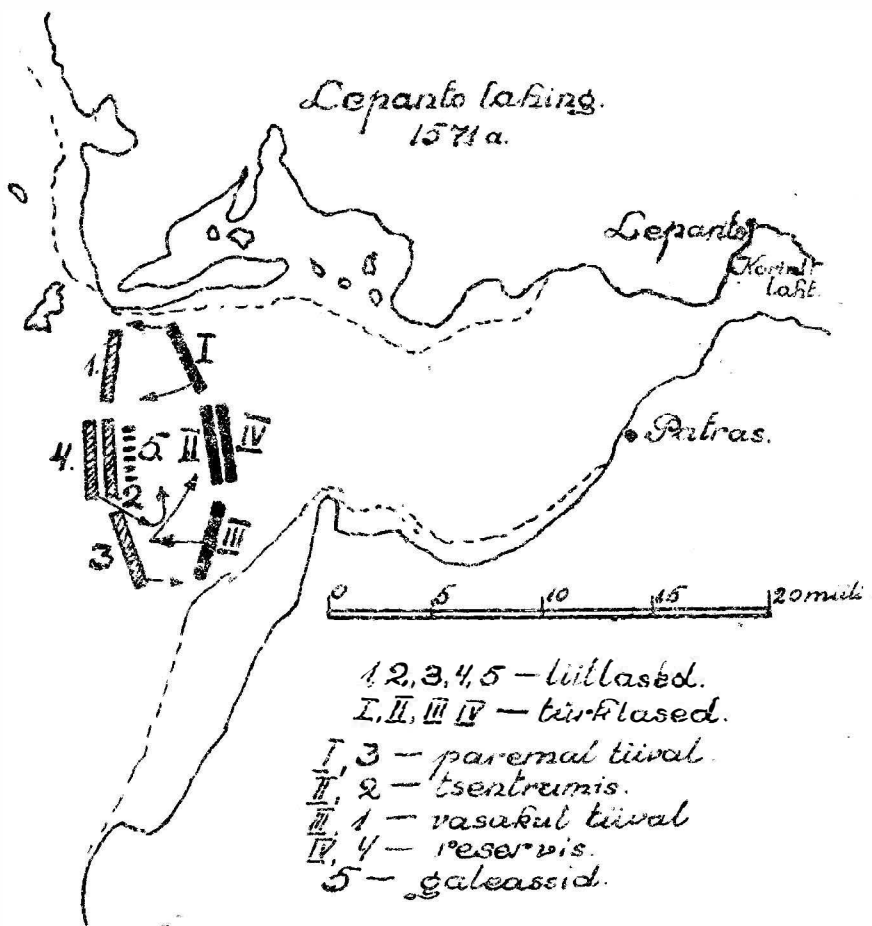
L e-
p a n-
t o
l a-
h i n g.

7-dal oktoobril kohtasid vaenlased üksteist.
Poolte jõud olid järgmised: liitlastel 6 galeassi
ja 203 galeeri, türklastel 208 galeeri ja 60 galioo-
ti (väikesed galeerid).

(Skeem
No 27).

Mõlemad laevastikud olid 4 ossa jagatud ja
seadsid ennast poole kuu taolisse rindriviisse.
Sealjuures oli türklastel ainult kolm eskaadrit
riviisse asetatud, neljas osa oli tsentrumi taga
reservis. Liitlastel olid galeassid viiendamas-
se ossa eraldatud ja seisid nende tsentrumi ees.
Liitlaste vasak tiiv pidi kuni kaldani ulatama,
kuna parem tiiv lahtises meres lõppes.

Umbes lõuna ajal algas lahing. Tsentrumis
sattusid türklased galeasside kõva artilleeria
tule alla ja kaotasid otsekohe kaks galeeri. Liit-
laste parem tiiv Doria juhatusel nähes, et türk-
laste vasak tiiv tuttava mererõõvli Uluch-Ali ju-
hatusel kaugemale merele ulatas ja, kartes vaenla-
se haaramist, tungis vaenlase tiiva otsa peale,
mille tõttu tsentrum, et selle ja tiiva vahel va-
he ei tekiks, ennast veidi paremale asetama pidi.
Sellega tekkis aga teine vahe, nimelt tsentrumi
ja vasaku tiiva vahel. Seda asjaolu kasutas ära
türklaste parema tiiva ülem Mohammed Silokko ja
tungis selle vahe sisse. Peale seda saatis ta ka
laevu liitlaste ranna poolt haaramiseks, mis te-
mal võimalik oli faarwateri parema tundmise tõt-
tu. Liitlaste vasak tiiv oli sellega raskesse
seisukorda sattunud ja kaotas mitu laeva. Ainult
kristlaste parem relvastus ja selle tiiva ülema,
veneetslase Barbarigo, energia võimaldasid nende-
le vastu panna ja peale seda, kui osa Türgi laevu
madalikule kinni jooksid, isegi pealetungimisele
asuda ja türklaste parema tiiva, Silokko esialgse
hea manöövri peale vaatamata, täiesti hävitada.
Tsentrumis oli vahepeal äge käsitsivõitlus käimas,
mis peale Ali-pasha surma liitlaste kasuks kaldu-
ma hakkas. Lahingu alguses tähendas palju liitlas-
te ülekaal artilleerias, kuna pärastpoole nende



Skeem No 27.

parem relvastus (arkebuusid ja soomusrüüed) ennast tunda andsid.

Nagu ülevalt ähendatud, tungis liitlaste parem tiiv türklaste vasaku tiiva merepoolse otsa peale, millega laevade vahel suured vahed tekkisid. Seda kaotas Uluch ära ja tungis nende vahedesse. Liitlased kaotasid ühe laeva teise järele ja nende seisukord oleks väga raskeks kujunenud, kui mitte reservi ülem Santa-Cruz ei oleks oma eslaadriga appi tulnud ja seisukorda päästnud. Uluch hakkas taganema, kuid mitte

selleks, et lahinguväljalt lahkuda, vaid, et oma tsentrumile appi minna. Tõesti olekski kindel võit liitlaste käest ära läinud, kui mitte Santa-Cruz appi ei oleks tulnud.

Türklaste kaotused olid väga rasked: peaaegu 200 laeva ja üle 40.000 surmu ning vangid; liitlaste kaotused: 12-15 laeva ja 8-10.000 inimest. Türklaste laevadest pääsesid ainult 30-40 Uluchi juhatusel.

L a -
h i n -
g u
h i n -
d a -
m i -
n e .

See lahing on viimane, millest ainult sõulaevad osa võtsid. Ajalugu tunneb küll veel paar sarnast juhust purjelaevade ajajärgu ajal, kuid need olid juba maastikust tingitud, näiteks Soome skäärides, kus sõitmine purjelaevadega väga raske.

Lahingus paistab silma asjaolu, et just see pool, kes rohkem ja paremini taktilises mõttes manööverdas, lahingu kaotas, kuna teine pool, kellel ainult reserv manööverdas ja sellega oma jõud õigel kohal ja õigel momendil koondas, lahingu võitis ja sealjuures veel sarnasel mõõdul, et seda täieliseks vaenlase hävitamiseks nimetada võib.

Sarnane asi on sellega seletatav, et sõjatehnikas uus ajajärk algamas oli, mis käesolevas lahingus ennast artillerias ja paremates käsi - relvades ning kaitses (soomus-riided) väljendas.

S õ -
j a
l õ p p .

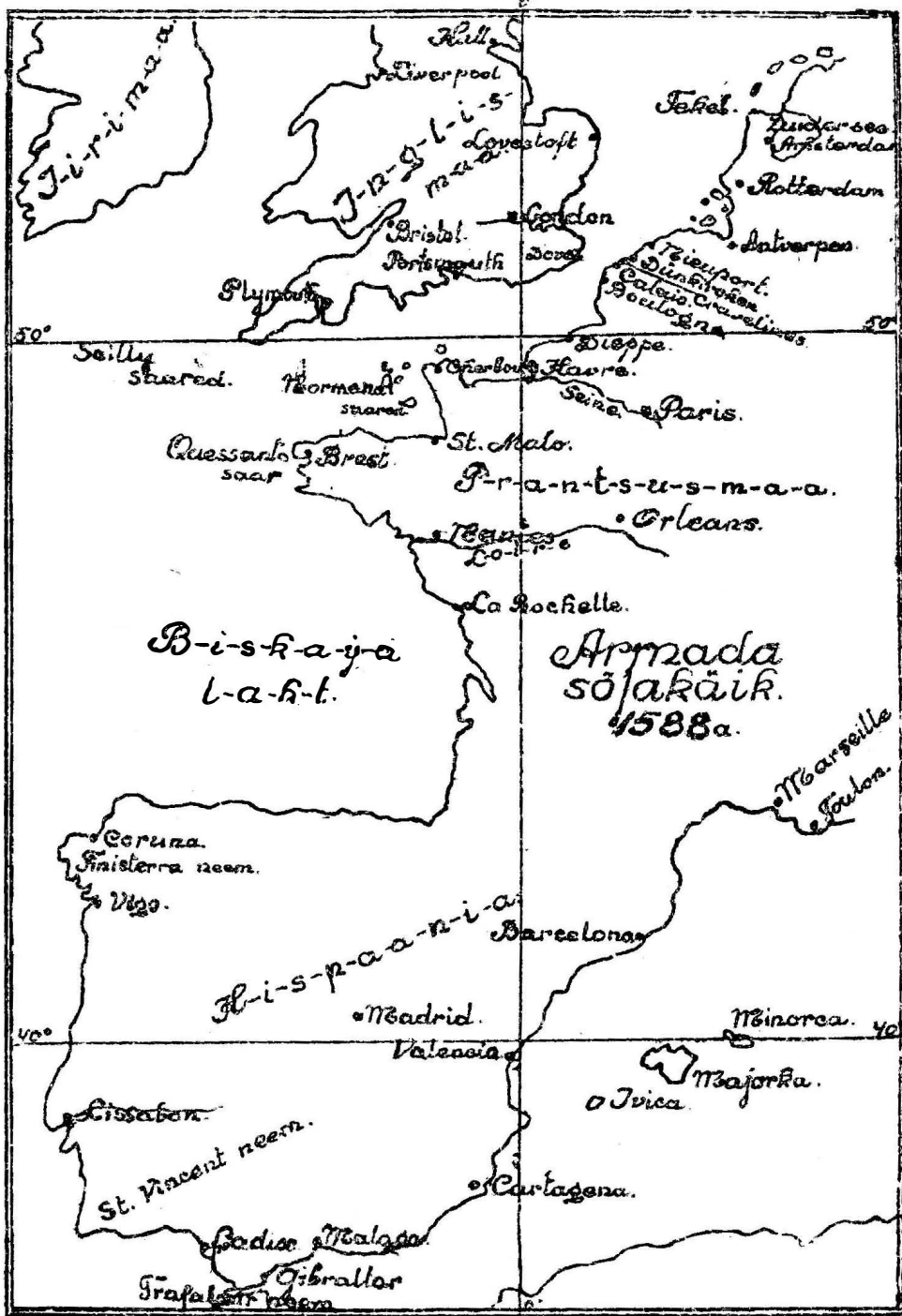
Liitlased ei kasutanud sugugi oma suurt võitu ära. Koalitsioon läks laiali, sõjategevust türklaste vastu ei jätkatud ja Küpri saar jäigi türklaste kätte. Sellega tegid liitlased strateegiliselt suure eksituse, sest parem oleks olnud üldse sõjategevust alata.

3. Võitmata Armada sõjakäik.

(Kaart No 28).

S õ -
j a
t e k -
k i m i -
n e

XI aastasaja teisel poolel läks Inglismaa ja Hispaania vahelõik õige teravaks. Peapõhjused selleks olid usulised (lahkuminevad usud) ja majanduslised. Viimased seisid selles, et Hispaania, kes kogu uue ilma omaalla võtnud oli, mere-



Kaart No 28.

kaubandust oma monopoliks pidas. Inglismaa, kui täiesti mereriik, ei saanud sellega leppida ja tülitas sellepärast hispaanlasi igatpidi, muuseas hollandlasi toetades, kes Hispaania vastu mässu tõstnud olid.

H i s- Hispaania kuningas Philipp II otsustas nende
p a a- tülidele lõppu teha ja Inglismaa võitmiseks suure
l a s- dessandi maale saata. Et asja lihtsustada, oli ka-
t e vatsus selleks Hispaania Hollandi armeed ärakasuta-
p l a a n- da, missugune pidi laevastiku poolt üle mere viia-
ma. Ka Hollandis pidid väikesed laevad selleks ots-
tarbeks valmis pandud saama.

H i s- Laevastiku ülemaks määrati vilunud meremees
p a a- Santa Cruz, kes Lepanto lahingus reservi ülemana
n i a hästi tegutsenud oli. Laevu pidid kõik Hispaania
l a e- provintsid andma. Puht sõjalaevad - galeerid - sar-
v a s- nase pika sõidu jaoks ei kõlbanud: neid oleks ka
t i k u alles ehitama pidanud, kuna kaubalaevu küllalt lei-
da võis, arvesse võttes suurt kaubanduslist läbikäi-
k o o s- mist uue ilmaga. Tuli neid ainult relvastada, mis,
s e i s. silmaspidades suurtükiluukide ülesleidmist, kuigi
suurte raskustega seotud polnud. Arusaadav, et sar-
nane teguviis siiski kõige paremaid tagajärgi anda
ei võinud, sest lõppude-lõpuks olid kaubalaevad ik-
kagi kaubaveoks aga mitte suurtükide ülesseadmiseks
ehitatud. Sellega koosnes Hispaania laevastik pea-
asjalikult relvastud purje-kaubalaevadest, millede
seas mõned väga suured, - kuni 1250 tonni veevälja-
survega, olid. Väiksemal arvul oli ka galeassisi ja
galeerisi olemas. Laevastiku ametlik nimetus oli
"la felicissima armada", kuna harilikult nimetakse
seda "Võitmata Armadaks". Armada sõjakäigu ette-
valmistamine ja korraldamine algas juba 1587 a. al-
gul ja kogu laevastiku koondamise punktiks oli Lis-
sabon määratud.

I n g- Kui inglased sellest teada said, otsustasid nad
l a s - hispaanlaste tegevust takistada. Kuninganna Elisa-
t e bet saatis vilunud mereväe ohvitseri Drake 4 sõja-
t e g e- laevaga (kaaperid) ja 20 relvastud kaubalaevaga väl-
tada, et Hispaania ettevalmistusi võimalikult takista-
tada.

v u s Inglismaa sõjalaevastikul oli teine iseloom, kui

Hispaania omal. Siin oli väljakujunenud eriline mereväe ohvitseride korpus, mis seletatav on kaaperi ehk korsaari sõjaga. Sel ajal oli kombeks saanud relvastud kaubalaevu vaenlase kaubalaevade äravõtmiseks välja saata. Sarnast teguviisi nimetakse kaaperdamiseks ja laevu, mis seda tegid, kaaperiteks ehk korsaarideks. Arusaadav, et kaaperil pidid paremad relvastuse ja purjetamise omadused, samuti suurem kiirus olema, et kaubalaevadest, kes ka relvastud olid, jagu saada. Sellest kujunesidki välja esimesed sõjalaevad madalama ahtriga ja teistsuguse purjede ehitusega; nii kaob ära neljas mast ja järelejäänud kolm on juba kõik raapurjedega varustatud. Sõjalaevad (õigem kaaperid) olid kitsamad ja pikemad kaubalaevadest, mis võimaldas suuremal arvul suurtükke ülesse seada.

ja
nen-
de
lae-
vas-
tik.

Drake sõitis oma laevadega Cadixi, kus osa Hispaania laevastikust ennast hertsog Medina-Sidonia juhatusel sõjakäiguks ette valmistas. Kuna Medina-Sidonia mingisuguseid kaitseabinõusi tarvitusele võtnud ei olnud, võis ta Drakele ainult mõned galeerid vastu saata, millega viimane kaunis ruttu valmis sai ning peale selle veel umbes 100 Hispaania laeva ära hävitas. Medina-Sidonia ei teadnud midagi paremat teha, kui ratsa Sevilla'sse abi järele sõita. Sellega oli Armada väljasõit 1587 aastal võimatuks tehtud ja tuli seda 1588 aasta peale edasi lükata.

Ca-
dixi
lae-
vas-
tiku
häv-
ni-
ne.

1588 a. algul suri Santa Cruz ja kuningas Philipp II ei leidnud tema asemele kohasemat isikut kui hertsog Medina-Sidoniast. Santa Cruzi kavatsuse järele pidi Armada kõige hiljem märtsi kuus välja sõitma. Tegelikult aga tuli nii palju takistusi ette, et Armada alles mai kuus sõiduvalmis sai. Armada hulka kuulusid 130 laeva, umbes 60.000 tonni üld veeväljasurvega, 2400 suurtüki ja 30.000-lise meeskonnaga. Viimase hulgas oli 19.000 sõdurit, 8000 meremeest, 2000 sõudjad-orja ja 1400 ohvitseri ning 300 preestrit. Nagu näha, oli Hispaania laevades ülekaal sõdu-

1588 a.
sünd-
mu
sed
ja
Arma-
da
koos-
seis.

rite käes, mis sellega seletatav, et nemad ainult abordaashi peale välja läksid. Laevade manööverdamise omadused olid väga viletsad.

Medina Sidonia'l läks korda alles mai kuu lõpul Lissabonist välja sõita. Tormised ilmad sundisid teda veel Corunasse sisse sõitma, nii et Armada alles juuli kuu lõpul Inglis-kanaali jõudis.

Enne ärasõitu andis kuningas Philipp II Sidoniale kaunis täpsed juhtnõuad sõjakäiguks. Peasihiks pidi olema ühinemine Hispaania vägede ülemaga Hollandis hertsog Parma'ga. Sarnase eesmärgi valimist ei saa õigeks pidada, sest see ei olnud küllalt tähtis; ainuke õige ülesanne oleks olnud - vaenlase elavat jõudu - laevastikku võita ja alles siis, kui meri vaba, dessandi välja - maale - saatmise peale mõelda. Ettekirjutus oli liiga täpne ja ei annud Sidoniale küllalt vabadust olukorrale vastavalt talitamiseks. Et aga ettekirjutus kõiki võimalusi ei võinud ette näha, juhtus kaunis tihti, et mõned ettekirjutusepunktid tegeliku olukorraga kokkukõlas ei olnud, mis Sidonia väga raskesse seisukorda pani.

Inglastel olid Hispaania kavatsused teada ja nad seadsid ennast Armada vastuvõtmiseks valmis. Üldse oli kuni 200 laeva valmispaandud, kuna suurem osa neist olid kaunis väikesed; üldine meeskonna arv oli umbes 15.000, kus juures nende laevades, vastupidi hispaanlastele, kaks kolmandikku meremehi ja ainult üks kolmandik sõdurisi oli. Viimased olid peaaegu kult suurtükiväelased, sest inglastel ei olnud sugugi tahtmist kõrgete Hispaania laevadega abordaashi astuda. Inglise artilleria seisis koos suuremakaliibrilistest suurtükkidest kui Hispaania oma. Laevastiku ülemaks nimetati Howard aunimega Lord High Admiral. Inglise laevad olid summitud oma laevastikku kahte ossa ja-gama: üks osa - Armada vastu võitlemiseks asus Plymouthis - Inglis kanaali suus, teine Thames'i jõe suus hertsog Parma järele valvamiseks. Esimese osa ülemaks oli Howard ise ühes admiralide - Drake, Hawkinsi ja Frobisheriga; teise osa ülem oli admiral Lord Seymour. Howardi käsutuses oli umbes 80 laeva.

Howard sai luureks väljasaadetud laevade poolt teada, et Armada Scilly saarte juurde jõudnud on ja

K u -
n i n -
g a
e t -
t e
k i r -
j u -
t u -
s e d .
I n g -
l a s -
t e
j õ u d .
L a -
h i n -

otsekohs sõitis ta neile merele vastu, kuna ta ei kavatsenud mitte abordaashi astuda, vaid tungis hispaanlaste saba peale, ärakasutades oma suurtükide suuremat laskekaugust. Väiksekaliibrilised Hispaania suurtükid ei suutnud inglastele peaaegu midagi teha ja sabas sõitvad laevad said tublisti vigastada. Mõned Hispaania laevad katsusid küll omalt poolt peale tungida, kuid inglased, ärakasutades oma laevade paremaid roolivuse ja purjetamise omadusi, ei lasknud neid ligigi tulla. Samasel viisil tuli hispaanlastel mitu päeva kanaali mööda sõita, ilma et neil korda oleks läinud Inglise laevu abordeerida. Ainult vaikne ilm oleks võimaldanud neile inglastele ligi pääseda ja nii sattuski Howard kord oma plagulaevaga kolme Hispaania laevale kaunis ligidale. Järsku vaikinud tuul oleks teda väljapääsemata seisukorda pannud, kui mitte inglaste hea väljaõppus ennast otsekohse tunda ei oleks annud. Kõik Inglise plagulaeva sõupaadid lasti vette ja laev pukseeriti eemale, nii et hispaanlastel jällegi korda ei läinud abordaashi peale üle minna.

Peale 4 suurema laeva kaotust läks Sidonial lõppude-lõpuks korda Calais'ini jõuda ja seal ankrusse jääda. Imestama paneb, miks tema just selle koha oma ankruplatsiks valis, kuna umbes 20 miili edasi sõites oleks võinud Dünkircheni ehk Nieuporti reididel ankrusse jääda kus, esiteks Hispaania maavägi seisis ja teiseks ankrukoht rannale paralleelselt asuvate madalikkude poolt kaitstud oleks olnud. Calais tuli neutraal Prantsuse ranna ees seista ja ankrukoht oli täiesti lahtine. Inglased koondasid ka Thamesi jõe suust oma laevad Calais ette ja lasid õusel, ärakasutades tuult ja kõva tõusuvoolu, 8 tuleparve Hispaania laevastiku peale.

Hispaanlastel oleks lihtne asi olnud sõupaadide abil tuleparved kõrvale pukseerida. Selle asemel tegi aga Sidonia korralduse kõigile laevadele jalamaid ankrust lahkuda. Silmaspidades mõõna ja tõusu tõttu tekkivaid tugevaid voolusi

g u d
I n g -
l i s
k a -
n a a -
l i s .

C a -
l a i s
l a -
h i n g .

seisid hispaanlased kahel ankrul. Hädaoht oli suur ja aega liig vähe, et ankruid ülesse hiiveta, mille tõttu ankruroopad (tol ajal ei tarvitatud veel ankrukettsi) katki tuli raiuda. Sellega läks küll korda laevu tuleparvede eest päästa, kuid, et suurem osa neist kolmanda ankruga varustatud ei olnud, pidid nad lahtisele merale sõitma. Sidonia jäi 40 laevaga Gravelinesi ette ankrusse.

G r a - Sellega olid Hispaania jõud kahte ossa jagatud, mi-
v e l i - da inglased ka kohe ära kasutasid. 29 juulil 1588 aast.
n e - tungis Howard kogu Inglise laevastikuga Hispaania lae-
s i vastiku selle osa peale, mis Sidonia juhatusel Graveli-
l a - nesi ees seisis. Sidonia oli juba hommikul ankrult lah-
h i n g . kunud ja sõitis NW tuulega poolekuu teolises rindrivis
NNO kurssiga. Teised Hispaania laevad, mis merel olid,
jäid vahepeal alla tuult umbes 6 miili kaugusele Sido-
niast. Inglased tungisid pealt tuule peale ja tarvita-
sid jälle ainult oma kaugelelaskvat artilleriat, sün-
nitades Hispaania laevadele suurt kahju, ise pea mitte
sugugi kannatades hispaanlaste nõrga tule all. Hispaan-
lased olid väga raskest seisukorras: ühel pool peal tuu-
le vaenlane ja teisel pool all tuule hädaohtlikud Hol-
landi ranna madalikud. Viimaks lõppes inglastel laske-
moon ja nad olid sunnitud lahkuma. Hispaanlased kaota-
sid selles lahingus küll ainult mõned laevad, kuid mees-
konna seas olid kaotused väga suured; laevade seisukord
oli suure läbistuste arvu tõttu väga raske. Peasi oli
aga see, et hispaanlased moraalselt täiesti alla suru-
tud olid, sest umbes 10 päevalised lahingud näitasid
selgesti, et inglastel taktilises mõttes suur ülekaal
oli ja et hispaanlastel võimata oli nende vastu midagi
ette võtta. Ka laskemoon oli Armadal otsa lõppenud,
nii et väljavaated kaunis viletsad olid.

A r - Kõike seda arvesse võttes, otsustas Sidonia His-
m a - paaniasse tagasi sõita; et aga tee Inglise kanaali kau-
d a du Inglise laevastiku valve all oli, otsustas ta põhja
t a - poolt Orkney saari ümber Inglis- ja Iirimaa sõita. Kuni
g a s i - Schotimaani saatis teda veel Inglise laevastik, kartes
s õ i t . dessandi maalesaatmist.

Armada laevades oli tol ajal seisukord väga ras-
keks kujunenud. Suurem osa laevu oli tublisti vigasta-
tud ja kuulas vaevalt rooli, mage vesi oli lõppemas

ja suurem osa meeskonnast raskesti haige. Tormid ajasid veel hulk laevu randa, nii et 130 laevast jõudis Hispaaniasse tagasi ainult 50 ja 30.000 meest 10.000.

Koga Armada sõjakäik näitab, et hispaanlaste plaan olenes mere vabast kasutamisest; seda aga takistas Inglis laevastik. Drake'i pealetungimine Cadix'i peale oli täiesti kooskõlas sõjakunsti printsipiidega, sest sellega hävitas nõrgem Inglise laevastik kõvema Hispaania laevastiku suure osa ära. 1588 aastal jäid inglased kaitse seisukorda, mille tõttu nad oma laevastiku kahte ossa pidid jagama. Sellega oli Sidonial kahe võimaluse vahel valida: kas osa Inglise laevastiku peale tungida, mis kanaalis seisis või hertsog Parmaga ühineda.

S õ -
k ä i -
g u
h i n -
d a -
m i n e .

Mõlemal juhusel võis ainult kaks lõppu olla - võit ehk kaotus. Vahe seisis ainult selles, et esimesel juhusel võidu kättesaamisega oleks ka teine eesmärk saavutatud olnud. Kaotuse puhul oleks võimalik olnud rahulikult tagasi sõita. Sidonia valis teise eesmärgi ja jättis vaenlase oma operatsiooniliini küljele, seega kogu oma operatsiooniliini hädaohtu pannes. Pealegi oli selge, et selle eesmärgi valimise juures oleks ta vis olnud juba kogu Inglis laevastikuga ja mitte ainult selle osaga lahingusse astuda.

Nii kujuneski asi välja. Niipea, kui hispaanlased teise Inglise laevastiku osa ligidale jõudsid ja ebasoodsale positsioonile Calais ette asusid, koondas ennast Inglise laevastik ja hakkas peale tungima, kus juures ei teinud seda korruga, vaid nõrgendas hispaanlasi esialgul tulepatariidega ja algas pealetungimist alles siis, kui hispaanlased moraalselt alla surutud ja kahte ossa jagatud olid, mis võimaldas oma jõudusi osa vaenlase jõudude vastu koondada. Teiste sõnadega - inglased valmistasid pealetungiks hästi ette.

Taktiliselt näitavad kõik lahingud, kui võrd parem materjaalosa, parem väljaõppus ja mandõverdamise oskus, lahingus tähtsad on.

Armada sõjakäik on põhjaneva tähtsusega

sündmus meresõja kunsti ajaloo ja toob esile viimased lahingud, kus purjelaevad sõulaevade printsipiide järele tegutsesid. Peale selle algab juba teine -purjelaevade - ajajärk, kus sõulaevad täiesti ära kaovad ja meretaktika ennast, uuest liikumapanevast jõust ärarippuvalt ümber moodustab.

4. Vanade eestlaste mereasjandus.

A l-
l i-
k a d.

Teated vanade eestlaste meresõitude kohta on puudulikud ja liig vähe uuritud, et võiks endale midagi täiesti kindlat ettekujutada. Ainult võrreldes Läti Hindreku kroonikat ja teisi 13 aastasaja juttusi nende teadetega, mis normannide ja teiste Baltimere rahvaste kohta olemas, võib endale umbkaudset pilti vanade eestlaste mereasjandusest ettekujutada.

Minu loeng on peasjalikult järgmiste allikate peale põhjendatud:

1. Holzmayer. Das Kriegswesen der alten Oeseler. Trükitud Kuresaares 1867 a.
2. André Theunissen. Le navire Viking. Revue Maritime 1925. NoNo 61 ja 62.

M e r e-
s õ i-
t u d e
i s e-
l o o m.

Kahjuks pole kumbki töö mitte mereväe ohvitseride, isegi mitte meremeeste poolt kirjutatud, mille tõttu mereväe ohvitser neist just seda ei leia, mida leida tahaks. Esimese autor on olnud Saksa ja Ladina keelte õpetaja Kuresaare Saksa gümnaasiumis ja teine Prantsuse mereministeeriumi kunstnik.

Kõige vanemates normannide saagades, mis Islandi saarel ülesleiti (normannid leidsid Islandi saare umbes 860 aastal) on jutt Eysysseli elanikkudest, kui tuntud kardetavatest mereröövlitest. Holzmayer selektab Eysysseli sõna etimoloogiat (Islandi keeles tähendab ey - saart ja syssel - maakonda) ja tuleb otsusele, et selle sõna all tuleb mõista mitte ainult Saaremaad (Oesel), vaid kogu mannermaast läänepool asuvat saarestikku, ühes arvatud ka osa mannermaast, nimelt umbes praegune Läänemaakond. Oma arvamist põhjendab Holzmayer ka mitmesuguste 13 aastasaja kroonikates ettetoodud faktidega, mis näitavad, et ka 13 aastasaja algul sellel vana-Eesti osal on oma eraldi organisat-

sioon olnud. See oletus paistab minule väga tõenäo-lik olevat, sest kui eestlased meie praegusele kodumaale tulid, on täiesti loomulik, et just need harud, mis Skandinaaviale kõige ligemal asusid, nendega ka kõige rohkem kokku puutusid ja nendelt mitmed kombed üle võtsid.

Arvatakse, et normannid peajasjalikult pikki randa sõitma olid harjunud ja et nende sõidutee idarannas asuvasse riikidesse läbi Ahvenamaa saarestiku ja Soome skääride läks, kust nemad umbes Hangõ kohal lõunapoolse Muhu-väina pöörasid. Sellega võisid Saaremaa, Hiiumaa j.n.e. elanikkudel arusaadavatel põhjustel ühised huvid tekkida oma kodumaa normannide vastukaitsmise alal.

Minu loengus tuleb edaspidi saarlaste nimetuse all kogu Eesti lääne-saarestikku ja Läänemaakonda mõista.

Millega normannide sõjakäigud ehk õigem röövkäigud välja kutsutud said, ei ole selge. Nad hakkavad peale umbes VIII aastasajal ja lõpevad XII aastasajal. Kaubandusega igatahes mingisugust tegemist siin ei olnud; ainuke eesmärk oli hea sõjasaak.

Sarnastest röövkäikudest Eestisse jutustakse saagades kaunis palju. Nii käisid X aastasaja lõpul Gunnar von Elidarende ja Kol skegg Rafalas (Tallinn) ja Eysysselis, 1000 aasta ümber Erik Jarl Rootsist Eysysselis ja umbes 1008 aastal püha Olev jällegi Eysysselis jne.

Loomulikult käisid ka vanad eestlased vastutasuks Skandinaaviat röövimas. Kes esimesena peale hakkas, on muidugi raske otsustada. Kõige tõenäolikum on, et mõlemad pooled iseseisvalt peale hakkasid ja pärast juba kättemaksmise ettekäändel edasi röövisid.

Normanni laevade kirjeldust saab kaunis täpselt kokku seada, sest normannidel oli komme oma kuningaid ühes laevadega matta. Laev sai kaldale tõmmatud ja eraldi kajutitaoline ehitus laiba jaoks tehtud. Peale matmistseremoniid sai laev mullaga ja kividega üle kaetud, nii et haura kohta suur kungas tekkis. Sarnaseid laevu on iseäranis Norras kaunis palju leitud. Theunissen toob

N o r-
m a n-
n i
l a e -
v a d e
k i r-

l e l- nende kohta järgmise tabeli:

d u s.

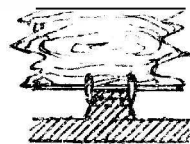
Leitud laevade a r v.	Laeva pikkus meet- rites.	Aerude a r v.
5	8,5 kuni 10,5	10
12	6,5 " 8	8
12	5,5 " 6,5	6
11	5,5 ja vähem	4

Paistab mittetõenäolik olevat, et normannid sarnaste väikeste laevadega kuni Gröönimaani sõitsid. Selleks tarvitasi nad kahtlemata mitu korda suuremaid laeva, millede leidmisest Theunissen ka jutustab, kuid arusaamata põhjustel tabelisse ta neid ei mahuta. Ainult kahte nendest kirjeldab ta põhjalikumalt. Need on mõlemad Christiania lahes ülesleitud ja nende andmed on järgmised:

Gogstad'is Oseberg'is
leitud laev: 1903 - 04 a.
leitud laev:

Pikkus meetrites	-	25,4	21,5
Laius	"	5,45	5
Kõrgus	"	2	1,6
Aerude arv	-	32	30
Kaarte arv	-	18	
Veeväljasurve, ar- vesse võttes koef- fitsienti $\delta=0,5$	-	94 tn.	54 tn.
ja poordi kõrgus veeliinist Theunissenini andmetel	-	60 om.	

Mõlemad ülemalkirjeldud laevad on tammepeust tehtud. Gogstadi laeval on 32 planku, 16 igal poordil. Plankude laius - 26 cm. ja paksus - 2,5 cm. Plankud on üksteisega kinnitatud rauast neetidega, millede vahe on 15-20 cm. Huvitav on plankude kinnitusviis kaartele (Joon.No 29). Nimelt oli poordi plankudel



Joon.No 29.

kaarte kohal kahekordne paksus. Kaartest ja plankudest olid augud läbipuuritud, milledest 5 kuni 6 mm. paksune nõbr

läbi käis, millega plangud kaarte külge kinnitatud said. Osebergi laeval on need nõõrid valaskala luust tehtud. Kahjuks puuduvad Theunisseni kirjelduses andmed piitide kinnitusviisist poordide ja kaarte külge.

Holzmayeri võrdleb suuruse mõttes saarlaste sõjalaevu 1867 aastal Saaremaal tarvitusel olevate purjelaevadega, millede kandejõudu tema arvestab 15 laeva koormaga, mis vastaks umbes 30 tonnile ja 45 tonni veeväljasurvele. Tähendab vanade eestlaste sõjalaevad peaks seega umbes Gogstad'i ja Oseberg'i laevade taolised olema.

Saarlaste sõjalaevade meeskond oli Läti Hindreku andmetel 1203 a. kokkupõrkel Wisby juures 30 meest suur.

Kuna raske arvata, et meeskond ainult ühes vahetuses sõitis, tuleb oletada, et harilikkuldel Eesti sõjalaeval umbes 10 kuni 16 aeru oli.

Väidet, et vanadel eestlastel eriline tüüp sõjalaevu oli, kinnitab veel asjaolu, et kronistid mõnikord "teistest" ehk "väiksematest" laevadest räägivad ja neid liburnae (kroonikad on ladina keeles kirjutatud) nimetavad.

Kokkuvõttes tuleb otsusele jõuda, et vanadel eestlastel eraldi sõjalaevad olid, millede suurus kuni 45 tonnini (veeväljasurve) ulatas. Nende laevade pea liikumapanevaks jõuks oli puri, aerud kujutasid abijõudu, mis neid tuulest vähem olenevaks tegi.

Laevade relvastuse kohta on õige vähe rääkida, R e l-
 sest nagu üldse sõjalaevastiku ajajärgul, oli ka - S
 vikerlaste laevade vahel lahingu otsustavaks mo-
 mendiks käsitsivõitlus, kus tarvitati samu relve, t u s.
 kui maalgi. Igatahes ei kõnele Läti Hindrek 1203
 a. Wisby lahingus midagi mingisugustest loopimis-
 masinatest. Alles 1215 aastal tarvitati juba lae-
 vades ballistitaolist kiviloopimise masinat; tähendab
 masinat, mis kaangi põhimõtte peale rajatud on.
 Käsirelvad olid eestlastel väga algelised, sest
 kronistid, jutustades mõne lahingu tagajärgedest
 venelastega ehk mõne teise rahvaga, annavad alati
 sõjasaaki arvestades ka sõjariistade arvu, kuid

lahingukirjeldustes eestlaste vastu ei leidu sõja-
saagi hulgas sõjariistu. Sarnane nähtus on seleta-
tav sellega, et vanadel eestlastel tuli rauda väl-
jamaalt sisse vedada, mille tõttu seda vähe oli ja
sõjariistade valmistamiseks suuremal arvul ei at-
kunud. Igatahes jutustab saaga kuningas Ingvar I
sõjakäigust Eestisse ainult kivirelvadest (VI aas-
tasada). Raudrelvad tulevad ilmsiks umbes VIII aas-
tasajal, kuid veel 1266 aastal jutustakse kivirel-
vadest, mis näitab, et need veel tol ajal kadunud
põlnud.

Kõige vanemaks relvaks oli igatahes nui. 13-dal
aastasajal olid tarvitusel käsivibud, poolkuud (poo-
lekuu taoline kirves pika varre otsas), kirved, karu-
odad, mõõgad, nuivad ja viskeodad. Viimased, s. o. vis-
keodad on arvatavasti pearelvad olnud. Mõõke oli eest-
lastel nähtavasti vähe, sest mõned ajalooourijad -
sakslased kahtlevad, kas eestlastel neid üldse oligi.
Kilbid olid nähtavasti puust. Arussaadav, et sarnase
nõrga relvastusega vanadel eestlastel väga raske oli
ordurüütlitele vastu panna, kes mõõkadega ja raud-
riietega varustatud ning sõjapidamises väga vilunud
olid. Vahvuse puudusega siin igatahes tegemist ei
ölnud, sest kronist nimetab saarlasid tihti "uhketeks
paganateks" ja peaaegu alati, igatahes vähemalt mere-
lahingutes, on eestlased need, kes esimesena peale
tungima hakkavad.

Puht mererelvade hulka kuuluvad veel tuleparved,
milliseid saarlasel 1215 aastal Oues sadamas (arva-
tavasti kusagil Hiiumaa lõunarannal) tarvitasid. Neid
tuleparvi oli kolm ja nad olid järgmiselt ehitatud.
Suurtest puudest valmistatud parvele olid loomaras-
vaga (pingnedium animalium) sissemääritud puud ase-
tatud, mis õige hästi põlesid. Kronisti jutu järele
olla tuli kõrgem olnud, kui kõik kaubalaevad ja üle
Saksa laevade teki leegitsenud.

S õ j a -

l a e -

v a s -

t i k u

Vanadel saarlastel, nagu Ülevalgi öeldud, oli
kahtlemata oma mere-organisatsioon. Peab arvama, et
see organisatsioon just normannide rõõvkäikude tõttu
välja kujunes. On ju täiesti loomulik, et rahvas, kes
mere poole rõõvkäikude hädakuu all on, selle vastu

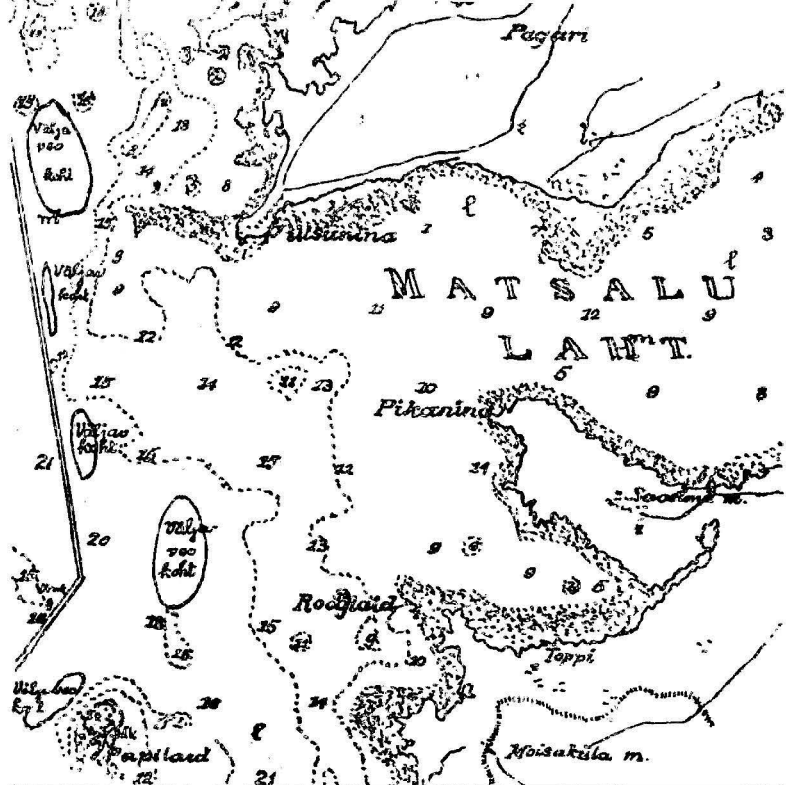
mingisuguseid kaitseabinõusi tarvitusele võtab. Et sarnast jõudude koondamist kiires korras läbi viia, pidi ka side hästi organiseeritud olema.

Kui 1215 aastal Saksa laevad palverändajatega Uude sadamasse sattusid, oli järgmisel hommikul niipalju Eesti sõjalaevu kohal (kronist nimetab neid röövlaevadeks), et "meri nende suure arvuga kaetud oli". Holzmayeri arvamise järele olla see sellega seletatav, et sõjalaevad kusagil sadamas sõiduvalmis seisisid. Ka selle sadama asupaiga kohta toob ta andmeid. Nimelt on ühes 1254 a. dokumendis jutt sadamast "portus Sottesatkema". Kahes teises dokumendis nimetakse seda kohta juuba õigemini - Sottesattema. Kahtlemata on siin eestikeelse sõnaga sõjasadam tegemist, millest järeldada võib, et saarlastel eraldi sõjasadam oli, mille asupaik nende samade dokumentide põhjal suure kivi (magnus lapis) ligidal oli. Suur kivi, missugust rahvas Holzmayeri andmetel Porrimäeks nimetab, asub Matsalu lahe suus, lahe lõuna rannal Saastma ligidal. (Kaart No 30). On olemas arvamine, et see suur kividehunnik olla Rootsi kuninga Ingvar'i ausammas, kes VII aastajal Matsalu lahes käis.

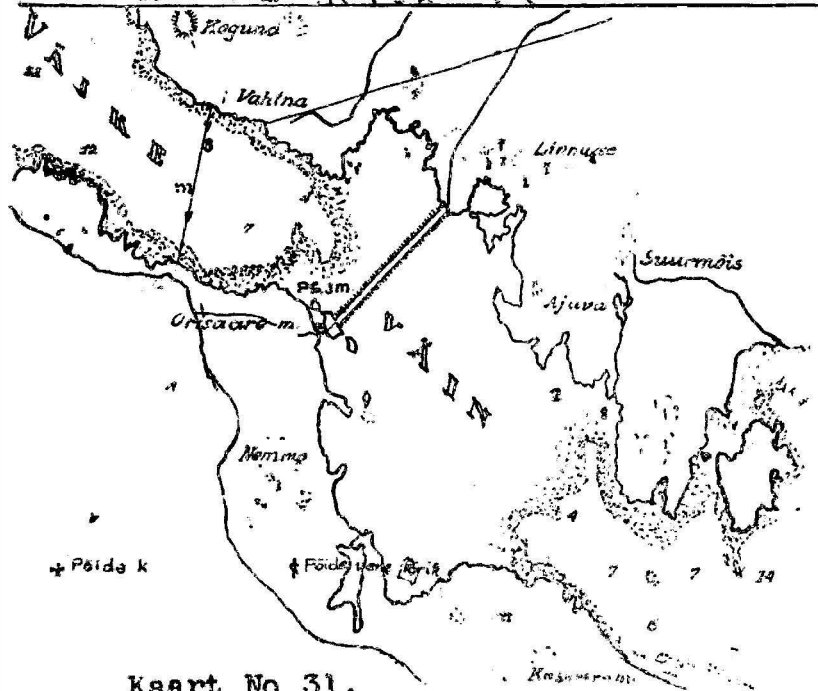
Et vanadel saarlastel mannermaal mingisugune organisatsioon oli, tõendab see asjaolu, et daanlased saarlaste üle võidusaamiseks just mannermaal, näiteks Lihulas, tegutsesid.

Mis puutub Saaremaasse enesesse, siis on huvitav Põide maalinna organisatsioon. (Kaart No 31). Nimelt on Põide õigeusu kiriku lähedal üks kungas, mida Tornimäeks nimetakse. Holzmayer'i arvamisel asus siin vahitorn, missugune võimaldas väikest väina valvata. On väga tõenäolik, et just väike väin on vanal ajal suurema tähtsusega farvaater olnud, mida kinnitab ka kindlus; nimelt Muhu maalinn, mis väikse väina idarannas Linnuse ligidal asub. Võib omale ettekujutada, kuidas vanad saarlased vahisignalistidena järgimööda selles tornis seisisid ja valvasid, et mõni vaenlane ootamatult neile kallale ei tuleks.

o r g a -
n i
s a t -
s i o o n.



Kaart
No 30.



KAART. NO 31.

Vanade saarlaste sõjakust näitab kõige paremini järgmine saarlaste sõjakäikude ja sõdade nimekiri, mis Läti Hindreku kroonika põhjal kokkuseatud.

- 1.1203 a. sõjakäik Daanimaale.
- 2.1204 a. kokkupõrge Saksa laevadega Eesti rannal.
- 3.1206 a. Daani kuninga Valdemari sõjakäik Saaremale.
- 4.1211 a. sõjakäik Toreida alla.
- 5.1215 a. mõned saarlaste laevad Aa jõe suus.
- 6.1215 a. sõjakäik Düüna jõkke ja selle sulgemine.
- 7.1215 a. Saksa laevade sissepiiramine Uues sadamas.
- 8.1216 a. (talve) sakslased tulevad Saaremaale.
- 9.1217 a. (talve) sõjakäik Salatsi jõkke kuni Burtneki järveni (Holzmayer nimetab seda järve Astijärveks).
- 10.1217 a. (talve) Otepää piiramine ühes venelastega.
- 11.1217 a. sõjakäik Metsepole'sse (ei läinud korda kindlaks teha, mida selle all mõista tuleb).
- 12.1218 a. sõjakäik Düüna jõkke.
- 13.1220 a. saarlased võidavad rootslasi ja vallutavad Lihula lossi.
- 14.1220 a. kättemaksmise sõjakäik Jerve'sse (on kirjutatud Holzmayer'i ortograafia järele; kus-see koht asub, ei saanud kindlaks teha). *Windue Jerwanne.*
- 15.1221 a. saarlased Tallinna all.
- 16.1222 a. Daani lossi piiramine ja hävitamine Saaremaal.
- 17.1223 a. saarlased ühes teiste eestlastega võtavad osa Tallinna piiramisest.
- 18.1223 a. (sügisel) saarlased ühes venelastega piiravad Tallinnat.
- 19.1226 a. sõjakäik Rootsi.
- 20.1227 a. saarlaste viimased võitlused oma vabaduse eest Saaremaal.

On selge, et saarlastel pidi hästi väljaarenenud sõjaline organisatsioon olema, et 25 aasta jooksul 20 operatsiooni ette võtta. Mõnedest operatsioonidest võtsid kaunis suurearvulised väed osa. Nii oli Toreida all 13000 saarlast ja Otepää all umbes 10.000.

Saarlased seadsid enda laevu lahingu ajal rind- T a k-
riviisse, mis sellega seletatav, et lahing, nagu kõi- t i k a.
kides sõulaevastiku ajajärgu lahingutes, abordaashi-
ga otsustatud sai. Sarnane rivistus võimaldas kõige
paremini vaenlase rivi läbimurdmist, tema sissepii-

ramist ja haaramist. Nagu ülemalgi tähendatud, oli saarlaste taktika pealetungi iseloomuga. Mis puutub sõjariistade tarvitamisse, siis võib oletada, et saarlased merel, nagu maalgi lahingut sellega algasid, et vaenlase pihta suure arvu viske-odasid saatsid. See oli, võib olla, hea võtte mõne vaenlase vastu, kes nendega ühetaoliselt varustatud oli. Sakslaste vastu see aga häid tagajärgi anda ei võinud, sest odad ei lõõnud raud-riideid läbi ja käsitsi võitlusel tuli saarlastel relvade puuduse all kannatada.

Väga osavalt tarvitasid saarlased tuld, nagu tuleparvesi, põlevaid nooli jne.

M a v i - Vanadel eestlastel kompassi muidugi ei olnud ja
g a t - tuli merel ainult päikese ja tähtede järele orienteeruda.
s i o o - Ka praegusel ajal tunnevad rannaelanikud väga hästi taevast, võib olla, paremini kui mõni laeva kapten.
n i Minule jutustati vanamehest Viru rannal, kes täpsusega kuni ühe tunnini võis kellaaega tähtede järele
t e a - kindlaks teha.

d u s . Holzmayr toob järgmised omapärased Eesti tähtede nimetused ette, mis 1867 aastal Saaremaal tarvitusel olid: põhjanael (Polaris), sõel (Pleiades), taevavanker (Ursa major), linnurada (Vene ja Saksa keeles - piima-tee), koidu-täht (Venus), sandi-rauad, orjapäht, oja-tähed, kuu-sulane jne. Need nimetused näitavad, et siin pole tõlkega tegemist, vaid iseseisvalt väljakujunenud ja rahva poolt tarvitusele võetud nimetustega.

Lõpuks kirjeldan veel mõnda merelahingut, mille kohta ma enam-vähem usaldusväärilisi andmeid olen saanud.

K o k - 1203 a. võtsid saarlased suurema sõjakäigu ühte
k u Daani provintsi lõuna-Rootsis. Sealt rikka saagiga tagasi tulles, kohtasid nad Visby juures ordurüütli-
p õ r - te laevu. See oli esimene kokkupuutumine eestlaste ja
g e ordurüütlite vahel. Ordurüütliid, teada saades, et saarlased paganad on ja rõõvkäigust tulevad, otsustasid peale tungida. Kuid saarlased otsustasid sedasama teha;
o r d u - seadsid oma laevad kahekordsesse rindriviisse ja piirasid
r ü ü t - sid ordu laevad ümber. Ordu laevad ei olnud sõjalaevad,
l i t e - vaid kõrge oordiga kaubalaevad, nagu joonistusest
g a No 22 näha. Rüütliid sattusid küll esialgul raskesse

seisukorda, kuid nende parem relvastus ja kaitse (soomus-riided) ning laevade kõrged poordid aitasid neid võidule. Saarlased pidid põgenema, kuid arvesse võttes nende laevade paremat manööverdamise võimet ja suuremat kiirust, läks neil korda kodumaale sõita, jättes vaenlase kätte 16 laevast ainult 2.

Samal aastal sattus veel üks Saksa munk, Roomast tagasi sõites, oma laevaga mereröövlite kätte ning päästis ainult suure vaevaga laeva ja enese.

1210 aastal sai piiskop Albert ise merel kannatada. Nimelt kohtas ta Irbeni väinas 8 Eesti laeva. Et piiskopi laevad purjede all olid, lasid rüütlid sõupaadid alla ja sõitsid eestlaste poole. Viimased sõitsid nendele rindriviis sarnaste vahedega vastu, et rüütelite paadid nende vahale sattusid. Silmaspidades Eesti laevade kõrgemaid poordisi, mida veel inimeste ja raskuste ahtrisse paigutamisega võõris märksa suurendati, sattusid rüütlid väga raskesse seisukorda ja pidid mitme paadi kaotamisega leppima.

1211 aastal võtsid saarlased 20.000 sõjaväega suurema sõjakäigu liivlaste vastu ette. Sõjakäigu eesmärk oli ristitud liivlase Kaupo lossi piiramine. Loss asus Aa jõe kaldal Toreida lossi kohal. Eestlased sõitsid 300 laevaga Aa jõgi mööda ülesse ja piirasid lossi ümber. Kuna eestlastel vastavad abinõud lossi tormiga äravõitmiseks puudusid, asusid nad pikemaajalisele piiramisele, et lossis viibijaid näljutamise abil alla heita. Asi venis aga pikale ja ordurüütlid tulid lossile suure, hästi relvastatud väega appi. Suure vahvuse peale vaatamata, kaotasid eestlased lahingu ja otsustasid õssel laevadega ära sõita. Üks ordurüütlistest oli aga seda ette näinud ja allapoole Toreidat Aa jõe peale silla ehitanud ning seda veel kindlustanud. Kui eestlased silla kohale jõudsid, said nad täiesti ootamatult sõjariistadega vastu võetud. Hästi relvastatud rüütli väele ei suutnud eestlased vastu panna ja pidid, laevu maha jättes, põhjapoolse rabadesse ning metsadesse põgenema.

V i s -
b y s .

Kokku-
põrge
merel
piis-
kop
Alber-
tiga.

T o -
r e i -
d a
p i i -
r a -
m i -
n e .

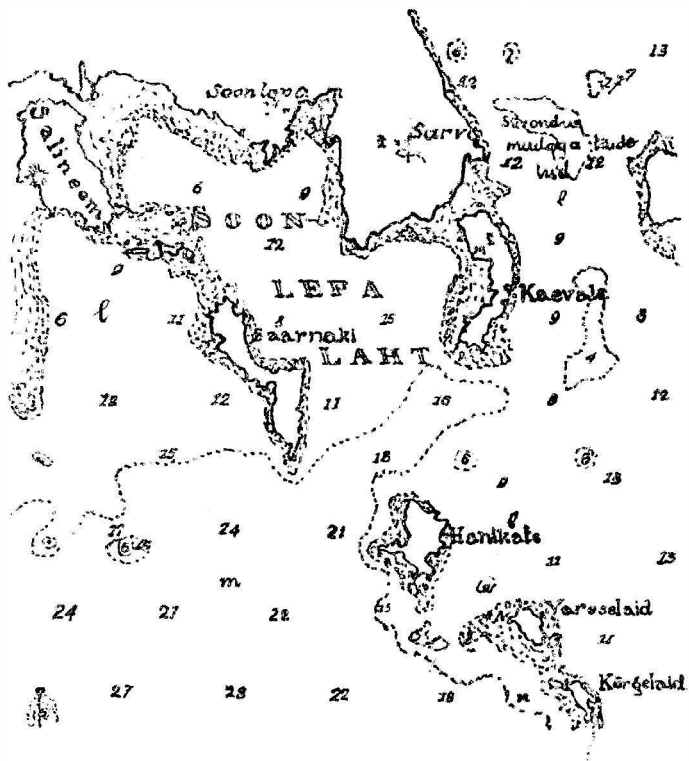
S õ j a -
k ä i k
R i i a
a l l a
1 2 1 5 a.

1215 aastal ühinesid üksikud Eesti suguharud, et suuremat sõjakäiku Riia vastu ette võtta. Man-
nermaa elanikud Sakalast ja Ugauniast tungisid
maad kaudu peale, kuna saarlased suure laevastiku-
ga Düüna jõe suhu sõitsid ja selle sulgumist alga-
sid. Selleks ehtasid nad puust kastid, missugused
kividega täideti ja põhja lasti, teiste sõnadega
tõkked, mida ka hiljemini tihti tarvitati. Nii on,
näiteks - Kroonlinn senini sarnaste tõketega põh-
ja poolt kaitstud. Enne töö lõpuleviimist tulid
aga mere poolt kaks Saksa laeva, millel uuesti
sissesõitvad ordurüütlid peal olid. Ka Riia-
st olid väed kohale jõudnud ja saarlased, teades, et
neil kõrge poordiga laevade vastu raske midagi et-
te võtta, lõpetasid blokeerimise ja sõitsid kodu-
maale.

K o k -
k u
p õ r -
g e
U e s
s a d a
m a s.

Samal aastal sattusid mõned tagasisõitvad
palverändajad oma laevadega tormi tõttu Uude sada-
masse (portus novus). Nagu juba osalt ülemaalpool
kirjeldatud, kogusid saarlased lühikese aja jook-
sul suure hulga - umbes 200 laeva Uude sadamasse
ja tungisid energiliselt sakslastele kallale, tar-
vitades seal juures tuleparvesi ja kivipildumise
masinaid. Ühtlasi ehtasid saarlased jällegi tõk-
keid, nii et Saksa laevad nagu lõksus olid; nende
õnneks aga pööras tuul järsku ja päästis sakslased
tuleparvedest. Saksa laevade kõrgete poordide tõttu
ei saanud saarlased neid abordeerida ja asi lõppes
sellega, et Saksa laevad ennast üle tõkete varpisid
ning edasi sõitsid. Selles lahingus on saarlaste
poolt nii palju ettevõtlikkust ülesse näidatud, et
huvitav oleks kindlaks teha, kus see Uus-sadam asus.
Ühes vanas dokumendis nimetakse seda sadamat "Portus
novus qui dicitur pilaiasari", teises käsikirjas -
pylayasary. Tõlkes tähendaks see "uus sadam, mida
nimetakse pilaiasari" ehk pylayasary. Holzmayer se-
letab selle sõna etümoloogiat ja tuleb otsusele, et
see Pihlasaart tähendab. Sarnase nimelist saart,
kus veel 1867 aastal kolm pihlakat kasvasid ja mi-
da kohalikud elanikud Pihlasaareks nimetasid, leiab
Holzmayer Hiiumaa SO rannal W pool Sarvest. Üleval-
nimetatud dokumendis jutustakse, et saar (Pihlasaar)

teiste saartega ümbritsetud oli. Neid saari ar-
vab Holzmayer Saarnaki, Hanikatsi ja teistes saar-
tes äratundvat (Kaart No 32). Tõesti leiame meie
ka Eesti merekaardi peal, Soonlepa lähes rida saa-
ri, mis ilma nimeta on.



Kaart No 32.

III P E A T Ü K K .

P U R J E L A E V A S T I K U A J A J Ä R K .

1. Meresõja kunsti arenemine XVII aastasajal.

A r e - Lääne-Euroopa riikidel, mis merega kokku puutu-
n e - sid, tuli XVII aastasajal väga palju sõdida. Need riik-
m i s e gid olid järgmised: Inglismaa, Hollandi, Prantsusmaa,
p õ h - Hispaania, Daanimaa ja Rootsimaa. Põhjusteks olid usu-
j u - lised, dünastilised ja majanduslised küsimused, kus
s e d . juures viimased peaausjalikult asumaadega seotud olid.
Üldine mereasjandus arenes XVII aastasaja jooksul kau-
nis tuntavalt, mille peapõhjuseks jällegi asumaad olid,
missugused pikemaid meresõitusi välja kutsusid. 1492 a.
leidis Kolumbus Ameerika ülesse ja 1498 aastal tegi
Vasco da Gama oma reisu ümber Aafrika. Sellele järgnes
XVI aastasajal Hispaania ja Portugaalia poolt suurte
asumaade omandamine. Teised riigid, nimelt Hollandi,
Inglismaa ja Prantsusmaa müretsesid omale asumaad al-
les XVII aastasajal, kus juures nende omavahel, samuti
Hispaania ning Portugaaliaga kokkupõrked ette tulid.
Ühenduses pikemate sõitudega arenes ka navigatsiooni
teadus. Laeva kompass, mille umbes 1300 aastal Itaalia
meremees Flavio Gioja ülesse leidis, saab laevades ül-
diselt alles XVII aastasajal tarvitusele võetud. Kuni
selle aastasajani oli laevade inventaaris ikka veel mõ-
nikord lihtne nool ja magneetraua tükk ettenähtud. See
nool magnetiseeriti magneetraua abil ja asetati pilliroo
tüki sisse, mida mingisuguses vee nõus ujuma pandi. Nool
näitas, nagu tol ajal arvati, põhja tähe suuna. Variat-
siooni ei tuntud. Alles siis, kui Flavio Gioja kompassi
ringlehe magneedi noole külge kinnitas, sai võimalikuks
laeva kurssi peal pidada, kaartisi joonistada ja peilun-
gisi võtta. XVII aastasaja lõpul võetakse endise astro-
labi asemel Newton'i poolt ülesleitud sekstant tarvitu-
sele, mis laeva asupaiga kindlaksmääramist lahtisel me-
rel tuntavalt kergendas.

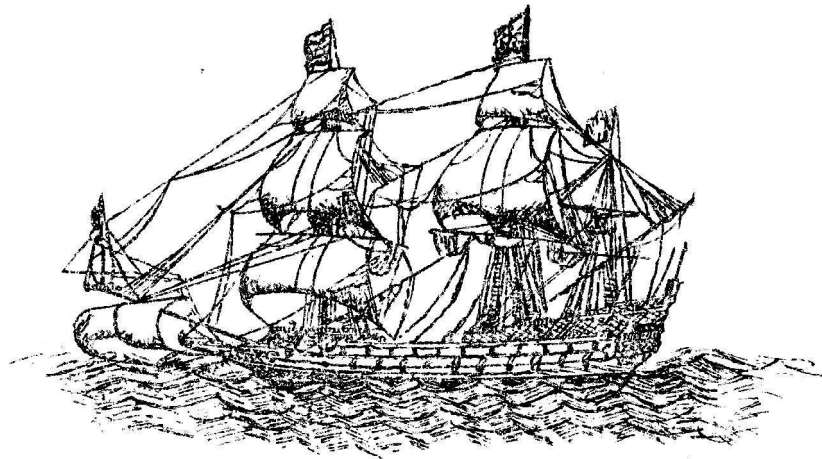
Kõik need asjaolud ei jätnud ka sõjalaevasti-
ku peale mõju avaldamata. Sõjalaevad võtavad operatsioo-
ne juba kaugel oma baasidest ette, nende ehitusviis

edeneb ja korsari laevade tüübist kujuneb juba puht sõjalaeva tüüp välja.

Ainult aastasaja algul võtavad veel relvastatud kaubalaevad sõjalistest operatsioonidest osa. Aastasaja lõpul on juba kõikidel mereriikidel alalised sõjalaevastikud kindla organisatsiooniga olemas.

Sõjalaevades kaob peaaegu täiesti ära kõrge ahter, missugune tuntavalt triivimist suurendas ja jääb järele ainult väikene kõrgendus. Kahurite arv tõuseb kuni 120 ja neid asetakse kaetud tekki-
desse. Laevu nimetakse nüüd kaetud tekkide arvu järele, kus kahurid ülesse seatud - ühe, kahe ehk kolme-tekilisteks laevadeks (odno-, dvuh- ehk treh-
detshnõi korablj; ein-, zwei- ehk dreidecker, one-, two- ehk three-decker, vaisseau à un, deux ehk trois ponts ehk lihtsalt trois ponts). (Joon.No 33).

Sõ-
jala-
lae-
vade
tüüp.



Joon.No 33.

XVII aastasaja prantsuse kahetekiline laev.

Ülemise tekile said küll ka kahurid ülesse seatud, kuid need olid enamasti väiksekaliibrilised ja neid oli väikesel arvul, sest suurem arv oleks manööverdämist purjedega takistanud.XVII

aastasajal manööverdavad sõjalaevad lahingu ajal ainult kiilvees. Sarnast rivistust nimetati lahingu liiniks (ligne de bataille), millest ka nimetus liinilaev välja kujunes (lineinõi korablj, Linien-schiff, vaisseau de ligne). Inglased nimetasid neid laevu lahingulaevadeks (battleship). Meie kaubalaevastikus mõistetakse liinilaeva all reisijate ehk veolaevu, mis teatud sadamate vahel alaliselt ühendust peavad, nagu inglasteelgi sõna "liner" all sedasama mõistetakse.

Sõjalaevad said ärarippuvalt oma suurusest, tekkide ja suurtükide arvust järkudesse jagatud, mille järele komanderid palka, laevad mitmesuguse kulumaterjaliga varustatud said jne. Järkusi oli kuus; üksikute järkude andmed olid umbes järgmised:

Järk.	Veeväljasurve tn.	Suurtükide arv.	Isiklik koosseis
I	900-1800	64 ja üle	750
II	700-900	54 - 66	650
III	500-700	44 - 60	450
IV	300-700	26 - 50	250
V	110-500	35	130
VI	55-250	6 - 36	100
Sõjalaevad		10	30-40

Liini- ehk lahingulaevadeks nimetati ainult kahe ehk kolme tekiga suuremad laevad. Väiksemad laevad, millistel juba oma eriülesanded olid, nimetati vastavalt nende ülesannetele fregattideks, corvettideks, suurtükilaevadeks ehk paatideks, abulaevadeks jne.

Fregatid olid kuni 400 t. suured kiirsõitjad laevad, ühe kaetud tekiga ja said luure otstarbeks ehitatud. Nende ehitusviis oli kergem, kui liinilaevadel, kuna relvastus ikkagi nii tugev oli, et nendele võimalda lühikest aega ka liinilaevadega lahingut pidada. Nimetus fregatt on kergete galeeride nimetusest välja kujunenud, millised niisamuti luure ülesandeid täitsid.

Corvettideks nimetati kergeid ja kiirsõitjaid laevu, milliste ülesandeks oli käskude edasiandmine. Suurtükid olid neil ainult ülemisele tekile ülesse seatud.

Suurtükilaevad ehk paadid olid eriti ranna pommitamiseks määratud. Mõnikord nimetakse neid ka pommitamise laevadeks. Süvis ja kiirus olid nendel väikesed. Suur-

tükke oli ka vähe, kuid suurekaliibrilised.

Süütelaevad (brander, brûlot, fireship) saavad XVII aastasajal laiemas ulatuses tarvitusele võetud ja kuuluvad juba sõjalaevastikkude alalise koosseisu. Need olid väikesed laevad, missugusaid kergestipõlevate ainetega nagu õliga, pigiga, tõrvaga ja tühjade vaatidega nende ainete alt täita võis. Kuni XVII aastasajani olid nad küll ka tarvitusel olnud, kuid täiesti juhuslikult ja said igakord eraldi selleks kaubalaevadest valmistatud ning ainult ankrus seisvate laevade vastu tarvitatud. XVII aastasajal tarvitakse neid juba lahingu ajal lahtisel merel ja tihti seisis kuni 30% sõjalaevastikust süütelaevadest koos.

Pearelvaks oli artilleria, missugust nelja liiki jagati: suurtükid, kulevriinid, kivipildujad ja mortiiirid.

Suurtükkideks nimetati kõige suurema kaliibrilised kahurid (20 kuni 48 naela), 20 kaliibrilised pikad, mille ülesandeks oli vaenlase laeva kere purustamine.

Kulevriinid (kulevriinõj, Feldschlange, coulevrine, culverin) olid pikemad, väiksema kaliibrilised (2 - 16 naela) kahurid - 10 kuni 6 jalga pikad, milliseid tarvitati laskmiseks suuremate kauguste peale. Kulevriinisi (coulevrine on ühe ussi liigi nimetus) oli mitmet liiki, missugused mitmesuguste loomade ehk lindude nimesid kandeid, nagu falkonetid (fauconneau - kulli liik).

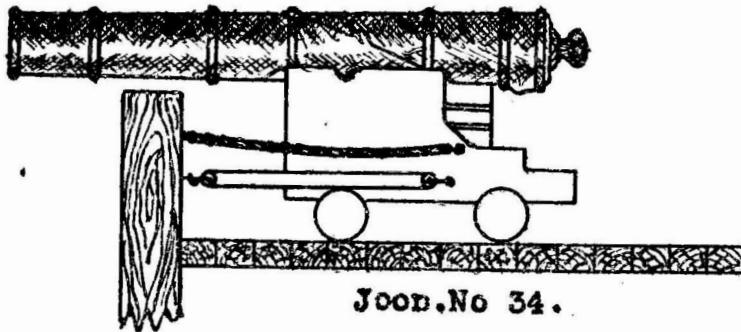
Kivipildujad olid lühikesed suurekaliibrilised kahurid, missuguseid kividega, naeltega ja rauatükkidega laaditi. Nende pikkus oli 8-9 jalga ja neid tarvitati laskmiseks lühikese maa peale.

Mortiiirid, s. o. kahurid suure tõusu nurgaga, leiti aastasaja lõpul ülesse. Kahurite laeng võrdus 1/4 kuni 3/4 mürsu kaalule ja asetati juba koti sisese; Ennemalt valati rohi kühvli abil suurtüki sisese. Müraud olid mitmet liiki, näiteks kaks poolkera, mis omavahel ketiga ühendatud; ka õnnmüraud olid juba tarvitusel, need said 1/4 kuni 16 naelase suurtükirohu laenguga täidetud. Väiksekaliibrilised kahurid lasid ainult umbmüraududega.

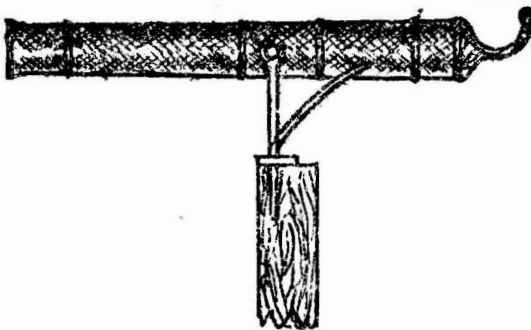
R e l -
v a s -
t u s .

Laskmine sündis ilma mingisuguste kindlate reegliteta. Teati ainult, et lühikese maa juures märgi pihta tuleb sihtida, kuna pikema maa juures seda veidi ülesse poole tarvis teha on.

Kahurite seaded olid kahte liiki: suurtükid ja suuremad kulevriinid olid lafettidele paigutatud, mis rataste peal seisid. Kompressori aset täitsid roopad, mida vene keeles püksteks (brjuki) nimetati. Need roopad põimisid kokku kahuri tagasijooksu energiat. Taandurisi ei olnud ja kahurid said talide abil peale laskmist uuesti poordi tõmmatud. (Joon.No 34). Sihtimiseks



Joon.No 34.



Joon.No 35.

tarvitati anspakke ja kiilusi. Kivipildujad ja väiksekalibrilised kulevriinid paigutati mittepaenduva aluse peale (Joon.No 35).

Kahurid asetati tekkidesse kalibrite järel,

kus juures suurekalibrilised alumisse, kulevriinid keskmisse ja kivipildujad ülemisse kaetud tekki paigutati.

Et merelahingud ikkagi veel kaunis tihti abordaasniga lõppesid, oli käsirelvade tähtsus suur. Tarvitusel olid muskeetid, milleid nende raske kaalu tõttu laskmise ajal kahvli peale tuli asetada; neid

süüdati tahi abil. Kõrgemate rüüstadega, nagu musketonidega ja püssidega olid peatide meeskonnad, ohvitserid ja paremad kätid varustatud. Abordaashi meeskond

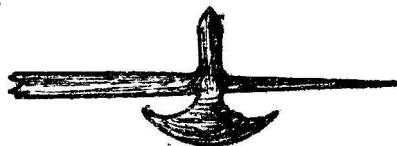
oli ühe kuni kolme püstoliga varustatud. Külma -
dest relvadest tarvitati mitmesuguseid odasid, na-
gu espontonisi, alebardisi, pertuisanisi, piike,
kirveid ja mõõku. Viimastel oli tihti üks pool
terav, kuna teine roopade läbisaagimiseks saega
varustatud oli. (Joon.No 36).



Espanton.



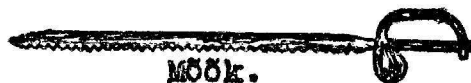
Pertuisan.



Alebard.



Piik.



Mõök.

Joon.No 36.

Abordaashi ajal olid tähtsamate külmade relvadena
tarvitusel lühikene mõök ja kirves. Igasuguseid
odasid oli raske tarvitada nende pikkade varte
tõttu ja neid tarvitati peaaesjalikult vahiteenis-
tuse ajal ankrul ja dessantides.

Isiklik koosseis oli tolleaegse sõjalae- I s i k
vastiku nõrk külg. Alalist koosseisu ei olnud l i k
ja see kandis täiesti juhuslikku iseloomu. Mere- k o o s
väelasi võeti teenistusse kaubalaevadest, kus s e i s
juures seda kaunis tihti sunniviisil tehti, mi-
da madruste pressimiseks nimetati (Inglis, Prant
suse ja Saksa keeles); selleks peeti mõnikord
kõik kaubalaevad sadamas kuni sõjalaevade täie-
liku komplekteerimiseni kinni. Ainult artillee-
ria jaoks peeti väiksel arvul alalist koossei-
su üleval, kellele väljaspool navigatsioon
aega pool palka maksti.

Komanderideks ja ohvitserideks nimetati
aadelisoost isikud, kes tihti mereasjandusest
midagi aru ei saanud ja mingisugust eraldi et-
tevalmistust ei olnud saanud. Harva kujunesid
sarnastest ohvitseridest head meremehed välja;

suurem osa nendest olid ainult sõjaväelased. Teenistuet sõjalaevastikus loeti tol ajal väga kasulikuks, mis on seletatav priiside rahaga ja konvoi'dega. Nimelt oli kombeks saanud vaenlase laeva äravõtmise eest laeva komanderile ja meeskonnale teatavas proportsioonis tasu maksta, mille suurus vaenlase laeva ja laadungi väärtusest olenes. Seda tasu nimetati priisirahaks ja lövi osa sellest sai alati komander. Silmaspidades suurt mererõõvlite hulka, ei julgenud kaubalaevad merel üksikult sõita, vaid sõitsid hulga-kaupa ühes koos sõjalaevade kaitse all, millede komanderid ja meeskond oma vaeva eest teatud rahalist tasu said. Tasu suurus olenes laadungi väärtusest; kõige kasulikum oli laevu kulla ehk hõbeda laadungitega saata. Sarnaseid kaubalaevade salku sõjalaevade kaitse all nimetati konvoi'deks.

Et, nagu üleval tähendatud, sõjalaeva komanderid ja ohvitserid (Ingliskeeles captain ja lieutenant) tihti mereasjandusest väga vähe teadsid, määrati ametisse eraldi isikud, kes laeva merel juhtima pidid. Need olid - bootsman, kelle hooleks oli laeva juhtimine purjede all ja meister (Ingliskeeles master), kes laeva sõidu eest vastutav oli, s. o. pidi kursid kaardile panema ja laeva asupaika kindlaks tegema. Bootsman ja meister ei tarvitsenud aadelisooft olla ja olid selle tõttu ka väiksemate õigustega isikud. Alles XVII aastasaja teisel poolel alustakse Prantsus- ja Inglismaal mereväe ohvitseride korrapärasest ettevalmistusest. Selleks asutati erikoolid, kuhu aadelisooft noorimehi (midshipman) õppima saadeti. Samal ajal tehti katseid ka sõjalaevastiku alalise kcosseisu moodustamisega, milleks ohvitseridele ja meeskonnale väljaspool navigatsioonipool palka maksti ja neid maale kasarmutesse paigutati.

Palgaga ja toiduainetega varustamine oli väga oma pärane. Nimelt sai laeva komander teatava summa kuus, millega tema oma laeva jaoks meeskonna palkama ja toitma pidi. Palga suurus olenes täiesti tema äranägemisest ära. Kes rohkem tarvilik oli, sai suurema palga jne. Toit oli harilikult väga vilets. Hügieeniliselt olid laevad võimata halvas seisukorras ja haigete arv

tõusis tihti nii kõrgele, et terved laevastikud tegevusevõimeks said.

Distsipliin oli laevades väga kõva, kuid hoiti alal ainult karistustega. Viimased olid väga karmid ja peaaegu samasugused, nagu keskaja galeerides.

Eriliste sõjalaeva tüüpide väljakujunemisega tõusis tarvidus nendele ka rahua ajal asupaika leida. Selleks ehitati sõjasadamad ja sõjalaevastiku baasid, kus sõjalaevad rahua ajal ilma meeskonnata seisid ja kus neid sõja lahtipuhkemisel komplekteeriti ning varustati. Kuni XVII aastasajani olid sõjalaevastikud feodaal territoriaal süsteemi järele jagatud, kus juures riigi rand üksikutele admiralidele allus, kes täiesti iseseisvad olid. Sõja ajal ühendati üksikud laevastikud ja nimetati ühine juhataja. Laevastiku arenemisel ei olnud sarnane süsteem enam mitte vastuvõetav ja tekkis tarvidus keskorganisatsiooni järele, millele admiraliteedi nimetus anti. Esimesena loovad sarnase organisatsiooni Inglis- ja Prantsusmaa. Admiraliteet korraldas uute laevade ehitust, nende varustust, sõjalaevastiku baaside organiseerimist jne. Teiste sõnadega, see oli asutus, millel praeguse aja ministeeriumite ülesanded olid. Inglismaal nimetakse mereministeeriumi senini veel admiraliteediks.

XVII aastasajal hakati kogu laevastikku kolme eskaadrisse jagama. Iga eskaader oli oma korda kolme diviisi jagatud. Igal eskaadril oli omaette ahtri lipp, eraldi värviga. Laevastik oli lahingu ajal kiilvee liini asetatud, kus juures esimese eskaadri ehk avangardi (Inglis keeles vanguard) juhataja - vitseadmiraliks, teise eskaadri ehk tsentrumi juhataja - admiraliks ja kolmanda eskaadri ehk arüergardi (rear-guard) juhataja - kontr-admiraliks nimetati. Sellest kujunesidki pärastpoole aukraadi nimetused välja. Kiilvee liini asetati ainult lahingulaevad; fregatid, süütelaevad, transportlaevad jne. seadsid ennast laevastiku sel küljel ülesse, mis vaenlase

A d m i -
r a l -
t e e -
d i d
 j a
s õ j a -
s a d a -
 m a d .

L a e -
v a s -
t i k u
 j a o -
t u s ,
r i v i s -
t u s j a
t a k -
t i k a .

poole pööratud ei olnud.

Kõige lähemal sõitsid süütelaevad, kes parajal momendil lahingulaevade vahelt vaenlase poole sõitma pidid. Umbes kahe kabeltovi kaugusel lahingulaevadest sõitsid fregatid ja viie kabeltovi kaugusel transportlaevad. Viimaste seas leidub ka juba hospidallilaevu. Märksa edeneb luureteenistus, milleks mitte ainult fregatte, vaid ka kaubalaevu tarvitakse. Viimased täitsid muidugi salaluure ülesandeid. Samaks otstarbeks kasutati ka kaubanduslisi kontorisi.

Nagu juba tähendatud, oli lahingurivistus - kiilvee liin, kuid üksiku laeva komanderil ei olnud keelatud kasulikult momendil rivist lahkuda ja käsit-sivõitlusesse astuda ehk vaenlase rivi tema ümberpiira-mise eesmärgiga läbi murda j.n.e.

Igatahes oli artilleeria lahingul rohkem ette-valmistav iseloom ja lahing sai lõpulikult ikkagi abordeaashiga otsustatud. Artilleeria lahingu ajal oli laevastiku juhatajal - admiralil-võimalus kogu laevastiku manööverdamist lipusignaalide abil juhtida, millise asjaolu tõttu taktika tuntavalt areneb.

Belmanööverdamise eesmärk oli positsiooni tuule peal kätte saada, sest sarnane positsioon võimaldas initsiatiivi oma käes pidada ja tarbekorral lahingut katkestada ehk sugugi mitte lahingusse astuda.

Artilleeria arenemine ei võimaldanud aastasaja lõpul enam süütelaevu iseseisvalt pealetungile saata, vaid seda tuli juba lahingulaevade tule kaitse all teha.

2. Inglis - Hollandi sõjad.

I n g -
l i s e
s õ j a
l a e -
v a s -
t i k .

Peale armada sõjakäiku oli Inglisesõjalaevastik unustusse jäänud ja väga viletsasse seisukorda sattunud. Peale kuninganna Elisabeti surma oli asi nii kaugele läinud, et Põhja-Afrika mereröövlid (piraatid) karistamata Inglis kaubalaevu ära võtsid ja isegi Inglismaa randu röövisid. Alles peale 1630 a. hakkas Inglis kuningas Karl I jälle sõjalaevastikku soetama, milleks ta kodanikkudele eraldi maksu (ship-money) pea-

le pani. Sellega oli sõjalaevastikule juba teatud alus pandud, kuid ikkagi oli ta veel väga nõrk. 1639 aastal sai Inglise rahva enesearmastus jällegi raske hoobi; nimelt oli tol aastal Hollandi sõjalaevastik Inglise territoriaalvetesse tulnud ja Downs'ides (medalikud põhja pool Dover'it) Hispaania sõjalaevastiku purustanud. Alganud kodusõda ei lubanud inglasi otsekohe midagi ette võtta, kuid uus Inglismaa valitseja Oliver Cromwell ei võinud juhtumist Downs'ides unustada ja niipea kui riigi üldine seisukord seda lubas, asus Inglismaa viivitamata sõjalaevastiku korraldamisele. Sellele etteotsa astub 1649 a. väga anderikas inimene - Blake, kes küll elukutseline meremees ei olnud, kuid kellel kui laevakontori omanikul, juba merega lapsest saadik palju tegemist olnud. Tema algab energilist tegevust prints Ruperti vastu, kes osa Cromwellist taganenud Inglise laevastikuga Stuarti sõost kuningale võimu tagasi võita tahtis. Blake ajab Ruperti kuni Vahemereni taga, purustab tema laevastiku ja igalpool tõstab Inglise lipu autoriteeti. Siiski oli üks riik, kes ei tunnistanud inglaste võimu - see oli Holland.

Peale armada sõjakäiku oli Holland oma võitlust Hispaania vastu jatkanud ja iseseisvuse kätte saanud, kus juures nende kätte suurte jõgede - Reinini ja Scheide - suud jäid. Sellega sattus kogu Kesk-Euroopa kaubandus mere kaudu Hollandi kontrolli alla. Senini oli merekaubanduse kõige tähtsam keskpunkt Antwerpen olnud; nüüd, kus see linn ühes Niederlandiaga (praegune Belgia) Hispaania omaks jäi ja väljapääs merele Hollandi käes oli, langes selle linna kaubandusline tegevus ja läks Amsterdamini ning Rotterdami kätte üle. Nagu üleval tähendatud, oli Inglise laevastik täiesti alla langenud, ka Hispaania ja Portugaalia võim merel oli tublisti langemas, Prantsusmaa oli merel nõrk ja pööras suuremat tähelepanu ainult oma võimu suurendamise peale mannermaal. Sellega läks hollandlastel korda, ilma et keegi neid selles takistanud oleks, suuri asu- maid omandada ja mis peasi - kaubandust merel peaaegu oma monopoliks teha. Nende kaubalaevastiku hulka

H o l -
l a n -
d i
s õ -
j a -
l a e -
v a s -
t i k.

kuulus XVII aastasaja keskel umbes 20.000 kaubalaeva. Ka kalapüügi, eriti heeringapüügi, mida kõige kasulikumaks loeti, olid nad Põhjamerel oma monopoliks teinud ja ei lubanud teistele rahvastele sel merel kalu püüda. Iseäranis kannatasid selle all inglased, sest juhtus tihti, et hollandlased Inglise kalapüüdjatelt terve saagi ära võtsid.

Sarnase teguviisi peale inglased muidugi rahulikult vaadata ei võinud ja nad võtsid oma kaubanduse ning au kaitseks mitmed abinõud tarvitusele.

Üks sarnane abinõu oli kuulus navigatsioon akt (Navigation Act), millega 1651 a. Inglise parlament teiste riikide kaubalaevadele sissesõidu Inglise sadamatesse ära keelas, väljaarvatud juhused, kui laeva laadungiks kaubad olid, mis maal valmistatud, mille lipu all laev sõitis. Sarnane määrus oli otsekohe Hollandi vastu sihitud. Samuti nõudsid inglased saluteerimist Inglise lipule Inglise vetes, kus juures vete piir aga äratähendamata jästi.

Kõik need määrused ei meeldinud hollandlastele ja peale mitmekuuliste läbirääkimiste lõppes asi sellega, et sõda 1652 aastal lahti puhkes. Sõja otsekohe ne põhjus on selle aja järgule väga iseloomustav. Nimelt kohtas Hollandi admiral Martin Tromp Dover'i kohal Blake'i ja ei saluteerinud temale õigel ajal admiralilipuga, see on, ei lasknud oma lippu poolde vardasse. Blake avas otsekohe tule. Tromp vastas ja sellega oli lahing alanud.

I s 6-

d a

1652-

-1654.

See esimene sõda kestis kuni 1654 aastani ja oli puht meresõda, sest kumbki pool ei võtnud mingisuguseid operatsioone maal ette. Geograafiliselt oli Inglismaa eesõigustatud seisukorras, sest tema asupaik võimaldas kogu Hollandi merekaubandust kontrolli alla võtta ja kõiki kaubalaevu, kas Inglise kanaalis ehk Shoti ja Norra vahel kinni pidada. Pealegi oli inglased tol ajal veel väikene kaubalaevastik, kuna hollandlased majandusliselt täiesti omast suurest kaubalaevastikust ja kalapüügist ära rippusid. Sellepärast valiski Inglismaa oma operatsioonide eesmärgiks Hollandi kaubalaevastiku ja kalapüügi vastu võitlemise, mida strateegiliselt õigeks ei saa pidada, sest merekauban-

duse hävitamist oleks mitu korda kergem läbi viia olnud, kui operatsioonid otsekohe vaenlase elava jõu - sõjalaevastiku - vastu oleks sihitud. Suur pahe seisis veel selles, et inglased ülesseatud eesmärgi kättesaamiseks oma jõudusi mitmesse ossa pidid jagama, mis hollandlastele võimaluse andis oma terve laevastikuga nende osade vastu välja astuda ja neid purustada. Ainult tormiliste ilmade tõttu pääses Blake sellest hädast. Edaspidi talitasid aga ka hollandlased strateegiliselt mitte õieti, tarvitades oma sõjalaevu peasjalikult konvoide saatmiseks.

Esimese aasta jooksul tulid mitmed kokkupõrked mõlemate laevastikute vahel ette, kus juures lahingud mõnikord inglaste, mõnikord hollandlaste kasuks lõppesid. Üks asi oli aga selge, nimelt, et inglaste laevad, võrreldes hollandlaste omadega, paremad olid ja juhtumisel kui jõud enam vähem ühetaolised olid, võit inglaste kätte langes. Selles oli süüdi Hollandi organisatsioon, kus sõjalaevastikul ei olnud mitte ühine admiraliteet, vaid igal viiel provintsil omaette. Iga provintsi korraldas sõjalaevastikku omamoodi, pealegi oli Hollandi laevastikus mitu korda rohkem relvastatud kaubalaevu kui inglastel, kes rohkem puht sõjalaevu ehitasid. 1653 aastal valisid inglased oma operatsioonile õige eesmärgi, s. o. Hollandi sõjalaevastiku blokeerimise nende oma sadamates. Hollandi merekaubandus sai lõpmata suure kahjusid (inglased võtsid umbes 1700 kaubalaeva ära) ja aastal 1654 pidid nad rahulepingu allakirjutamisega tunnistama navigatsiooni akti. Väga õpetlik on asjaolu, et õige operatsioon eesmärgi valimine otsekohe häid tagajärgi andis ja Hollandit rahutegemisele sundis.

Kumbki pool ei jäänud rahutingimistega päris rahule. Holland ei tahtnud oma merekaubanduse piiramisega leppida, kuna Inglismaa arvas, et tema liig vähe kätte sai, sest Holland oli ikkagi veel merekaubanduse mõttes kogu Euroopas esimene riik ja konkureeris tuntavalt Inglismaaga. Põhjust sõjaks oli kerge leida, sest Inglise ja Hollandi

II s õ-
da
1665-
-1667.

kaubavahisuste vahel, missugused küll erafirmadena tegutsesid, kuid tegelikult asumaade asutajateks olid, olid alalised tülid käimas. 1663 aastal segas Inglise valitsus ennast vahele ja hakkas mitmeid Hollandi asumaaid Afrika lääne rannas ja Põhja-Ameerikas oma alla heitma. Ka Prantsuse kuninga Louis XIV segas end vahele, lubades Hollandile oma abi. Sealjuures oli temal aga tagamõtte - nõrgaks jäänud Hispaanialt Niederlandi ära võtta. Holland saatis oma poolt admiral Ruyter'i sõjalaevastikuga välja, et asumaaid tagasi võtta, mida Ruyter ka osalt tegi. Sellega algas asumaades sõjategevus juba 1664 aastal, kuna Euroopa vetes veel rahu valitses. Alles jaanuari kuul 1665 aastal kuulutas Holland sõja välja. Inglismaa saatis juba vara kevadel oma sõjalaevastiku Hollandi randa, tegutsedes nagu pärastpoolegi kahe sõja aasta jooksul, õige strateegilise põhimõtte järele sõja üleviimine vaenlase rannale. Väljasõit oli aga liig suure rutuga sündinud ja inglaster tuli juba kolme nädala pärast kodumaale sõita igasuguste tagavarade täiendamiseks. Vahepeal olid aga hollandlased oma laevastiku ka juba korda seadnud ja sõitsid Inglismaa poole. Lowestoft'i juures pörkasid mõlemad vaenlased kokku, kus juures hollandlased kõvasti lüüa said. Inglise võit on peaaegulikult paremate laevade ja kõvema distsipliiniga seletatav. Hollandi laevade komanderid ei täitnud tihti admiralide käske; astusid rivist välja ja tegutsesid täiesti omavoliliselt. Mõlemate eskaadrite tugevus oli peaaegu ühesugune. Inglise ei eksploateerinud oma võitu ja ei ajanud vaenlast taga, ni et lahingul peaaegu mingisuguseid strateegilisi tagajärgi polnud.

Järgmisel, 1666 aastal, nimetati Ameerikas admiral Ruyter Hollandi laevastiku juhatajaks. See oli inimene, kes oskas Hollandi laevastikku taktiliselt ja vaimliselt ette valmistada. Oma taktilistes käsukirjades rõhutas ta kohaalalhoidmise tähtsust, keelas ära omavolilist, ilma sellekohase käsuta, vaenlase tagaajamist, nõudis, ähvardades surmanuhtlusega, täpset admiralide manöövri kordamist, nägi ette lipusignaale ja nõudis hädaohu korral signaalraamatute

ja teiste saladokumentide uputamist, milleks raskused valmis pandud pidid saama jne. Oma käskudes ja kõnedes rõhutas Ruyter inglaste halva ümberkäimise peale sõjavangidega. Sõjavangis olnud mereväelased jaotas ta kõikide laevade vahel ära, mille tagajärg oli, et Hollandi laevad enam vangi ei sattunud, vaid kuni viimase võimaluseni lahingut jätkasid.

Inglis laevastikus olid umbes samased määrused juba ennemalt maksvad, kus juures iseäranis suurt rõhku koha alalhoidmise peale rivis pandi. Inglaste juures, kellel keskorganisatsioon olemas, said need määrused (fighting instructions) paremini ja täpsemalt täidetud kui hollandlastel. Inglise määrused andsid ainult liig vähe initsiatiivi võimalust üksikutele ülemustele, mis ka nende sõjalaevastikule, nagu seda edaspidi näha saame, 120 aasta jooksul saatuslikuks sai.

1666 aastal oli Prantsuse kuningas Louis XIV Hollandiga juba ametlikult liitu astunud ja lubanud oma laevastiku neile appi saata. Kartes laevastikkude ühinemist, tegi Inglise kuningas Karl II suure eksisammu; olukorraga mitte tuttav olles, saatis ta osa laevastikku prantslaste vastu, sellega jagas oma jõud kahte ossa.

Ülejäänud Inglise laevastik kohtas hollandlasi 10 juunil Dünkircheni juures ja astus nendega lahingusse, mis 4 päeva kestis. Inglastel oli 58 laeva ja hollandlastel 84. Kolm päeva kestis äge võitlus ilma et võit oleks kumbagi poole kätte langenud. Inglise manööverdasiid paremini, ka andis nende parem sõjaline ettevalmistus ennast tunda. Neljandal päeval läks inglastel korda oma laevastiku osaga ühineda, mis prantslaste vastu oli saadetud ja vahepeal Londonist käsu sai tagasi tulla. Sellega olid poolte jõud, kes kolme päeva jooksul tublisti kannatada saanud, peaaegu ühetalusteks välja kujunenud; nimelt oli hollandlastel ainult 64 laeva alles, kuna inglastel neid nüüd 60 oli. Inglastel oli see eesõigus, et nende laevade hulgas 23 oli, missugused veel lahingust osa võtnud ei olnud. Selle peale vaatamata, äpardus lahing ing-

N e l-
ja
p ä e -
v a n e
l a -
n a n e .

lastele, mida tuleb Ruyter'i ja Hollandi ariergardi admiral Tromp'i (Martin Tromp'i sugulane) teeneks lugeda (Joon.No 37).

Õeljapaevase lahingu neljas päev.
14 juunil 1666a.

█ inglased 1 - Ruyter.
▬ hollandlased 2 Tromp.

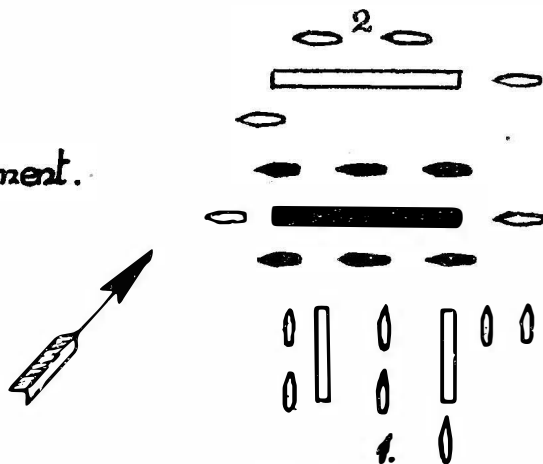
I moment.



II moment.



III moment.



Lahing algas paralleelkurssidel kõva SSW tuulega beidevindis. Nagu harilikult, oli kiirus väikene ja suurem osa purjedest sisse võetud. Kohti rivis alal hoida oli võrdlemisi raske ja mõne aja pärast oli Hollandi ariergard admiral Trompi juhatusel alla tuult jäänud. Üldse oli mõlemal pool rivi kaunis segamini läinud. Tromp lisas purjesi juure ja korjas kõik üksikud Hollandi laevad, mis tuule alla langenud, kokku ja kavatses Ruyteriga ühineda, kes umbes 35 laevaga inglased peale tuult jäänud. Kõigi luuvimiste peale vaatamata, ei läinud see tal korda ja ta otsustas tuule alt peale tungida, mis ka paremini õnnestas. Sellega olid inglased kahe tule vahele sattunud. Seda nähes, pööras Ruyter pärituule (fordewind) peale ja astus inglasetega ägedasse abordaashi. Inglased kaotasid selles lahingus 12 laeva, kuid ka hollandlased olid nii raskesti kannatada saanud, et järgmisel päeval kumbki lahingut jätkata ei suutnud ja mõlemad pooled kodumaa sadamatesse sõitsid.

4. augustil olid aga mõlemad pooled jälle nii tugevad, et nad merele sõitsid ja North Foreland'i (põhja pool Dover'ist Thames'i jõe suus) juures lahingusse astusid, kus juures hollandlased kõvasti lüüa said. Põhjuseks oli halb distsipliin Hollandi laevastikus ja inglaste parem artilleeria ning osavam süttelaevade kasutamine. Sellega oli õieti sõjategevus lõppanud ja inglased läksid Portsmouth'i, et siit Hollandi ja Prantsuse eskaadrite ühinemist takistada. Ühinemisest nii midagi välja ei tulnud ja 1667 aasta algul algasid rahuläbirääkimised, mis aga kaunis pikale arenesid. Alles siis, kui Ruyter samal aastal Thames'i jõkke sisse sõitis ja suure dessandi abil Londoni ümbruskonda laastas, sai rahu tehtud, mille järele navigatsioon akti määruseid veidi pehmendati, nimelt lubati Hollandile oma laevades Saksa kaupsid vedada. Samal ajal pidi aga Holland Inglismaale Uue-Hollandimaa (praeguse Ameerika Ühisriikide ida rand) üle andma, mille vastu nad Surinami (Hollandi Guyana Lõuna Ameerika NO rannal) said.

K o l -
m e s
s ö d a
1672 -
1674 a.

Inglismaa ei jäänud rahutingimistega rahule ja 1672 aastal puhkes sõda uuesti lahti. Sellel sõjal ei olnud enam puht meresõja iseloomu, sest inglastelega liitus Prantsusmaa, kelle eesmärk oli Hispaania Niiderlande ja osa Hollandist suurte Euroopa jõgede suudega kätte saada. Prantsusmaa algas sõjalist tegevust mannermaal, kuna liidu laevastik suure dessandi Hollandis maale saatma pidi. Ainult Ruyter'i suur energia ja osavus suutis selle kavatsuse kolme aasta jooksul nurja ajada. Ruyter seisis oma laevadega Hollandi madalikkude taga ja liitlased ei julgenud dessanti maale saatma hakata, kartes Ruyteri pealetungi. Mitmes lahingus saavutas Ruyter võidu, mis oli seletatav tema osavusega ja asjaoluga, et Prantsuse sõjalaevastik väga passiivselt tegutses ja tihti ainult lahingu pealtvaatajaks oli.

Prantslaste passiivsus ja Inglise rahva är-tundmine, et Prantsusmaa ainult Hispaanialt Niiderlandisi kätte saada püüdis, olid sõja täiesti ebapopulaarseks teinud, nii et Karl II pidi parlamenti survele rahu tegema. Rahutingimised olid Hollandile kaunis rasked. Kogu meri Norrast kuni Finisterre neemeni (Hispaania NW poolne ots) sai Inglise veteks tumistud, kus hollandlased Inglise lipule au andma pidid, mitmesugused asumaad läksid jälle Inglismaa kätte ja sõjakulude katteks pidi Holland Inglismaale suure summa raha maksma.

Hollandis kestis sõda Prantsusmaaga veel neli aastat, millise aja jooksul Inglismaa oma merekaubandust Hollandi arvel väga ja väga suurendas.

Hollandi sõjad on meresõjakunsti ajaloos tähtsad taktika põhimõtete väljakujunemise poolest, mida suur peetud lahingute arv soodustas. Teiseks tõusis Hollandi sõdade ajal Inglismaa esimeseks merevõimuks ilmas ja pole sest ajast saadik kuni praeguse ajani ilmaski enam langenud.

3. Prantslaste meresõja kunst.

Prantslaste sõjalaevastik sai asutatud kardinaali

nal Richelieu poolt XVII aastasaja algul ja moodustas enesest sel ajal juba kaunis tugeva sõjalise üksuse, kuid peale tema surma (1642 a.) lagunes laevastik, uusi laevu ei ehitatud, olemasolevaid ei hoitud korras ja isiklik koosseis läks laiali. Alles Louis XIV ajal hakkas mere-minister Colbert laevastikule suuremat tähelepanu pöörama. Peale uute laevade ehitust said laevastiku baasid korda seatud, isiklise koosseisu väljaõpetamiseks koolid asutatud j. ne. Laevastik võttis ka osa Inglis-Hollandi sõdadest, olles II sõja ajal liitus hollandlastega ja III sõja ajal inglastega, kuid laevastiku tegevus oli väga tagasihoidlik, mis on sellega seletatav, et kuningas Louis XIV ei olnud tähtis liitlaste toetamine, vaid ta tahtis ainult Hollandit nõrgendada, mis oleks temale kergendanud Hispaania Niderlandide vallandamist ja sellega oma peaesmärgi - territooriumi suurendamise - kättesaamist.

Prantsuse territooriumi suurendamine selles suunas oli aga vastolus Inglismaa huvidega, sest kui suurte Euroopa jõgede suud ühe tugeva mannermaa riigi alla oleks sattunud, siis oleks mannermaal Inglismaale uus konkurent merekaubanduse alal tekkinud. Senini olid need jõesuud Hollandi käes, missugune sõdade jooksul juba küllalt nõrgendatud, et Inglismaale mitte hädasohklik olla.

See asjaolu ongi peapõhjuseks kõigile sõdadele, milledest Inglismaa mannermaal senini osa on võtnud.

Esimese sarnane sõda oli niinimetatud Orleani sõda (1688-1697), millest mõlemate poolte (Inglismaa-Holland ja Prantsusmaa) laevastikud kaunis edukalt osa võtsid. Sõja lahtipuhkemise ajal seisis Prantsuse laevastik kaunis kõrgel. Rahu ajal, mis üle 10 aasta kestis, oli Colbert, kasutades Inglismaa neutriteeti, riigi majanduslist seisukorda tõstnud, kaunis palju asumaid omandanud ja sõjalaevastiku organiseerinud. Peale tema surma (1683 a.) hakkas

V a s -
t i k u
a s u -
t a m i -
n e .

P r a n t -
s u s e
k u n i n -
g a
e e s -
m ä r k .

V a s t -
o l u
I n g -
l i s -
m a a
h u v i -
d e l e .

O r -
l e a -
n i
s õ -
d a .

laevastik | | rahapuuduse all kannatama, kuid selle peale vaatamata, oli see ikkagi veel võim, millega Inglismaal tõsiselt rebkendada tuli. Sõda algas marmormaal Prantsusmaa ja Saksamaa vahel. Viimasega ühines Hollandi maavalitseja (Statthalter) Vilhelm Oranien, kes Inglismaal katoliku usku Stuartite vastu tõstetud revolutsiooni ajal, kui Inglise kuninganna abikaasa, Inglise troonile sai ja ka selle maa sõja sisse tõmbas. Viimast oli temal võimalik ainult selle tõttu teostada, et Louis XIV midagi ette ei võtnud Vilhelmi dessantväega Inglismaale ülesõidu takistuseks.

Sellelega sõdisid Prantsusmaa vastu kaks tugevamat mereriiki. Järgmisel aastal tegid prantlased jällegi strateegilise vea; selle asemel, et nende poolt Iirimaaale dessandiga maalesaadetud Stuart'i soost kuningat laevastikuga alaliselt toetada, võimaldasid nad inglastele mõne laevaga alalist ühendust Inglismaa ja Iirimaa vahel pidada.

1690 a.

Allas 1690 a. tabas Louis XIV õige tee vaenlase laevastiku vastu tegutsmiseks; nimelt Hollandi ja Inglise eskaadrite ühinemise takistamine, millega saavutas võidu iga laevastiku üle üksikult. Prantsuse laevastiku eesotsas seisis amerikas admiral krahv Tourville, kes oli mitte ainult sõjamees, vaid ka wilunud meremees, mille tõttu laevastiku isiklik koosseis väga hästi taktiliselt väljaõpetatud oli.

See admiral sai käsu Portsmouth'is seisva Inglise admiralile Herbert lord Torrington'ile kallale tungida. Tourville'l oli 70 laeva, Herbertil ainult 57, mille tõttu viimane Londonist luba palus idapoolle sõita ja alles Thames'i jõe suus lahingusse astuda, põhjendades oma palvet sellega, et terve laevastik avaldab teatavat M U vaenlase peale, kujutades enesest "fleet in being", kuna lüüasaanud laevastik tõstab vaenlase meeleolu ja kutsub energilisemat tegevust tema poolt välja. Peale selle oli lootus enne Thames'i jõe suhu jõudmist, väljasaadetud laevastiku osadega ühineda ja rannapatareide tule kaitse all lahingusse astuda. Londonis oldi väga halvast arvamises

Prantsuse laevastiku ettevalmistuse kohta ja anti Herbert'ile kategooriline käsk sealsamas lahingusse astuda. Admiralil tuli sõna kuulda ja ta astus Beachy Head'i (neem Portsmouth'i ja Dover'i vahel - kaart No 28) juures lahingusse, sai aga Tourville'i taktiliselt parema manööverdamise tõttu, kõvasti lüüa. See parem manööverdamine seisis selles, et Tourville'il korda läks inglaste avangardi, mis hollandlastest koosnes, kahe tule vahele võtta ja neile suuri kahjusid sünnitada. Ainult kiire ankrule minek, mida võimaldas tugev mõõna voolus, päästis avangardi täielisest hävinemisest. Herbert'i eskaader oli väga raskest seisukorras ja täielik hävinemine oleks teda ootanud, kui Tourville teda energiliselt taga oleks ajanud. Viimane saatis aga ainult Fregatid inglastele järele, kõik lahingulaevad hoidis ta aga piinlikult ravis, mille tõttu terve laevastiku kiirus kõige pikaldasemast laevast olenes.

Inglased kaotasid selles lahingus umbes 12 laeva, ka ülejäänud olid õige raskest seisukorras. Seega olid prantslased Inglise kanaalis küll pere-meesteks saanud, kuid nad ei kasutanud seda millekski ära. Sarnane strateegiline viga andis enast otsekohese tunda, sest juba mõne kuu pärast oli Inglise laevastik uuesti lahinguvalmis.

Järgmisel aastal määrati Prantsusemaal mereministriks Pontchartrin. Suured kulud, mis sõda mannermaal nõudis, sundisid väljaminekuid sõjalaevastiku peale vähendama. Pontchartrin'il tuli mõte laiemas masstaabis nõndanimetatud ristleja ehk kaaperisõja (Vene ja Saksä keeltes, Prantsuse keeles - guerre de course) peale üle minna. Juba Colbert'i ajal oli sel alal palju tehtud ja kaaperite tegevusele seaduslik alus pandud. Enne Colbert'i tuli tihti juhtumisi ette, kus kaaperite tegevus peaaegu millelegi mereröövlite omast ei erinenud. Nüüd loodi kindel kord, mille järele kaaperilaev valitsuse poolt sellekohase kaaperi tunnistusega varustati. Ära võetud vaenlase laev ühes laadungiga sai ainult

1691 a.

ja k a a -

p e r i

s õ ä a.

siis kaaperi omanduseks, kui ta sellekohase priisikohtu poolt "heaks priisiks" tunnistati. Priismüüdi enampakkumise teel ära ja saadud summa jaotati järgmiselt: üks kolmandik kaaperilaeva omanikule, üks kolmandik isikule, kes laeva toidumoonna ja igasuguse laevamaterjaliga (trossid, purjed jne.) varustanud ja üks kolmandik kaptenile ning meeskonnale.

Tihti andis ka riik oma sõjalaevu eraisikutele tarvitada, kusjuures siis üks kolmandik priisirahast riigi kasuks kinni peeti. Kaaperite kaptenitest kujunesid välja niisugused rahvakangelased, nagu Jean Bart ja Duguay Trouin, kelle nimed veel praegugi Prantsuse sõjalaevad kannavad.

Pontchartrin'ile ei olnud aga üks asi selge, nimelt see, et kaaperisõda ainult siis häid tagajärgi annab, kui korda läheb vaenlase sõjalaevastikku kinni pidada, seega takistada teda kaaperilaevu tagaajamast.

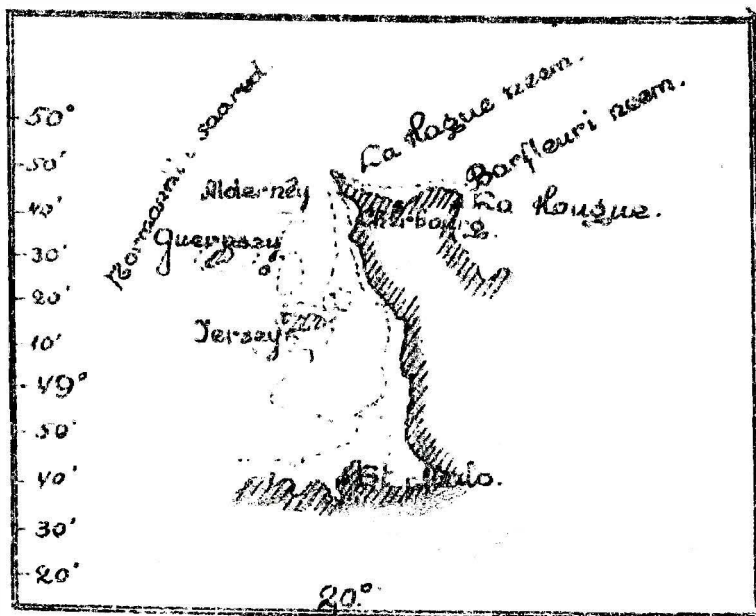
Esimisel, s. o. 1691 aastal ei pääsenud Pontchartrin'i ökonoomia poliitika veel mõjule, vaid suur laevastik saadeti Tourville juhatusel kesksuvel merele. Tourville'ile sai tegevuskava kuni peensusteni ette kirjutatud, nii et tal igasugune isiklik tegevusvabadus puudus.

Peaülesandeks oli tal merel viibides ja Inglismaa randu ähvardades, Inglise laevastikku enese peale tõmmata, kuid igal juhtumisel pidi ta lahingust hoiduma. Tourville'i sai selle ülesandega eeskujulikult hakkama, alustades oma kuulsat "lahitise mere sõitu", (campagne du large, deep sea ehk off shore cruise), millega ta 7 nädala jooksul inglasi ninapidi vedas. Oma eeskujuliku luureorganisatsiooni tõttu oli ta vaenlase asupaigast alati informeeritud, kuna viimane kunagi ei teadnud, kus prantslaste peajõud asuvad. Nelja nädala jooksul hoidis ta ennast 15-30 miili inglastest tuule peal. opereerides mere osas, mille suurus N-S suunas - 75 miili ja Ouessant'ist (Ingliskeeles Ushant, kaart No 28) W suunas - 120 miili oli. Samast teguviisi tuleb eeskujulikuks pidada, see oli vöi-

malik ainult laevastiku hea taktilise väljaõppe tõttu. See sõit andis otsekohse häid tagajärgi, sest Inglise laevastiku kinnipidamisega prantslaste poolt, võisid kaaperid vabalt tegutseda.

Järgmisel, 1692 aastal, kavatses Louis XIV suure dessandi Inglismaale saata, milleks Frantsuse Vahemere ja Inglise kanaali laevastikud juba vää kevadel, enne Inglise ja Hollandi laevastikkude ühinemist La Hougue'ist (kaart No 38) 30.000 maaväe Inglismaale pidid viima. Mitmesugused takistused ei lubanud aga

La Hou
gue
la-
hina
(Skema
No 39).

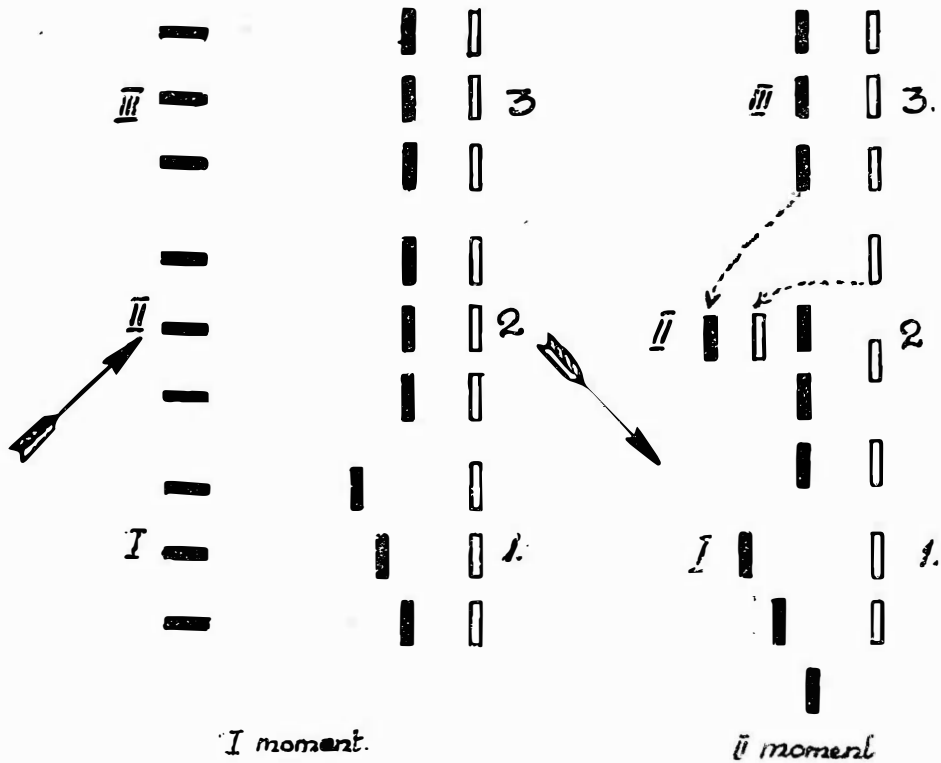


Kaart No 38.

seda plaani täide viia: Vahemere laevastik sattus Gibraltari juures tormi kätte, sai tuntavaid vigastusi, ning jõudis Inglise kanaali alles Juuli kuus; Bresti laevastik sai mitmesuguste takistuste tõttu poolteise kuulise hiljaksjäämisega

La Blouque (Barfleuri neeme) lahing.

29 mail 1692 aastal



— — Prantslased.

□ — Inglise ja Hollandlased.

I, 1 - avangvaard; II, 2 - tsentrum; III, 3 - aringvaard.

Skeem No 39.

valmis, kuid vastutuulte tõttu ei saanud veel mitme nädala jooksul välja sõita. 29. mail 1692 a. kohtas Tourville Inglis-Hollandi laevastikku umbes 20 miili La Hague neemest põhjapool.

Inglastel oli 88 lahingu- ja 60 väiksemat laeva, 6700 suurtüki ja 38.000 mehega. Tourville'il aga ainult 45 lahingu- ja umbes 20 väiksemat laeva - 3200 suurtüki ja 21.000 mehega.

Tourville' oli jälle Louis XIV käest üksikasjalised ettekirjutused saanud, muuseas ka otsekohese käsu vaenlasele peale tungida, tema tugevuse peale vaatamata.

Kui selgus, et Vahemere laevastik õigeks ajaks kohale ei jõua, tahtis Louis XIV oma ettekirjutusi küll muuta, kuid et väljasaadetud laevad enam Tourville'i kätte ei saanud, otsustas viimane kuninga käsu järele lahingusse astuda, vaatamata selle peale, et tegelik olukord seda ei oleks lubanud.

Tourville oli inglastest peal tuule (SW) ja pööras umbes 9 miili kaugusel vaenlase poole, sõites parema halsi pakstaagiga.

Inglased ootasid teda rahulikult sõites vähendatud purjedega loovituulega (beidewind) paremal halsil. Tuul jäi aga väiksemaks ja lahing võis alles 1½ tunni pärast algada.

Tähelepanu väärrib Tourville'i pealetungimise plaan. Senini oli viisiks laev-laeva vastu võitluse astuda, kuid siin seda tehes, oleks aga prantslased inglaste avangardile ehk ariergardile võimaluse annud, neid kahe tule vahele võtta. Seda silmaspidades, andis Tourville käsu iga eskaadrile ühe vaenlase eskaadri peale tungida, olgugi, et prantslaste liin seega väga pikaks venis. Samuti õieti talitas Prantsuse avangardi ülem, kui ta energiliselt inglaste avangardi esimese laeva kallale tungis ja seega neilt võimaluse võttis ette sõita ning vündates (overstaagi pöörang) pealt tuule teiselt poolt peale tungida.

Peale selle asus Prantsuse laevastik veel peilrivisse, nii et ainult esimesed laevad lahingusse astusid, kuna tagumised tulepiirkonnast välja sõitsid.

Tourville sõitis tsentrumiga vaenlasele täiesti ligidale ja tungis oma laevaga Inglise laevastiku juhataja, admiral Russel'i laeva kallale.

Inglaste suure ülekaalu tõttu tekkivad aga mõne aja pärast prantslaste eskaadrite vahel suured vahed; seda kasutavad inglased ära, tungides prantslaste ariergaardi ja tsentrumi vahele ning ähvardavad viimast kahe tule vahele võtta. Vahepeal on aga tuul NW peale pööranud, mis Prantsuse ariergaardile võimaluse annab tsentrumile viie laevaga appi tulla. See on jälle näiteks, kui hästi prantslased taktika põhimõtetest aru said (vastastikku abiandmise põhimõte). Seega tekib keskel suur laevade koondumine. Kuna tuul vahepeal täiesti on vaikinud, on Tourville sunnitud paadid alla laskma, et tekinud segaduse lahendamiseks laevu eemale pukseerida. Inglased teevad sedasama, kuid paks udu lahutab mõlemad laevastikud üksteisest. Ära kasutades tugevat tõusu voolu, läheb Tourville ankrule; tema eskujule järgnevad veel mõned ja segadus läheb suuremaks. Nüüd katsuvad inglased suvitelaevadega Prantsuse admiraalilaeva põlema pista, kuid Tourville'il läheb korda end viie suvitelaeva eest päästa, neid kas paatidega kõrvale pukseerides ehk ankrult lahkudes.

Lõpuks läheb kogu Prantsuse laevastikul korda ennast vaenlasest täiesti eemale tõmmata.

Inglaste suure ülekaalu peale vaatamata, ei kaotanud prantslased mitte ühte laeva, kuid vigastused olid siiski nii suured, et nad sunnitud olid kuhugile ära sõitma. Üksel tõusis tasane O tuul ja Tourville andis signaali ankrult lahkimiseks. Laevade laialiõlemise pärast oli signaali täitmine väga raske, kuid

siiski oli Tourville'il päikese tõusuks 35 laeva koos. Vaikne tuul takistab inglasi prantslasi ta- gaajamast ja varsti jäävad mõlemad pooled ankrule La Hague neemest W poole. Öösel vastu 31. maid tõuseb jälle SW tuul ja Tourville kavatses manner- maa ning Normanni saarte vahelt St. Malo'sse sõita. Kuna farvaater siin suurte tõusu ja mõõna voolude tõttu väga hädas on, riskeerivad ainult 20 laeva sealt öösel läbi sõita. Ülejäänud 15 laeva (10 sõitsid otsekohe Bresti) ühes Tourville'iga sõidavad Cherbourg'i ja La Hougue'isse, kus neid inglased peale ägedat lahingut 2 juunil vallanda- vad ja põlema panevad.

Mõned nimetavad puht mere lahingut "Barfleu- ri neeme lahinguks" ja ainult viimast võitlust La Hougue'i reidil - "La Hougue'i lahinguks"; kuid harilikult on terve see viiepäevane võitlus "La Hougue lahingu" nime all tuntud.

Lahing ise on mitmes asjas väga õpetlik. Muuseas näeme siin selgesti, et ei tohi, väljamin- nes strateegilistest huvidest, laevastiku juhata- jale tema taktika kohta täpipealseid ettekirjutu- si anda, sest võimata on ette näha olukordade kujunemist igasugusel kohal ja ajal. Nii kirjutas Louis XIV Tourville'ile ette inglastele kallale tungida, vaatamata nende tugevuse peale; väljamin- nes strateegilistest huvidest, nimelt tegevusvaba- duse saavutamisest merel, mis oleks võimaldanud dessanti Inglismaale saata. See käsk anti oletu- tega, 1) et Inglise laevastik hollandlastega veel ühinenud pole ja 2) et Tourville Prantsuse Vahe- mere laevastikuga ühiselt tegutsema saab. Tegeli- kult kujunes olukord hoopis teisiti; et aga Tour- ville seda arvesse ei tohtinud võtta, tuli lõpu- resultaadi prantslastele õige kurb.

Prantslaste eeskujulik tegevus taktilises mõttes selgub lahingu kirjeldusest.

Suure võidu peale vaatamata, ei kasutanud inglased seda ära; isegi kaaperite pesad Dünkirche- nis ja St.Malo's jäid puutumata. Prantsuse laevas-

L a h i n -
g u
h i n -
d a m i -
n e .

S õ j a
l õ p p .

tik oli siiski selles sõjas surmahoobi saanud; sõda mannermaal nõudis ikka suuremaid summasid ja laevastiku jaoks jäi väga vähe üle, üldse pühendati temale ikka vähem ja vähem tähelepanu.

Rahutegemisel kaotas Prantsusmaa peaaegu kõik, mis ta eelmistes sõdades oli saanud ja pidi Inglismaale ning Hollandile merekaubanduse mõttes suuri eesõigusi andma.

Sõda His-
paania
päranduse
pärast.

Ka järgmises suures sõjas Hispaania päranduse pärast (1702 - 1713) pööras Prantsusmaa suuremat tähelepanu ainult kaaperi sõjale, sellega võimaldades sõja lõpuks inglastele Vahemeres juba jäädavaid baasid omandada, nagu Gibraltar ja Minorca saar.

Paul
Hoste'i
raamat.

Tourville'i eeskujulik taktika ei jäänud aga unustusse, vaid jäi Prantsusmaal püsima ning andis ennast ka tulevates sõdades veel tunda kuni lõpuks suure revolutsiooni tõttu laevastiku isiklik koosseis täiesti hävitatud sai.

Tourville'i taktilised vaated ja juhtnõbrid ilmusid trükist 1697 aastal, pastori Paul Hoste'i raamatuna: "L'art des armées navales ou traité des évolutions navales" (Sõjalaevastikkude kunst ehk traktaat mereväe manööverdamise kohta).

See on esimene raamat, mis üldise meretaktika alal on ilmunud. Praegusel ajal paneb muidugi imestama asjaolu, et sarnase raamatu üks preester kirjutas, kuid see on sellega seletatav, et Hoste, kes ühtlasi ka matemaatika õpetaja oli, Tourville'i lipulaevas kõik tema sõjakäigud kaasa tegi. Stenzel arvab, et suurem osa raamatust koguni Tourville'i näpunäidete järel kirjutatud on, põhjendades oma arvamist sellega, et krahv Tourville'il enesel sünnis ei olnud raamatut kirjutada, mida sel ajal alama seisuse tööks peeti.

Hoste'i raamat annab kõige parema pildi tol ajal valitsevatest taktilistest vaadetest. See ei ole mitte ainult teoreetiline töö, mis käsitleb formaalset taktikat, vaid annab ka palju näpunäiteid ja põhimõtteid tegeliku taktika

jaoks. Tutvunedes tööga, peame imestama, kui vähe täiesti õiged põhimõtted tegelikult tarvitust leidsid. Muidugi on teosel praegusel ajal teada olevatest taktika põhimõtetest, väljaminek, mitmedki puudused, nii ei ole küllalt toonitatud liikuvuse tähtsust lahingus, jõudude ülekaalu ja nende koondamist õigel kohal ning õigel ajal, samuti energilist vaenlase tagasjämist; viimane on seletatav sellega, et tol ajal ei olnud veel küllalt selge moraalse võidu tähtsus.

Laevastiku tuule peale asumise paremusi põhjendab Hoste järgmiste asjaoludega:

1. Laevastik, mis tuule peal asub, võib lahingu alguse momenti valida, kus juures temast ära ripub kui kaugel maa pealt ta lahingusse astub. Samuti võimaldab see asupaik ka vaenlase laevastiku osale peale tungida ja teda sundida lahingut vastu võtma.
2. Võib süütelaevu kergemini kasutada.
3. Tuule peal olles, on kerge ära kasutada võimalikke vahesid vaenlase rivis, neist läbi tungides ja vaenlast kahe tule vahele võttes.
4. Suüts ei takista silmanägemist.
5. Kuigi tuule all oleval laevastikul jõudude ülekaal olemas, on tal seda peaaegu võimata tuule peal asuva laevastiku vastu ära kasutada.

T u u l e -
p e a l -
n e l a e -
v a s -
t i k .

Alltuule asuval laevastikul leiab Hoste järgmised paremused olevat:

1. Valjust tuulest tekkiva suure kallaku juures saab kauemat aega alumise teki suurükke kasutada.
2. Vigastatud laevadel on kergem lahingut katkestada, tuulest ära pöörata ja oma laevastiku kaitse all oma vigastusi rahulikult parandada.
3. Alltuule asuv laevastik võib igal ajal lahingut katkestada.

Laevastiku asupaigal tuule all on aga järg-

T u u l e -
a l u n e
l a e -
v a s t i k

misel halvad küljed:

1. Kui lahing lühikese maa tagant sünnib, võib vaenlase mitteärapõlenud suurtükiväe kergesti tulekahju välja kutsuda.
2. Lähistused veeliinil takistavad teise halsi peale pööramist ja nõuavad ennem nende parandamist, mis mõnikord manööverdamise vabadust takistada võib.

Tegeliku taktika alal annab Hoste kaunis täpseid juhtnöbre:

1. Kuidas tuulepealset asupaika kätte saada.
2. Kuidas oma jõudusi osa vaenlase jõudude vastu koondada. Siin on peasjalikult silmaspeetud ariergardi ümberhaaramist.
3. Tagaajamine kiirsõitjate laevadega, vaatamata rivi ühtluse peale.
4. Haaramise ärahoidmiseks peab nõrgem pool oma rivi pikendama, asetades laevu üksteisest kaugemale (vt. La Hougue'i lahing).

Ü l d i -

s e d

j u h t -

n õ õ -

r i d.

4. Meresõja kunst XVIII aastasajal

kuni Prantsuse revolutsioonini.

Kuni Prantsuse revolutsioonini arenes meresõja kunst vähe. Kõik oli, nii sõjelda, surnud punktil. Alles selle ajajärgu lõpul hakkab laevaehitus arenema. Põratakse suuremat tähelpanu laeva tugevamaks (diagonaalsidestus) ja vastupidavamaks (vasest vooder) tegemise peale, mis võimaldab palju pikemaid sõitusi ette võtta ja ei nõua ka alalist mahatakeldamist talveks.

Tugevam ehitus võimaldas ka suurema relvastuse asetamist ja sellega "kogupaugu kaalu" suurendamist, mida sõl ajal laeva eriti tähtsaks omaduseks peeti. Viimase omaduse suurendamiseks mõjus kaasa ka uue kerge suurtüki tüübi - karro-naadi - ülesleidmine, millistega küll ainult lähikese maa peale lasta võis, kuid selle eest võis neid nende kerg aalu pärast suuremal arvul laevale mahutada.

Aastasaja lõpul paranevad ka meeskonna elu hügieenilised tingimised. Väljaõppe alal tehtakse juba rohkem tööd: alalisi kaadrid suurendakse ja rahu ajal saadetakse laevad suvel sõidu ja praktika saamiseks merele.

Meresõja mõttes tähtsamates sõdades, nagu - Hispaania päranduse sõjas (1701-1713), Austria päranduse sõjas (1740-1748), seitsmeaastases sõjas (1756-1763) ja Inglise-Ameerika asumaade iseseisvuse sõjas (1778-1783) paistab silma laevastiku strateegilises mõttes mitte õige tarvitamine, sest pea alati antakse laevastikule teise järgu tähtsusega ülesanded, nagu vahelduvate baaside valdamine, konvoide saatmine ehk äravõtmine jne. Osalt võib samast teguviisi ka sellega seletada, et sõjategevus kodumaast kaugemel asumaadel sündis, purjelaevade liikumine aga niivõrd pikaldane oli, et pikema aja peale väga raske oli mingisuguseid kavatsusi teha.

A j a -
j ä r g u
i s e -
l o o -
m u s -
t a -
m i n e .

Laevaehituse arenemisega avanevad aga sel ajal õige laiad perspektiivid tegevuspiirkonna suurenemises ja võrdlemisi väikses ärarippu-
ses baasidest.

Taktika alal on see ajajärk meile palju negatiivseid nähtusi järele jättnud. Endised taktika põhimõtted on nagu unustusse jäänud, selle asemel püütakse ülesseada kindlaid reegleid, sellepärast nimetakse mõnikord tervet seda ajajärku ebaõigete taktika põhimõtete ajajärguks. Alles Ameerika sõja lõpul näeme jälle taktika alal õigeid võtteid.

Ebaõigete taktika põhimõtete tarvitamise näitustena on väga õpetlikud Toulon'i ja Minorca lahingud.

T o u -

l o n i

l a -

h i n g .

Austria päranduse sõjas aastal 1744 tuli Toulon'ist välja Prantsuse-Hispaania ühendud laevastik, mida inglased juba mitu kuud olid blokeerinud. Poolte jõud olid järgmised: liitlastel - 27 lahingulaeva, 3 fregatti ja 3 süütelaeva; inglastel 29 lahingulaeva, 10 fregatti ja 2 süütelaeva. Inglise admiral Matthews hakkas jalamaid liitlasi taga ajama. 22. veebruaril kohtusid vaenlased üksteist, olles va-
saku halsi peal, kus juures inglased tuule peal asusid. Hispaanlased moodustasid liidulaevastiku ariergaardi ja tsentrumi tagumise osa. (Skeem No 40-I).

Puhus kerge tuul O-st, vaikimise tendentsiga. Liitlaste avangard ja osa tsentrumist sõitsid koos. Nende kiilvees sõitsid väikese vahega 4 Hispaania laeva ja veidi suurema vahel järele ülejäänud 5 Hispaania laeva. Inglise ariergard oli tuntavalt eemal tuule peal. Admiral Matthews tõmbas ülesse signaalid "lahingu rivisse astuda" ja "lahingusse astuda".

Kolm tundi hiljem oli inglaste ariergard ikka veel kaugel eemal. Matthews otsustas nüüd kolme Hispaania laeva peale tungida, mis teis-

test semal sõitsid ja neid purustada. Kindlas usus, et teised laevad tema manöövert kordama saavad, pööras ta ilma signaali "vaenlase peale tuulest ära pöörata" üles tõmbamata, oma lipulaevaga vaenlase poole. Tegelikult jälgisid tema eeskujule aga ainult kaks laeva, nimelt üks tema ees ja teine taga. (Skeem No 40-II). Seega ei läinud Matthews'i kavatsus, jõudude ülekaalu vaenlase laevastiku osa vastu koondada, mitte täide. Viis tema ees sõitvat laeva avasid kaugel maa pealt tule üksikult sõitva vaenlase laeva peale, jäädes seejuures rivisse. Inglaste avangard ei võinud tuulest ära pöörata, sest siis oleks prantslastel, kelle liin mitu korda pikem oli, võimalus avanenud neid kahe tule vahele võtta. Sellest sai avangardi juhataja aru ja sõitis seepärast tihedas loovituules. Laevad, mis Matthews'i taga sõitsid, jäid rahulikult rivisse, kuna nemad ja ariergard oleks tingimata pidanud taha jäänud Hispaania laevade kallale tungima.

Matthews astus kolme Hispaania laevaga ägedasse võitlusse ja sundis varsti kaks nendest rivist lahkuma. Vahepeal olid aga mahajäänud Hispaania laevad lähemale jõudnud (skeem No 40-III) ja ähvardasid Matthews'i suure ülekaaluga. Veidi enne seda oli ühe Inglise avangardi laeva komander - captain Hawke - oma initsiatiivil üksiku Hispaania laeva kallale tunginud ja teda sundinud lippu alla laskma (skeem No 40-III).

Prantsuse laevastiku juhataja, nähes hispaanlaste rasket seisukorda, otsustas neile appi minna, milleks järjekorras vântama hakkas (Skeem No 40-IV). Nähes seda manöövrit, halssis (fordewindi pöörang) Inglise avangardi juhataja ühe korruga ja sõitis tagasi, kus juures tema laevade rivistus segamini läks. Ka Matthews ja Hawke, kellele keegi appi ei tulnud, olid summitud tuulesse pöörama ja rivisse astuma. Mõne aja pärast andis Matthews signaali kõigile korruga vändata ja uue halsi (parema) peal lahingu rivisse astuda.

Touloni

laging

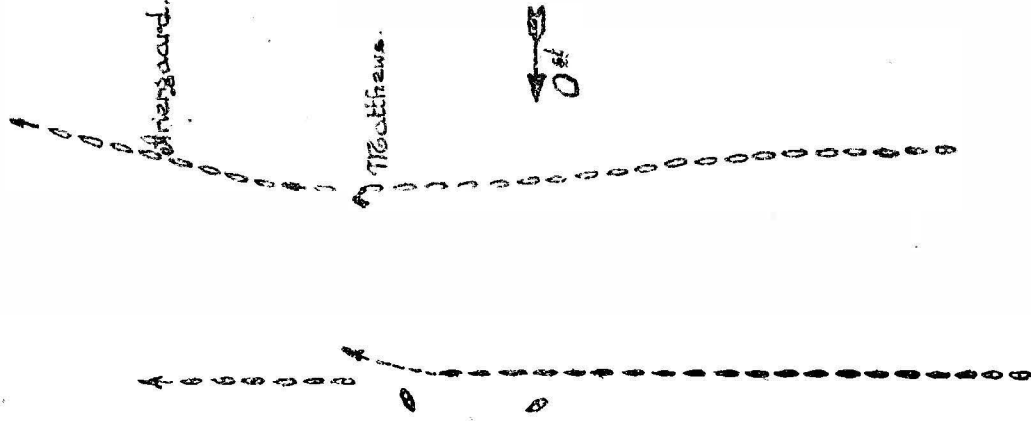
22. reebuaril

1744 anstal

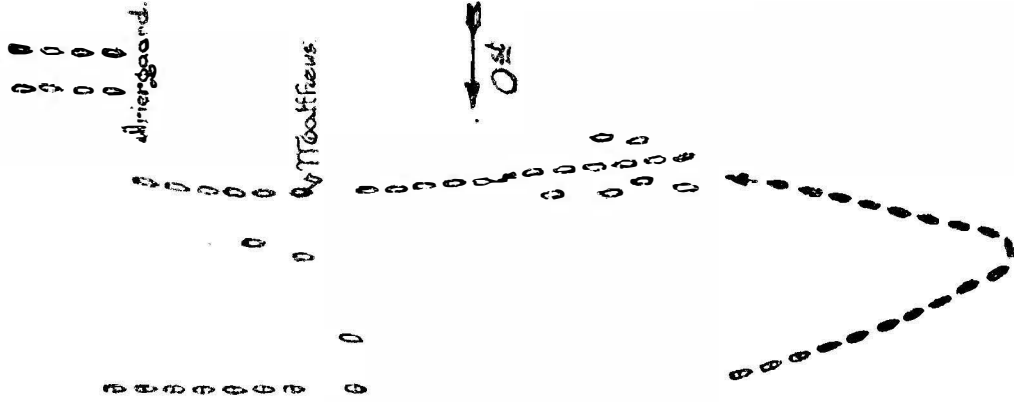
o--Ingloased.

o--Prantslased.

o--Huspaanlased.



Skeem No 40-V.



Skeem No 40-IV.

Niidi oleks Prantsuse laevastiku juhatajal - de Court'il - kerge olnud inglased peale tuule asuda ja neid kahe tule vahele võtta, millega inglased õige raskesse seisukorda oleks sattunud, sest mitmed nende laevadest ei võinud nõrga tuule tõttu vändata, vaid pidid halssima, mille tõttu nende rivi täiesti korrast ära oli. (Skeem No 40-V).

Varsti jõudis pimedus kätte ja lahing katkes. Veel mitu päeva sõitis Matthews prantslaste kannul, kuid lahingusse ei astunud ja läks viimaks Minorca saarele.

Nagu näeme, tegutsesid mõlemad pooled väga passiivselt, selle eest anti ka laevastikkude juhatajad, nii Inglis- kui ka Prantsusmaal, kohtu alla. Kuna Prantsuse admiral ainult kohalt tagandati, sai Matthews degradeeritud, nimelt selle eest, et ta ilma signaalita rivist välja astus. Inglise arrier-gaardi juhataja, viitse-admiral Lestock mõisteti aga õigeks, millist otsust sellega motiveeriti, et ta kahte signaali korraga tähta ei saavat, nimelt "lahingu rivisse asuda" ja "lahingusse astuda".

Sarnane ebaõige otsus ei jätnud mõju avaldamata Inglise ohvitseride peale, kes peale seda juhust kõige rohkem kartsid rivist väljaastumist, kuigi see õigete taktika põhimõtete järele õige oleks olnud.

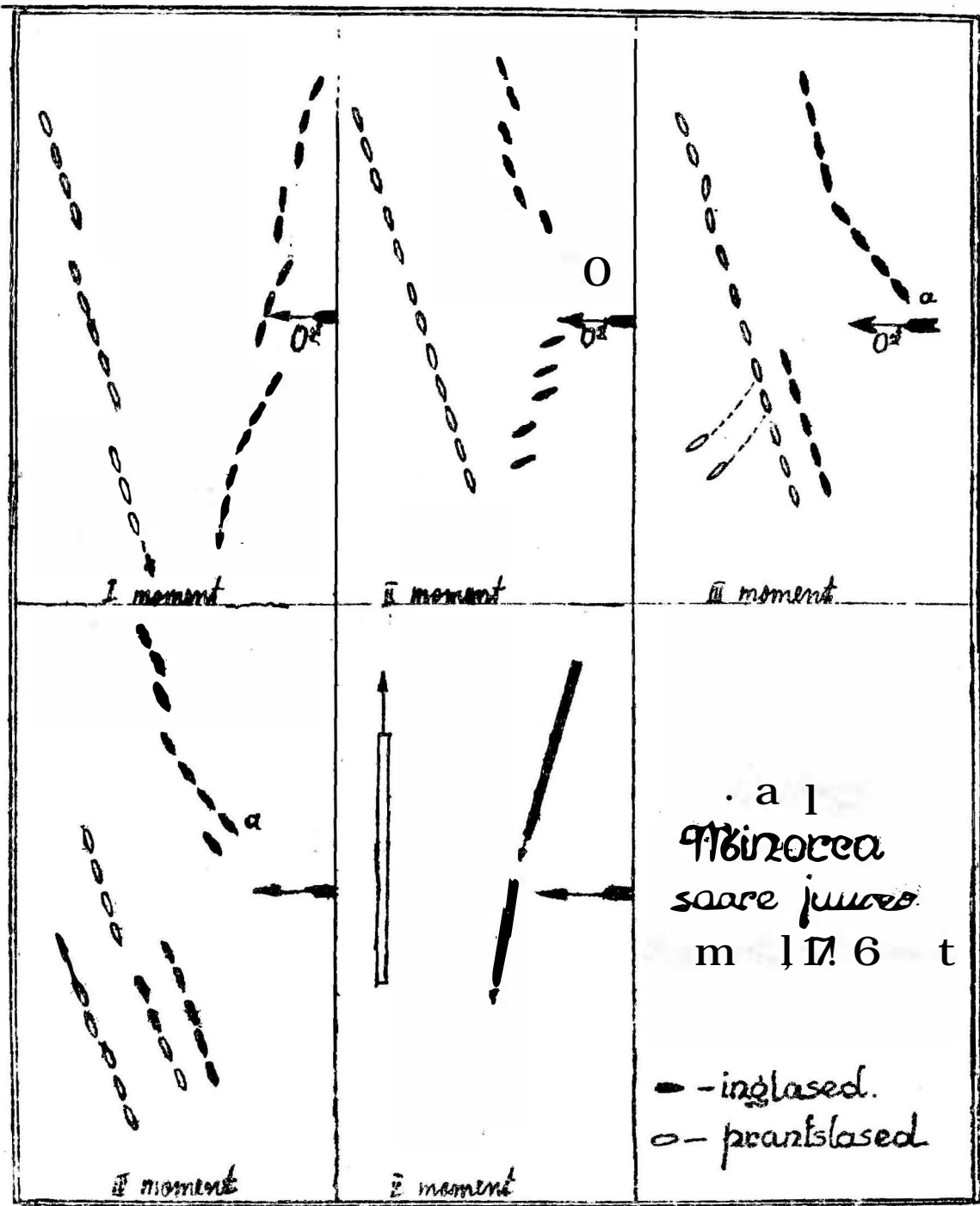
Lahing Minorca saare juures näitab kõige paremini, millised järeldused sel ebaõigel kohtuotsusel olid.

1756 aastal oli uus sõda Prantsus- ja Inglismae vahel lahti puhkenud (seitsme aastane sõda). Muuseas saatsid prantslased 12.000 mehelise desandri Minorca saarel maale, kes väikese Inglise garnisoni (3000 m.) väga raskesse seisukorda pani. Inglismaalt Minorca'le appi saadetud laevastik, admiral Byng'i juhtusel, kohtas saare ligikal Prantsuse laevastikuga. Poolte jõud olid: inglastel - 13 la-

A d m i -
r a l i -
d e
k o h t u
a l l a
a n d -
m i n e .

L a h i n g
M i n o r -
c a s a a -
r e j u u -
r e s .

hingulaeva ja prantslastel - 12, Inglased manöö-
verdasiid hulk aega, et tuulepealset asupaika kät-
te saada. Kahe päeva pärast õnnestas see neil ja
Byng andis signaali lahingusse astuda (skeem
No 41-I). Avangardi juhataja pööras kohe tuu-
lest ära, kus juures tema laevad vaenlase tule
all tublisti kannatada said (skeem No 41-II).
See tuli sellest, et prantslased alati rangou-
ti ja takelaashi pihta lasid, mis oma suure
pima tõttu enesest palju paremat märklauda
kujutasid, kui laeva kere. Peale selle oli ing-
laste kurss perpendikulaarne prantslaste omale,
mille tõttu esimesed anfilaadi (to enfilade, en-
filer, enfilieren) ehk pikuti tule alla sattusid.
Sarnane tuli oli muidugi väga hädasohtlik, sest
ta andis vaenlasele võimaluse kogu oma parda
artilleeriat kasutada, kuna temale vastata
ainult ühest ehk kahest võõri suurtükist võis.
Byng sõitis oma avangardile järele, kuid mee-
lespidades Matthews'i saatust, püüdis igatpi-
di rivi alal hoida, seega rippus terve laevas-
tiku kiirus kõige pikaldasemast laevast ära,
mis selle tõttu, et esimene Byngi laevadest
(a) oma forstengi kaotanud oli, veel väikse-
maks muutus. Vahe Byngi ja avangardi vahel
oli juba õige suureks kasvanud kui viimane
end vaenlasega paralleelkursi pööras ja te-
maga ägedasse lahingusse astus (skeem No 41-III).
Inglise avangard imestas väga kui Prantsuse
avangard mõne aja pärast tuulest ära pöörama
hakkas ja rivist välja astus ja arvas, et ta
nende üle võitu sai. Tegelikult talitasid aga
prantslased etteavatsetud plaani järele, mil-
lele vastavalt nad igal tingimisel otsustavast
lahingust kõrvale pidid hoidma ning oma lae-
vastikku dessandi kommunikatsiooni liini kait-
seks pidama. Prantsuse laevastiku juhataja ad-
miral la Galissonnière, nähes, et Byng eemale
jäeb, lisas purjesijuurde ja sõitis inglaste
avangardist kõigi oma laevadega tuule alt lä-
bi, neid tublisti pommitades. Kui Byng lõppude



lõpuks oma avangardi kohale jõudis, oli see juba tublisti vigastatud, prantslased olid aga kaugel eemal korrapärases rivis. Silmaspidades avangardi raskeid vigastusi, ei julgenud Byng enam peale tungida, vaid sõitis Gibraltarisse. Minorca aga langes prantslaste kätte.

Rahulolematus Inglismaal oli väga suur, sest selle tähtsa baasi kaotamisega muutus inglaste edaspidine tegevus Vahemerel väga raskeks. Admiral Byng anti kohtu alla ja mõisteti selle eest, et ta "ei kasutanud kõiki võimalusi võidu saamiseks", surma.

Byngi poolt tehtud viga seisis selles, et ta talitas ainult täpsete lahingu määruste (fighting instructions) järele, kuid ei pidanud sugugi silmas üga lahingu peaesmärki - vaenlast purustada. Olles veel admiral Matthews'i protsessi mõju all, pani ta kõige suuremat rõhku rivi alalhoidmise peale. Silmaspidades prantslaste taktikat, s. o. otsustavast lahingust kõrvalehoidmist, ei oleks tema poolt tarvitatud pealetungimise viis ka teistes oludes häid tagajärgi annud. See viis oli aga määrustega ettekirjutatud ja seisis selles, et tuule peal olles ära pöörata, vaenlase poole sõita ja, enda laevu vaenlase laevade vastu pöörates, lahingusse astuda. Sarnase manöövri juures kannatasid laevad tublisti vaenlase pikuti tule all, kuid omalt poolt ei saanud midagi teha kui vaenlane lahingut jätkata ei tahtnud; vähemalt jäi lahing sarnastel juhustel alati otsustamata.

Minorca saare lahingu sarnaseid lahinguid tunneb ajalugu veel üle kümne seitsmeaastase ja Põhja-Ameerika iseseisvuse sõdade ajal. Alles viimase sõja lõpul talitab admiral Rodney juba teisiti ja saavutab ka suure võidu prantslaste üle.

Lahingut Dominica saare (keskmine saar Väike Antilli saartest) juures tuleb pöördepunktiks Inglise taktikas lugeda. Põhja-Ameerika iseseisvuse sõda kestis juba viiendat aastat ja oli ette näha, et endine Inglise asumaa (praegused Ühisriigid) oma

L a -
h i n -
g u
h i n -
d a m i -
n e .

D o m i -
n i c a
l a -
h i n g
1782 a .

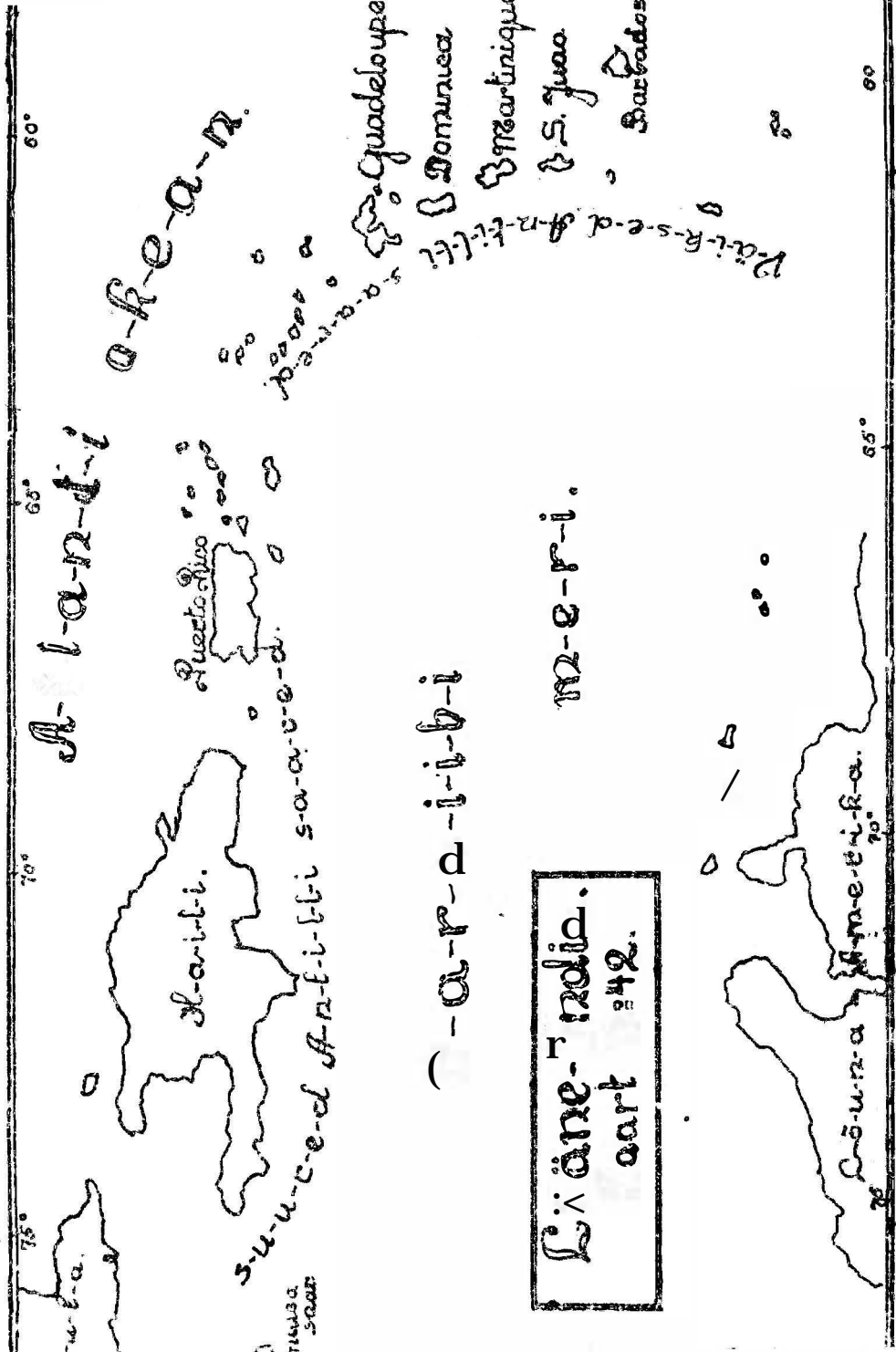
iseseisvuse saavutab. Prantsusmaa, kes ühes Hispaaniaga Ühisriikidele abiks oli olnud, kavatses Antilli saari Inglismaa käest ära võtta, milleks suure dessandi Jamaica saarel (kaart No 42) maale kavatses saata. Dessant pidi Martinique saarelt (Dominica kõrval) välja minema ja selle takistamine pandi admiral Rodney peale. Niipea kui prantslased välja sõitsid, läks Rodney neile vastu. 9. aprillil kohtasid vaenlased teine teist ja astusid lahingusse, milline aga harilikkude taktika meetodide pärast mingisuguseid tagajärgi ei annud. 12. aprillil kohtasid vaenlased uuesti; Rodney oli 34 lahingulaeva, Prantsuse admiralil - krahv de Grasse'il 31.

Grasse'i laevastik oli segaduses vasaku halsi peal 080 tuule juures (skeem No 43-I). Rodney asus temast umbes 10 miili kaugusel SW suunas parema halsi peal 80 tuule juures (tuul oli siin teine).

Sellega oleks inglased prantslaste eest läbi sõitnud, kuid Grasse ei muutnud kurssi, sest ta tahtis oma kahte ärasõitvat, vigastatud laeva kaitseda, millele Rodney nüüd 4 oma laeva järele saatis. See sundis ka Grasse tuulest ära pöörama ja ta andis käsu laevadele tema järele sõita (skeem No 43-I). Kui laevad jälle enam-vähem rivis olid, pööras ta uuesti loovituule peale, et oma tuulepealset seisukohta mitte kaotada. Rodney kutsus oma 4 laeva jälle tagasi.

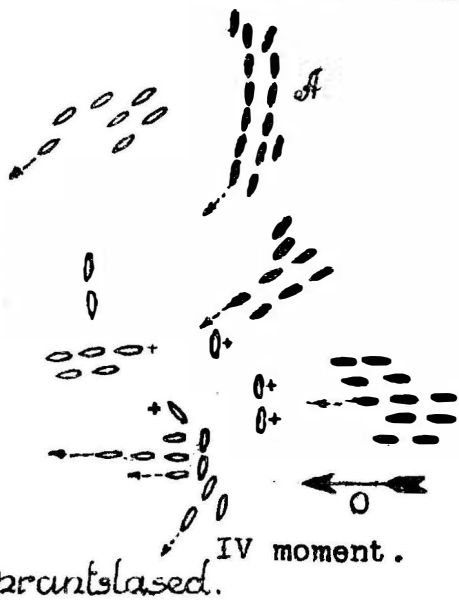
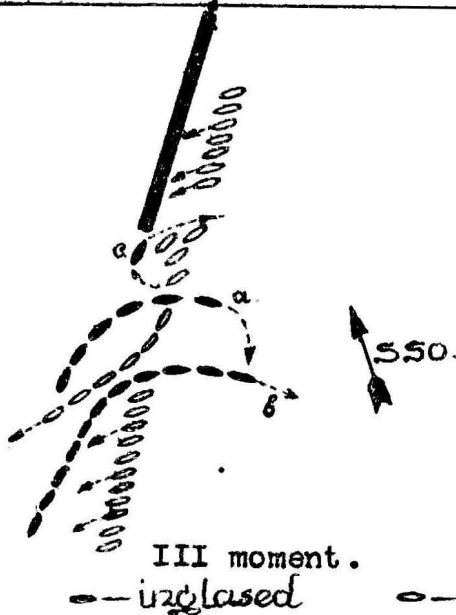
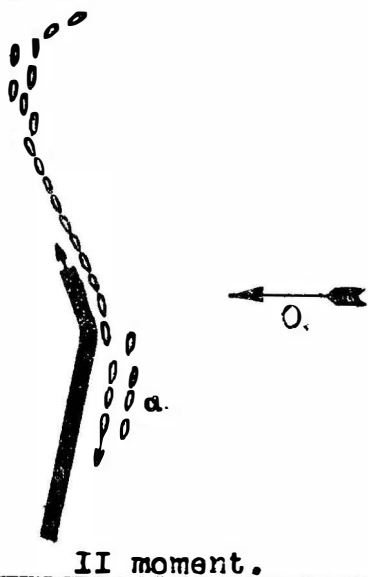
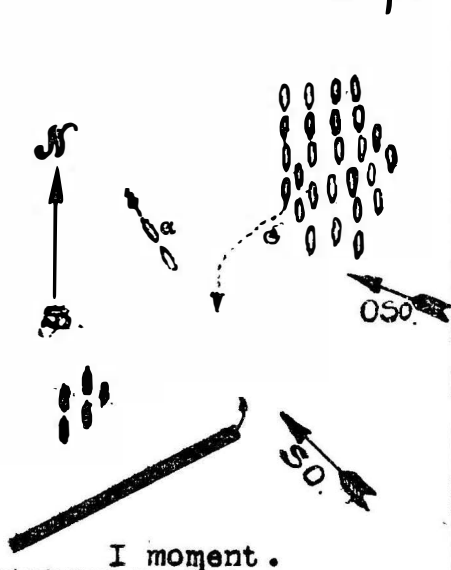
Kui vaenlased üksteisele liginesid, kohtas esimene Inglise laev prantslaste mitte väga korralikku rivi umbes nende 7 ja 8 laeva vahel (Skeem No 43-II). Rodney pööras signaali põhjal vasakule poole ja sõitis kontra-halsiga prantsuse rivist mööda. Prantslastel oli korda läinud oma tuulepealset asupaika alles jätta selle tõttu, et tuul oli ennast muutnud ja puhus nüüd Ost'ist. Et tuul nõrk oli, sõitsid pooled üksteisest väga pikkamisi mööda.

Grasse lasi oma avangardi paremale pöörata, nii et see inglaste tsentrumiga ja ariergaardiga tulevahetusse astus (a, skeem No 43-II).



Kaart No 42.

Dominica lating.
12 aprilil 1782a.



— inzglasad

— prantglasad.

Et lahinguväljast lõunapool tuule mahavaikimist oodata oli, andis Grasse oma laevastikule signaali "kõikidele korraga halssida, manööver aga inglaste liiga ligida viibimise tõttu korra ei võinud mima. Vahepeal muutus tuul järsku 6 rumbi võrra, s. o. Ost'ist SSO peale, millega Prantsuse laevad sunnitud olid tuulest ära pöörama. Rodney kasutas kohe momenti, pööras tuule sisse (a skeem No 43-III) ja murdis vaenlase rivist läbi; viis tema laeva sõitsid talle järele, kuna kuues iseseisvalt läbi vaenlase rivi sõitis (b skeem No 43-III); sama tegi ka laev, mis Rodney ees sõitis (c skeem No 43-III). Sellega olid prantslased nelja ossa jagatud. Rodney andis laevastikule signaali "ümberpöörata ja vaenlast taga ajada"; see manööver võttis aga kaunis palju aega, pealegi oli Inglise ariergaardi kohal (A skeem No 43-IV) tuul mahavaikunud, mille tõttu see teistest laevadest maha jäi.

Prantslaste rivi oli täiesti segamini läinud ja üksikud laevade grupid sõitsid segaduses tuule alla. Tihti sihti muutev tuul tegi segaduse veelgi suuremaks ja nii ei suutnud de Grasse oma laevu enam uuesti rivistada. Viis raskemalt kannatada saanud Prantsuse laeva jäid maha ja võeti üks teise järele inglaste poolt ära (skeem 43-IV peal ristidega tähendatud). Õnnetus oli prantslastele seda suurem, et ära võetud laevade seas ka admiralilaev ühes laevastiku juhataja de Grasse'iga oli, kuna nelja ülejäänud laeva peal kogu Jamaica saare dessandi jaoks määratud artilleeria asus; see oli esimene juhtumine, et Prantsuse admiral vangis sattus.

Rodney saavutas küll suure taktilise võidu, kuid ei osanud seda vaenlase energilise tagajärgemise tagaajamisega ära kasutada. Selle peale vaatamata, olid lahingul ikkagi tõsised strateegilised tagajärjed, sest prantslased pidid Jamaica dessandist loobuma. Ka rahutingimiste peale ei jätnud see

võit teatavat mõju avaldamata, sest mitmekümne aasta jooksul olid kõik lahingud, milledest Inglise laevastik osa võttis, lõppenud ilma võitu saavutamata. See oli seletatav, nagu juba üleval tähendasime, liig formaalsete määrustikkudega ja prantslaste defensiiv-taktikaga.

L a -
h i n -
g u
h i n -
u a -
m i n e.

Dominica lahing lõppes inglaste võiduga, mille vastu keegi vaielda ei saanud. Rodney saavutas ainult selle tõttu häid tagajärgi, et ta vananenud määrustikust täpselt kinni ei pidanud, vaid taktika õige põhimõtete järel tegutses, koondades oma jõud osa vaenlase jõudude vastu. Selle lahingu kohta on väga palju kirjutatud, öeldakse, et võit olla mitte Rodney, vaid tema plagu-kapteni Douglas' e ja kirjaniku John Clerk'i teenus. See meile muidugi praegu enam nii tähtis ei ole; tähtis on vaid see, et Dominica lahing on põhjapanev uute taktilistele vaadetele, mitte ainult Inglismaal, vaid ka teiste rahvaste juures. Mitmed asjaolud ilmasõja ajal põhjendavad ennast veel nende taktiliste vaadete peale, mis peale Dominica lahingut välja kujunesid.

Vaenlase rivi läbimurdmisega sai Rodney kolm asja kätte: 1) Inglise laevastik sai tuulepealse asupaiga kätte, mis võimaldas temale peale tungida, 2) tuld oli võimalik l Grqq 's :v e P sf laevade vastu ja 3) vaenlase rivistus sai läbi murtud, millele järgnev segadus talle saatuslikuks sai.

Lõpuks tuleb veel tähendada, et inglastel olid laevades uut tüüpi suurtükid - karronaadid - mille tõttu lähida maa pealt lastes inglaste kogupaugu kaal, võrreldes prantslaste omaga, märksa suurem oli. Ka suurtüki luugid olid inglastel laiemad, mis võimaldas neile teravama kursi nurga all lasta. Grasse'i poolt oli see ettevaatamatus, et ta inglaste rivile liig liigdale tuli ja neile seega võimaldas karronaadisi ära kasutada; oma tuulepealse asupaiga tõttu oleks tema võinud seda ära hoida.

See näitab jällegi kui tähtis on sõjas tehniline külg.

XVIIIaastasaja teisel poolel pöörati juba suuremat tähelepanu taktika teooria peale. Paul Hoste'i raamat ilmus Prantsusmaal uues täiendatud väljaandes, missugune ka Inglismaal tõlkes ja täiendustega ilmus, kuid selle peale vaatamata, jäid Inglismaal õusse puht formaalsed "fighting instructions". Alles 1790 aastal ilmus trükist eraisik John Clerk'i raamat "An Essay on Naval Tactics", missugust põhipanevaks tööks lugeda tuleb. Imestusväärt on asjaolu, et samase raamatu kirjutas jällegi mitte mereväe ohvitser, vaid sel juhtumisel inimene, kellel merest aimugi polnud. Clerk oli shotlane, kes juba noorest east peale aru sai, et mere-taktika teoreetiliselt küllalt arenenud ei olnud, seda seletas ta sellega, et endiseid lahinguid küllalt ei uuritud. Igalpool torkas temale silma, et inglased, kokkupõrgetes üksikute laevade vahel, alati võitjaks jäid, kuid lahingutes eskaadrite vahel, kui ka just lüüa ei saanud, siiski prantslaste üle võitu ka kunagi ei saavutanud. Iseäranis mõjus tema peale admiral Byng'i saatus.

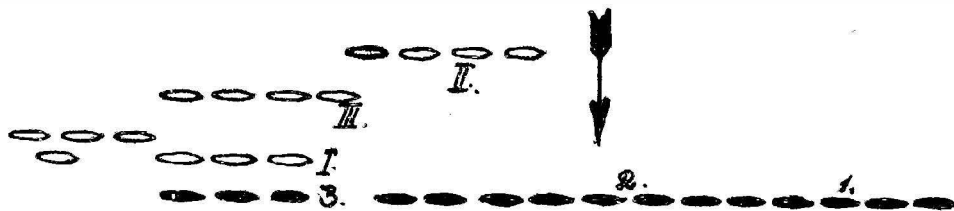
Läbirääkides asjatundjatega - mereväe ohvitseridega, jõudis ta selgussele, et kõik lahingud otsustamatuks jäid selle tõttu, et inglased ei püüdnud: 1) vaenlase rivi läbi murda, 2) ülekaaluga osa vaenlase jõudide ehk 3) tema vigastatud laevade peale tungida.

Suur hulk Põhja-Ameerika Ühisriikide iseseisvuse sõja ajal otsustamata jäänud lahinguid sundisid teda veel rohkem asja üle järele mõtlema ja 1781 aastal asus ta oma raamatu kirjutamisele. 1 jaanuaril 1782 aastal, s. o. enne Dominica lahingut ilmus raamat 50 eksemplaaris. See on kahtlemata raamat, mis on suurt mõju avaldanud taktika arenemise peale. Igatahes on Rodney ise tunnistanud, et ta Clerk'i mõtete mõju all tegutsenud on; samuti on ka Nelson seda välja paista lasknud. Muidugi ei tule mitte arvata, et Clerk sellega Ameerika üles lei-

M e r e -
s õ j a
k u n s -
t i
a r e n e -
m i n e
p e a l e
D o m i -
n i c a
l a h i n -
g u t.

dis; tema raamatus väljendatud mõtted on lõppude lõpuks kokku korjatud mereväe ohvitseride mõtted, missugused aga ainult senini ei olnud kokkuvõetud; ka järeldused olid senini tegemata.

Mis puutub raamatu sisusse, siis loobub Clerk lõpulikult pealetungimisest mittepainduva kiilveeriviga, ta soovib kiiremaid laevu avangardi eraldada ja nendega tuule pealt vaenlase ariergaardi peale tungida. Ülejäänud laevad, s.o. tsentrum ja ariergaard peavad ennast tuule peal hoidma ja sellega vaenlase tsentrumi ja avangardi siduma. Kui vaenlane sooviks oma ariergaardile appi tulla, peaks ta väntama ehk haissima, kus juures tema rivistus kahtlemata segamini läheks



John Clerki poolt soovitatud pealetungimise viis tuule pealt.

○ - pealetungiv laevastik.

● - vaenlane pool.

I, 1 - avangard; II, 2 - tsentrum; III, 3 - ariergaard.

Skeem No 44.

mis pealetungiva poole tsentrumile ja avangardile võimaluse annaks vaenlasele heade tagajärgedega kallale tungida.

Tuule all seisvale laevastikule soovib Clerk kontrahalsiga vaenlasest mööda sõita ja tema rivi läbi murda.

Lõpuks tuleb veel tähendada, et Ameerika sõja ajal signaaliasjandus tuntuvalt arenes. Inglise admiralide Howe ja Kempenfeldt'i juhatusel seati uus signaaliraamat kokku, mis käskude edasiandmist tuntuvalt kergendas ja lihtsustas.

Et kursust mitte liig pikaks venitada, olen ma täiesti vahele jättnud sõjategevuse Ost-Indias 1778-1783 a., kus Prantsuse admiral Suffren eeskujulikult tegutses, vaatamata raske materjaalse seisukorra peale. Tema koolist tulid välja väga head Prantsuse mereväe ohvitserid ja tema taktika ei olnud mitte nii äraootav kui prantslastel teistes kohtades. Silmaspidades, et Prantsuse laevastiku isiklik koosseis, nagu meie seda edaspidi näeme, peale revolutsiooni laiali läks, ei saanud Suffren'i tegevus taktika üldise arenemise peale suurt mõju avaldada, mille tõttu ma ka üksikute lahingute kirjeldusest loobun.

5. Koalitsiooni-sõda Prantsuse vabariigi vastu. 1793-1802 a.

1793 a. algas sõdade tsükl Prantsusmaa vastu, millede peategelaseks merel Inglismaa oli, kelle laevastik kaunis kõrgel seisis. Laevu oli palju, kõik nad olid korras ja hästi relvastatud ning mis pehmasi - laevastikul oli eeskujulik isiklik koosseis. Peale Ameerika sõja lõppu jäeti järele ainult paremad mehed, kes kõik kauaaegsetest sõjakäikudest osa võtnud olid ja seega enesest laevastiku parema elemendi kujundasid. Kümne aastase rahu ajal tehti palju harjutusi, töötati ümber lahingu määrustikud vastavalt sõja kogemustele ja anti uuesti välja. Ohvitseride koosseis oli küll, nagu Inglismaal alati, teoreetiliselt nõrgalt ettevalmistatud,

I n g -
l i s e
l a e -
v a s -
t i k.

kuid selle eest olid neil suured kogemused ja praktika eelmistest sõdadest. Ohvitseride seas valitses terve professionaalne vaim; vahekord oli sõbralik, traditsioonide peale rajatud, kuid ilma, et kindel ditsipliin oleks selle all kannatanud. Ohvitserid valvasid hoolega meeskonna elu tervisliste tingimiste järele, mille tagajärjel võimalikud olid sarnased nähtused, nagu 15 kuuline vahetpidamata merel viibimine sõja ajal, ilma et keegi meeskonna seast oleks haiguse tagajärjel surnud. Haigete arv laevades, millede meeskonna arv 800, tõusis harva üle nelja. Et tol ajal hügieenist üleüldse väga vähe teati, tuleb järeldada, et meeskondahästi toideti ja riietati. Iseäranis suurt rõhku pandi puhtuse peale. Praeguse aegse puhtuse ja tuulutamise nõuded sõjalaevades on XVIII aastasaja lõpu kogemustest välja kujunenud.

1792 aastal oli Inglise sõjalaevastikus 16.000 mereväelast ja merejalaväelast (marines), missugune arv 1801 aastal kuni 135.000-ni tõusis. Komplekteerimise viis oli endine - vabapalgaline süsteem - kuid see oli rohkem paberi peal nii; tegelikult said madrused ikka veel endiselt "pressitud", s.o. sunniviisil kaubalaevadest võetud, mis Inglismaal, silmaspidades rohkearvulist kaubalaevastikku, võrdlemisi kerge oli. Need 16.000 meest, kes enne sõja algust teenistuses olid, olid tõesti head mehed ja kujutasid enesest kaadri, sellevastu oli aga sõja ajal juurde tulnud element väga kirju. Silmaspidades viletsaid palgaolusid ja karmi ditsipliini, astus oma soovil sõja ajal mereväe teenistusse ainult kaunis kahtlane element, nagu igasugused kurjategijad, kohtuvõimude poolt tagaotsitavaid isikud jne.; see asjaolu väljendas ennast mässudes, mis sõja ajal Inglise sõjalaevades sündisid. Huvitav on, kui võrd isegi mässudes Inglise rahva iseloom ennast väljendas. Nii otsustasid mässajad ühes laevas ühe leitnandi selle eest üles puua, et ta ühe nende seltsimeestest maha lasi. Leitnant seisis juba raa noka all, kui admiral ennast vahele segas ja teatas

et leitnant tema käsul nii talitanud on, kus juures admiralil käsk määrustiku paragrahvi põhjendatud oli. Meeskond palus selle paragrahvi ettelugemist, seda tehti ja kohe jättis meeskond leitnandi rahule. See näitab, kui võrd sisse juurduvad Inglise rahva seas seaduse austamine aastasadade jooksul oli. Mis puutub Inglise laevastiku keskinadministratsiooni - admiralteedisse - ja üldse kaldaasutustesse, siis oli siin nõrk kord valitsemas: administratiiv-aparaadi organisatsioon ei olnud küllalt paindub ja igasugused kuritarvitused ning riigiraha ja varanduse raiskamised olid maad võtnud. Laevastik selle all siiski ei kannatanud, ainult rahval tuli laevastiku ülespidamine märksa kallim maksma kui tema peale tegelikult kulutati.

Prantsusmaal oli asi halvem. Hea koosseis teoreetiliselt ja osalt ka praktiliselt hästi ettevalmistatud ning suurte kogemustega ohvitseride koguga eesotsas sai peale revolutsiooni laiali aetud. Revolutsiooni võimud ei saanud aru, et sõjalaevastiku koosseisule tuleb teisi nõudmisi ette panna kui maaväele. Mereväe ohvitser ehk mereväelane peab eestkätt mereasjanduses ja oma sõjalises asjas vilunud inimene olema, ainult revolutsiooni vaimuga ei saa asendada pikaajalisi kogemusi. Juba 1790 aastal algasid mässud, mille all kõige rohkem aadelisoost ohvitserid kannatasid, kellele seisukord täiesti väljakannatamatuks muutus. Tutvunedes ligemalt selle ajajärgu sündmustega, leiame sealt paljugi ühist Vene 1917 a. revolutsiooniga.

Ohvitserid lahkusid hulgaliselt teenistusest, kus juures põhjuseks ei olnud sugugi mitte niivõrd nende monarhistilised vaated, kui täiesti väljakannatamatu seisukord. Keskvalitsus ei võtnud midagi nende kaitseks ette ja kohalikud võimud sadamates hoidsid mässajate mereväelaste poole. Tagajärg oli see, et 1791 aastal vaevalt üks veerand endistest ohvitseridest teenistuses oli.

P r a n t s -
s u s e
l a e -
v a s -
t i k
p r a k -
t i l i -
s e l t.

Ohvitserid asendati nüüd kaupalaevastiku kapteni-
tega ja tüürimeestega, kellel loomulikult ei ol-
nud teadmisi ja kogemusi taktika, artilleria ja
riviis sõitmise alal. Iseloomustav on, et 1794 aas-
tal lahingust osa võtnud laevastiku isiklik koos-
seis isikutest koosnes, kellel kolm aastat ta-
gasi järgmised aukraadid ehk ametid olid: kolmest
admiralist kaks leitnanti ja üks noorem leitnant,
26 laeva komanderist - üks mereväe kapten, 3 leit-
nanti, 11 noorem leitnanti, 9 kaupalaeva kapteni
ehk tüürimeest, 1 bootsman ja 1 madrus.

Ka mereväelaste koosseisu muudeti demokraat-
likumaks. Nii aeti laiali kõrgel astmel seisvad
mereväe artilleristid (5400 m.) ja seati selle
aselele mingisugune garde nationale (midagi kait-
seliidu taolist); põhjendati seda sellega, et just
ühesarnasus (égalite) vabariigi alus olla. Kuna
ka laevad ja üleüldse materjaalne külg viletsas
seisukorras oli, on arusaadav, et sarnase laevas-
tikuga palju ära teha ei suudetud.

Teiste riikide laevastikud, mis sõjast osa
võtsid olid võrdlemisi nõrgad; ainult Hispaania
oli kaunis palju laevu, kuid isiklik koosseis või-
mata nõrk. Mereväelastest oli ainult umbes 10%
meremehi.

1793 aastal kuulutas Prantsuse valitsus Inglis-
maale sõda. Sellega sõdis Prantsusmaa seitsme riigi
vastu. Ainult asjaolu, et liitlased ei tegutsenud
kavakindlalt, vaid üksikult mitmetes kohtades, või-
maldas Prantsusmaale oma iseseisvust alalhoida ja
pärastpoole isegi suuri võitusi saavutada. Laevas-
tikud ei tegutsenud kumbagil pool kuigi energili-
selt. Inglise laevastik, admiral Hood'i juhatusel,
võttis küll esimesel sõja aastal monarhia poole
kalduva Touloni ühes 21 lahinglaevaga oma alla,
kuid pidi selle suurtükiväe major Napolen Bonoparte
pealetingimisel jälle vabastama, kus juures ainult
väike arv laevu kaasa võeti ehk ära hävitati. See-
ga jäi prantslastele Vahemerde ikkagi umbes 14 la-
hinglaeva.

Edaspidi tegutses Inglise laevastik võrdlemisi
passiivselt Vahemerel, Austria armee vasakul tiival.

S õ j a
e s i-
m e s e d
a a s -
t a d.

Inglise kanaalis blokeerisid inglased Prantsuse sadamaid, kuid blokaad ei olnud küllalt mõjuv ja Prantsuse admiral Villaret Joyeuse'il läks korda 26 lahinglaevaga välja sõita, et suurt Ameerika konvoid viljaga vastu võtta, millest Prantsuse maaväe ja rahva saatus ära rippus. Inglise admiral Howe sai võrdlemisi hilja prantslaste väljasõidust teada ja kohtas Villaret'i alles 400 miili rannast eemal Atlanti ookeanis. Lahingus 1-sel juunil 1794 aastal said prantslased kõvasti lüüa. Howe tungis 25 laevaga tuule pealt peale ja murdis vaenlase rivi läbi, tähendab, talitas uute taktika määruste järele. 26 Prantsuse laevast võeti 7 ära. Inglased kaotasid 1100 inimest haavatutena ja surnutena; prantslased 7000. Prantslaste isikliku koosseisu alaväärtuslikkus oli, vaatamata ülensnäidatud suure vahvuse peale, ennast tunda annud. Prantslaste kaotused olid küll suured, kuid väljasõidu eesmärgi olid ikkagi kätte saanud, sest Ameerika konvoi oli vahepeal õnnelikult Brest'i jõudnud.

Peale seda kavatsesid prantslased Iirimaaal dessanti maale saata, aga kõik katsed läksid nurja, sest inglased hakkasid nüüd palju energilisemalt tegutsema. Põhjuseks oli asjaolu, et prantslased vahepeal praeguse Belgia ja Hollandi oma alla olid heitnud, mis aga inglaste elulistele huvidele (nagu eelpool nägime) juba palju rohkem vastu käis kui revolutsiooni vastu võitlemine.

Muu seas nõudis Prantsusmaa Hispaania sõjalaevastiku välja, et Iirimaa dessandi üleviimist kergendada. Hispaania laevastiku vastu tegutsemiseks määrati admiral Jervis, kes ennast Lissaboni peale baseeris. See on inimene, kellele Inglismaa väga palju tänu võlgneb osavuse eest, millega ta uuesti teenistusse võetud meeskonna seas distsipliini sisse viis. Abinõud selle juures olid muidugi väga karmid. Harilikult poodi peasüüdlased sama laeva meeskonna poolt, kus nad teenisid, raa noka otsa ülesse. Et surmanuhtluse täideviimine kindel oleks, ümb-

ritseti sarnane laev harilikult teiste laevade poolt, kes käsu mittetäitmise puhul selle laeva peale tule avama, ehk tarvilisel korral isegi põhja laskma pidid.

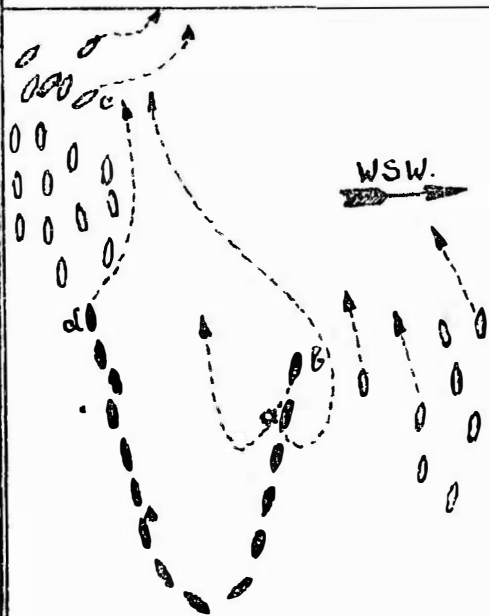
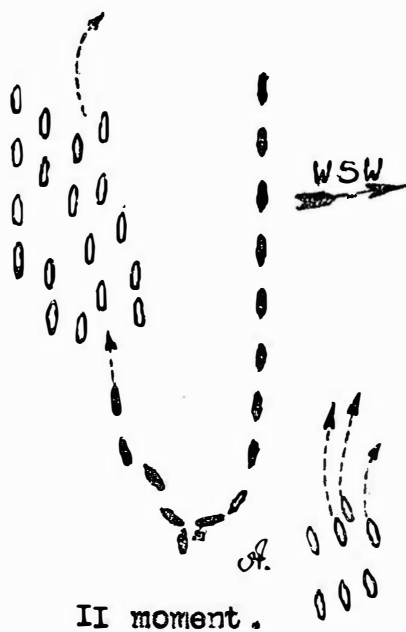
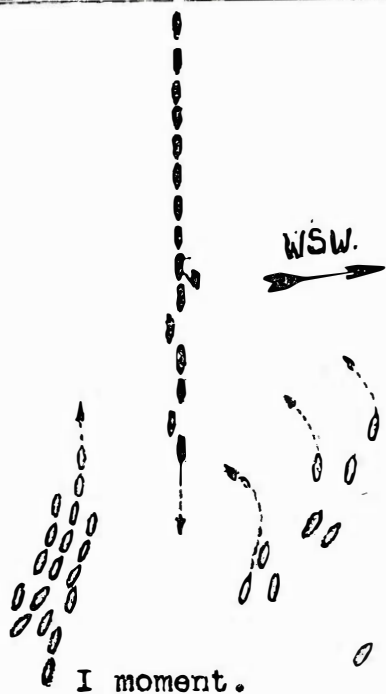
Jervis ristles 15 lahinglaevaga Cadix'i ees, kui Hispaania admiral Cordoba 21 lahinglaevaga silmapiirilõõlõõmus.

St. V i n -
o e n t i
l a -
h i n g.

Hispaania laevastik oli kahte kaunis segamini läinud ruppi jaotatud, kuid inglasi nähes, kavatsesid nad ühineda. Jervis võttis aga kursi nende vahel ja takistas sellega ühinemist. (Skeem No 45-I). Cordoba muutis kurssi ja sõitis inglastele kontra-halsiga vastu, mille peale Jervis oma laevastikule käsu andis järjekorras pöörata ja vaenlase korratu massi sisse sõita. Tuule all asuvad hispaanlaste laevad kavatsesid ikkagi ühineda ja tahtsid selleks otstarbeks inglaste rivi läbi murda, kuid liginedes Jervis'i plagu-laevale, sattusid nad nii raske pikuti tule alla, et sunnitud olid ära pöörama (A skeem No 45-II).

Nüüd oli järgmine seisukord väljakujunenud. Hispaania peajõud sõitsid N suunas edasi ja hakkasid Ost'i poole pöörama, et oma tuule all asuvate laevadega ühineda. Lahing kontra-halsi peal ei annud peaaegu mingisuguseid tagajärgi ja näis juba, et inglastel raske on nende ühinemist takistada.

Siin näitas aga otsast lugedes kolmanda Inglise laeva komander, kommodore Nelson, suurt initsiatiivi ülesse. Ta läks rivist välja, halssis ja sõitis Hispaania peajõududele vastu (a.skeem 45-III). Tema järgnes Inglise rivi viimase laeva komander captain Collingwood (b.skeem No 45-III). Nelson sõitis Hispaania plagu-laevale (c) ette ja astus temaga ägedasse lahingusse selle peale vaatamata, et sellel laeval 130 suurtükki Nelsoni 74 vastu oli. Hispaanlased olid sunnitud NO kursi peale minema; segadus nende rivis läks veel suuremaks, mille tõttu Inglise peajõud captain Troubride'ga (d) eesotsas Nelsonile appi tulla võisid. Lahing muutus "melée'ks", mille jooksul Nelson isiklikult kaks



St Vincenti neeme
lahing.

14 peevr. 1797a.

- -inglased
- -Jervis.
- -hispaarlased.

Skeem No 45.

vaenlase laeva abordaashis lipu alla laskma sundis. Peale seda kui inglased neli priisi kätte olid saanud, leidis Jervis otstarbekohasema olevat lahingut katkestada ja korralikus rivis eemale sõita, sest suur osa vaenlase laevadest oli veel puutumata.

L a -
h i n -
g u
h i n -
d a -
m i n e.

Suur võit oli inglastele väga tähtis ja Jervis ei tahtnud seda riskeerimisega rikkuda, mille tõttu ta võitu ka ei eksploateerinud. Seisukord Inglismaal oli väga raskeks muutunud ja Iirimaa dessandi hädaohu all kannatas riigi majandusline seisukord väga. Nüüd oli see hädaoht möödas ja Hispaania laevastikuga ei pruukinud enam arvestada.

Võitu ei toonud inglastele mitte ainult Jervis'i õige manööverdamine, vaid peaasjalikult temale alluva juhi, s. o. Nelsoni otstarbekohane initsiatiiv. Muidugi oli võit võimalikuks saanud ainult inglaste parema väljaõppe ja ohvitserkonnas valitseva hea vaimu tõttu, missugune ennast eestkätt vastatikus abiandmises väljendas (Collingwood ja Troubridge).

N e l -
s o n.

Nelson (sündinud 1758 a.) oli õpetaja poeg, keda tema onu - mereväe ohvitser - juba 12 aastaselt merele kaasa võttis. Mõne aja pärast läks Nelson kaubalaevastikku üle, kus ta pikki sõitusi lõunamaadesse ja põhjanaba ümbruskonda kaasa tegi, onu pealekäimisel tuli ta vastu oma tahtmist sõjalaevastikku tagasi ja määrati 18 aastaselt lahinglaeva vahiülemaks. 1778 aastal oli ta juba lahinglaeva komanderi abi ja 21 aastaselt ülendati ta mereväe kapteniks ning määrati ühe korveti komandriks. Paha läbisaamise tõttu oma ülematega saadeti ta 1788 aastal kaldale poole palga peale, kuid sellegi peale vaatamata, oli ta juba tol ajal kaunis suure tähelepanu osaliseks saanud. Alles sõja lahitudkemisil 1793 a. määratakse ta jälle laeva komandriks ja otsekohse väljendab ta ermast vahemerel ja teistes kohtades oma lõpmatu suure vahvuse, energiat ja osavusega. Veel enne St. Vincent'i lahingut kaotas ta ühe silma ja pool aastat peale selle parema käre.

Prantsusemaa kavatses juba ammu dessanti Inglismaal maale saata. Tihhigi tegi ta suuri ettevalmistusi Inglise kanaalis, kuid Bonaparte'ile oli selge, et ilma mere valitsemiseta (command of the sea) ehk vaba kasutamiseta seda teha ei saa ja soovitas selle asemele Egiptuses dessanti maale saata. Direktoorium nimetas teda selle ettevõtte juhatajaks ja 1798 aastal hakati laevu ja sõjavägesid Touloni koondama. Egiptuse vallandamine pidi esimeseks sammuks India vastu tegutsemises olema.

1798 a. mai kuuks olid Touloni koondatud kõik sõjalaevad ja peale selle 400 transport-laeva 35.000 maaväega. Inglisele oli küll teada, et prantslastel Toulonis mingisugused ettevalmistused käimas on, kuid nende eesmärgi kohta nad midagi ei teadnud; oli ainult oletus, et siin dessandiga tegemist on, mille eesmärk Itaalia, Hispaania ehk Iirimaa olla võis. Egiptuse peale ei mõelnud keegi. Napoleon oli oma kavatsuste eesmärki nii saladuses hoidnud, et isegi laevastiku juhataja, admiral Brueys seda ei teadnud. Prantsuse laevastiku järele valvas Nelson, kellel oli ainult 3 lahinglaeva, kuid mitte üht fregatti; teiste sõnadega, temal puudusid luurelaevad. Mai kuu keskel aeti Nelsoni laevad tormist eemale merele, kus juures nad raskeid vigastusi said. Kui ta 5 juunil jälle Toulon'i ette jõudis, kuulis ta, et Prantsuse laevastik juba 19. mail välja sõitnud oli, aga kuhu, see oli teadmata. 7. juunil tulid tema juurde veel 11 lahinglaeva ja nüüd algas tagajamine. Napoleon oli oma suure laevastikuga Malta saarest mööda sõitnud, selle vallandanud ja liikus nüüd mööda Aafrika randa Aleksandria poole.

Nelson otsis prantslasi esialgu Itaaliast; kui ta neid siin ei leidnud, tekkis tal mõte, et prantslaste operatsioon vast Egiptuse vastu sihitud võiks olla ja sõitis otsekohe selles

E g i p-
t u s e
s õ j a-
k ä i k.
1798 a.

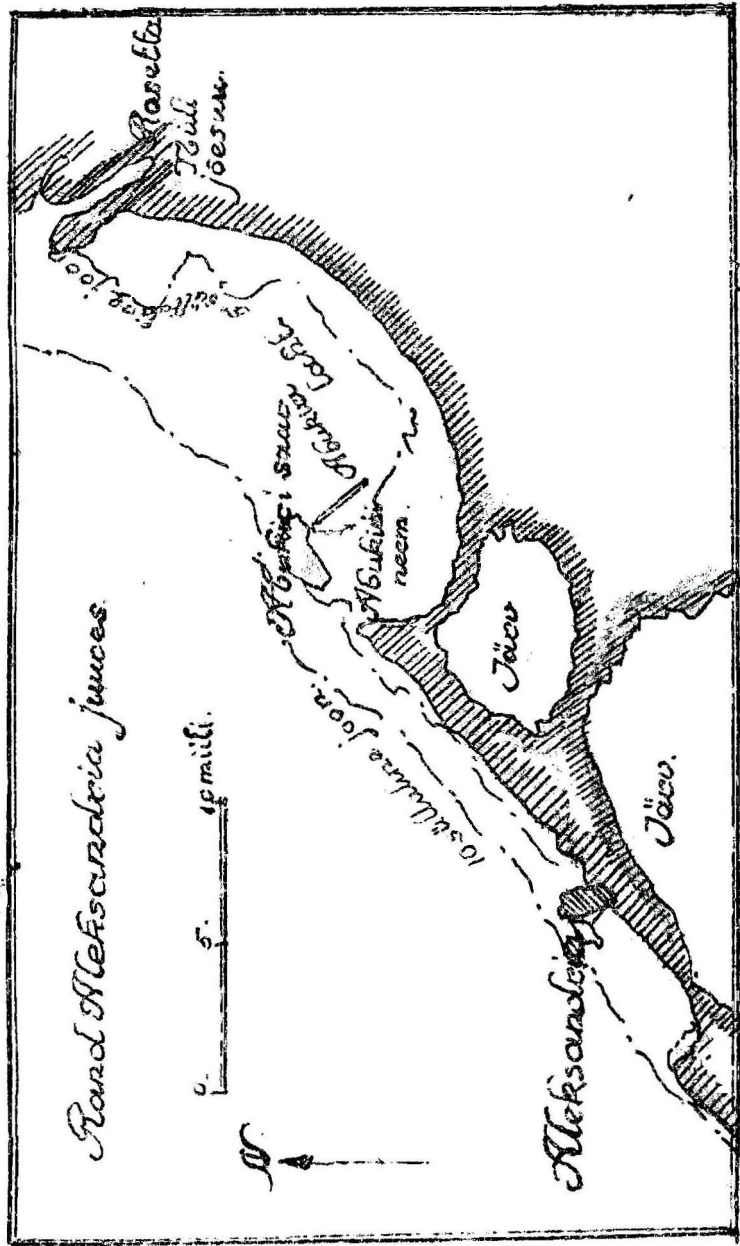
suunas välja. 28 juunil jõudis ta Aleksandriasse, kuid prantslasi siit mitte leides, sõitis ta uuesti tagasi Sitsiilia saare poole.

Napoleon jõudis aga kaks päeva hiljem, 1-sel juulil, Aleksandriasse. Prantsuse laevastik oli kõigest 60 miili kaugusel Nelsonist mööda sõitnud, mis sellega seletatav on, et viimasel luurelaevu ei olnud ja et prantslased mitte lahtisel merel, vaid pikki randa sõitsid. Napoleon saatis dessandi maale; transport-laevad läksid Aleksandria sadamasse sisse, kuna sõjalaevastik Abukiri lahte (kaart No 46) ankrusse läks. Napoleon oli Brueys'ile küll korralduse teinud sadamasse minna, kuid viimane ei olnud seda kätte saanud. Veel halvem oli asjaolu, et Brueys mingisuguseid abinõusid tarvitusele ei olnud võtnud, et inglaste ilmumisest õigel ajal teada saada, s. o. ta ei pidanud luure otsustarbeks laevu merel.

Jõudes Sitsiilia saare juurde, ei leidnud Nelson prantslasi ja otsustas neid veel kord Egiptuses otsida. 1. augustil peale 8 nädalist ristlemist, leiabki ta transport-laevad Aleksandria sadamast ja ettesaadetud lahinglaev toob temale teate, et sõjalaevastik Abukiri lahes seisab. Hilise aja peale vaatamata, otsustab Nelson ajaviitmata vaenlasele kallale tungida.

Brueys seisis ankrus oma 13 lahinglaevaga NW - SO suunas paralleelselt rannale umbes 4 kabeltovi kaugusel 4 süllalisest joonest. Kõige põhjapoolsema Prantsuse laeva ja 4 süllalise joone vahe oli umbes 3 kabeltovi, fregatid ja teised väiksemad laevad seisis rannale veel lähemal. Kui inglased nähtavale tulid, oli Prantsuse laevadest hulk mehi (umbes 3000) maal magedat vett ja toiduaineid vastuvõtmas. Esiolgu kavatses Brueys ankrult lahkuda ja, nagu juba varem kavatsatud oli, lahtisel merel lahingusse astuda, kuid silmaspidades, et päikese loojaminek juba ligidal oli, otsustas ta seda kuni järgmise hommikuni edasi lükata;

A b u k i -
r i l a -
h i n g .



Kaart No 46.

sid Balti mere sadamatest Prantsusmaale mitmesugused kaubad nagu kanep, purjeriie, masti puud jne., mis küll otsekohe sõja kontrabandi mõiste alla ei käinud, kuid siiski Prantsuse sõjalaevastiku varustamiseks määratud olid.

I n g -
l i s -
m a a
o p e -
r a t -
s i o o n
B a l t i
m e r d e .

Inglismaa otsustas relvastatud neutraliteedi liidu vastu kindlad surveabinõud tarvitusele võtta. Selleks saadeti sõjalaevastik admiral Parkeri juhatusel 1801 aastal vara kevadel Balti merde.

Selle operatsiooni eesmärgiks oli sundida Balti mere riikisi relvastatud neutraliteedist loobuma ja tarbekorral nende, s. o. Daani-, Rootsi- ja Venemaa sõjalaevastikke enne nende ühinemist purustada. Siin juures võeti ka jäälolud Balti merel arvesse.

Admiral Parker tegutses väga pikkamisi Kopenhageni ees, millega teise eskaadri admiral - Nelson - sugugi nõus ei olnud. Deanlase asetasiid oma laevad kindluste ette ja ei annud inglastele kindlat vastust.

Lõppude lõpuks otsustas Parker Nelsoni pealekäimisel daanlastele kallale tungida ja neid sundida inglaste nõudmisi täitma. Pealetungimisele saadeti osa laevastikust Nelsoni juhatusel, kes ka, nagu ikka, energiliselt peale tungis, kuid ta ei olnud arvesse võtnud raskeid navigatsiooniolusid Kopenhageni reidil ja asjaolu, et laevadel raske rannapatareidega võidelda. Mõne aja pärast olid pooled tema laevad madalikul ja kaotused laevades väga suured. Sel momendil tõmbab Parker signaali üles "lahingut katkestada ja tagasi sõita". Nelson ei taida aga seda, vaid jätab oma plagulaves signaali "peale tungida" ülesse. Samal ajal saadab ta aga daanlastele kirja, ähvardades kätte saadud priiside õhku lasta. Tihti seletakse et see sõjakavalus olla olnud, kuigi Nelson is seda ei tunnista. Fakt on siiski see, et ta momendil, kus tema seisukord õige raske oli, selle kirja välja

saatis, millele järgneva vaheerahu jooksul Nelson oma laevad madalikult päästis.

Sarnase võtte kordaminekut tuleb muidugi Nelsoni kuulsuse arvele panna. Igatahes saavutas Nelson seda, mida tema isamaa kõige rohkem vajab: Daanimaa loobus relvastatud neutraliteedist. Ka Rootsimaal läks korda Inglise tingimisi peale suruda. Nelson sõitis veel Tallinna, et siin Vene laevastikku kätte saada, kuid tuli hilja, sest see oli juba Kroonlinna ära sõitnud.

Vahepeal oli seisukord Venemaal ka juba muutunud, sest keiser Paul oli surnud ja troonile astunud keiser Aleksander oli rohkem inglaste poolehoidja. Tallinnas seisis Nelson 12-st kuni 16-da maini.

Sellega oli Inglismaa, tänu Nelsoni energilisele tegevusele, seda kätte saanud, et relvastatud neutraliteedi liit laiali läks ja neutraalriigid tunnistasid, et "neutraal plagu ei kaitse sõdiva riigi varandust".

Samal aastal (1801) tegi Napoleon suuri ettevalmistusi Inglise kanaali rannal dessandi Inglismaal maalesaatmiseks. Selleks sai kanaali sadamatesse suurearvuline armee ja suur hulk laevu koondatud. Ärevus Inglismaal oli suur ja Nelson sai kaks korda Boulogne'esse saadetud ettevalmistuste takistamiseks, kuid ilma suurte tagajärjedeta. See asjaolu ja väsimus Inglismaal kutsusid rahu läbirääkimised välja ja 1802 aastal kirjutati ka rahu alla.

Koalitsiooni sõda Prantsuse keisririigi

vastu a.1803 - 1805 a.

v

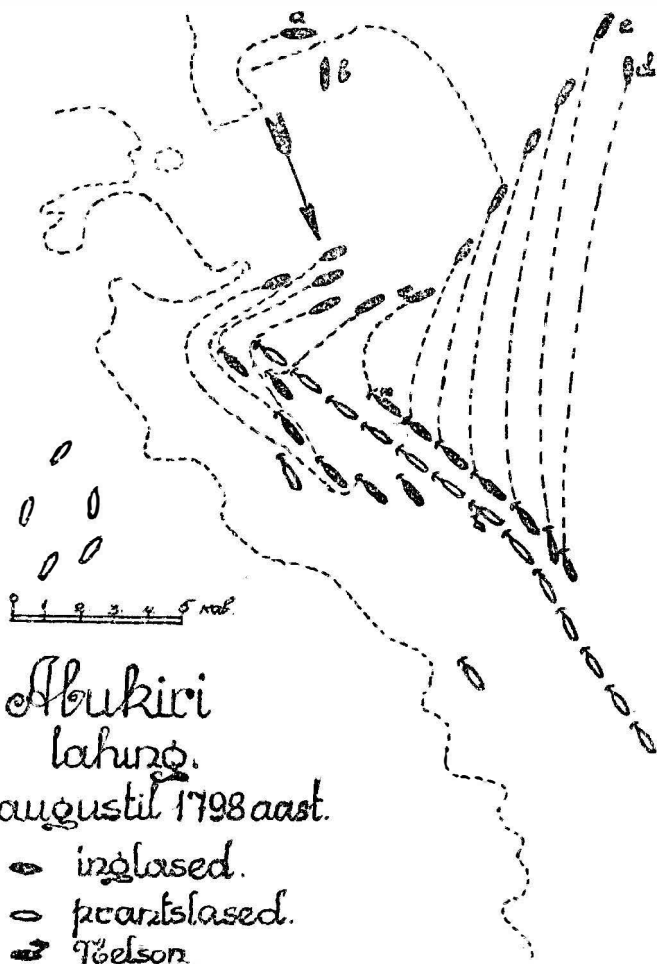
1802 a. rahu ei kestnud kaua. Napoleoni

Sõja
algus.

Übsist lahingut ei võinud ta endale ette kujutada.

Nelson andis oma laevadele signaali ahtri ankruid valmis panna ja vaenlase avangardi ning

tsent-
rumi
kallale
tungida,
nende
kõrvale
ankrus-
se miin-
nes. See
oli ai-
nukene
Nelsoni
korral-
dus; ta
tundis
oma ko-
mande-
rivi ja
teadis,
et iga
üks
nendest
saab
oma ko-
hust
täitma
ja nii
tegut-
sema,
nagu
olukord
seda
nõuab.
Farvaa-
ter oli
inglas-
tele



Abukiri
lahing.
1 augustil 1798 aast.

- inglased.
- prantslased.
- ➔ Nelson.

Skeem No -

tundmata ja üks nende laev jooksis madalikule kinni (a skeem No 47). Teine laev (b) läks teemale appi. Kaks laeva (c ja d) olid kaugemale ta- ha jäänud ja ilmusid lahinguväljale alles 3 tundi hiljem. Seega tungis Nelson ainult 10 laevaga peale. Esimene laev, mõõtes kogu aeg põhja sügavust, läks esimese Prantsuse laeva võõri eest mööda, tulistades teda pikuti tu- lega. Selle laeva järele sõitsid veel neli teist laeva ja läksid prantslaste vasakul par- dal ankrusse. Nelson laks ülejäänud viie lae- vaga prantslaste paremal pardal ankrusse. Sel- lega sattusid prantslased kahe tule vahele. Vahepeal oli täiesti pimedaks läinud. Prants- lased, kes merega vähe harjunud olid, ei suut- nud ennast liigutada, kuna inglased varp-ank- rute abil kogu aeg oma asupaika muutsid. Vahe- peal tulid inglastele veel mahajäänud laevad (b,c,d) appi ja äge lahing kestis kuni hommi- kuni.

Prantsuse ariergaard admiral Villeneuve'i juhatusel ei võtnud lahingust mingil kombel osa, vaid jäi ainult pealtvaatajaks. Sellega võimaldas ta inglastele oma jõud osa Prantsu- se jõudude vastu koondada. Lahing lõppes sel- lega, et prantslased 11 lahingulaeva kaotasid. Villeneuve sai ainult kahe lahingulaevaga ja kahe fregatiga ära põgeneda.

Nii saavutasid inglased täieliku võidu selle tõttu, et nad õigete taktika põhimõ- tete järele talitasid (jõudude koondamine) ja et Prantsuse ariergaard lahingust sugugi osa ei võtnud (puudus vastastikkune abiand- mine). Inglaste võit on seletatav müidugi ka parema taktilise väljaõppega ja meeskon- nas valitseva vaimuga. Nelson nimetas tih- ti oma komanderisi ja ohvitserisi vennaste koguks (band of brothers). Ainult sarnase vaimu tõttu oli võimalik initsiatiiv, mida

L a h i n -
g u
h i n -
d a m i -
m e .

esimesed Inglise laevad üles näitasid, sõites madaliku ja esimese Prantsuse laeva vahelt läbi. Nelson oli seda kätte saanud, et tema komanderid mitte ainult täitsid tema käsked ja korraldusi, vaid igatepidi usaldasid ja austasid teda.

E g i p-
t u s e
s õ j a-
k ä i g u
l õ p p.

Abukiri lahingu tagajärg oli see, et Napoleoni dessant kodumaast äralõigatud sai. Bonaparte tungis küll edasi ja kavatses Süüriat vallutada, kuid Inglise laevastik, kes vabalt merd kasutas, takistas igatepidi tema tegevust, ähvardades kommunikatsioonijooni katkestada. 1799 aastal läks Napoleon il korda, ärakasutades momenti, kus blokeeriv Inglise laevastik Kypri saarele vee ja igasuguse muu varustuse järele sõitis, Prantsusmaale põgeneda. Dessant jäi Egiptusse ja pidas veel kaks aastat vastu, kuid 1801 aastal oli ta täielikult hävitatud. Seega lõppes see suur ettevõtte täieliku nurjaminekuga, mis sellega seletav, et võim merel Inglismaa käes oli. Siin näeme veel kord sedasama, mis perslaste sõjakäigul Greeka maale, võitmata armaada sõjakäigul, kolmanda Inglis-Hollandi sõja ajal ja mitmetel prantslaste dessantide kavatustel Inglismaa vastu, s. o. et dessant ainult siis tagajärgi anda võib, kui mere vaba kasutamine kindlustatud on.

R e l-
v a s-
t u d
n e u-
t r a l i-
t e e t.

Inglismaa oli sõja lahtipuhkemisest saadik Prantsusmaad blokeerinud, s. t. pidas kõik laevad, rahvuse peale vaatamata, kinni, otsis nad läbi ja juhusel, kui laeva laadungi seas sõja kontrabanti leidis, viis laeva oma sadamasse ning andis asja priisikohtule harutamiseks. Suuremalt jaolt tunnistati sarnased laevad heaks priisiks ja võeti ära. Arusaadav, et sarnase teguviisi all eriti neutraal riigid kannatasid. Juba Ameerika sõja ajal kuulutati Vene algatusel niinimetatud "relvastud neutraliteet" välja. See oli neutraal riikide liit, kes ennast kohustasid sõjalaevadega oma kaubalaevu igasuguse ülekohtu vastu sõdivate riikide poolt, kaitsma. Vastavates deklaratsioonid-

des seati üles kindlad alused, mille järele vabal (neutraal) laeval vaba (mitte sõja kontraband) kaubaga vaba liikumine ka sõdivate riikide sadamate vahel kindlustati. Sõja kontrabandi mõiste määrati kindlaks; selle alla loeti ainult relvastust, kuid mitte toiduaineid jne. Sissesõit mingisugusesse sadamasse loeti ainult siis keelatuks, kui see tegelikult blokeeritud oli, see on, kui selle sadama ees tõesti sarnased jõud seisid ehk seda blokeerisid, kes tegelikult iga juurdepääsu takistada võisid. Siit tulevad mõisted "tõeline" ja "fiktiiv" blokaad. Viimase sõna all tuleb sarnast blokaadi mõista, kus väikese arvu laevadega suurt piirkonda lubatakse blokeerida, näiteks kahe laevaga 100 miili pikkust randa, mis muidugi teostatav ei ole.

Koalitsiooni sõja ajal Prantsusmaa vastu, eriti peale St. Vincent'i lahingut, pidas Inglismaa Prantsuse sadamaid tugeva blokaadi all. Laevu otsiti läbi mitte ainult Inglise kanalid, vaid ka kõikides teistes meredes; iseäranis kannatasid selle all Balti mere neutraalriigid. Et ennast selle vastu kaitsta, astusid Daani- ja Rootsimaa liitu ja andsid juba 1794 a. avalikult teada, et nad juhtumisel, kui nende laevu põhjusega kinni peetakse, vastava riigi laevu samuti kinnipidama hakkavad. Sarnast surveabinõu, kus võõra riigi kaubalaevu kinni peetakse, nimetakse "embargo".

1798 a. läksid Daani- ja Rootsimaa konvoi süsteemi peale üle, s. o. nende kaubalaevad hakkasid sõjalaevade saatel sõitma, missugused läbiotsimisi takistama pidid. Inglismaale oli relvastud neutraliteet väga vastumeelt, eriti sellepärast, et neutraal-lippu tihti kurjasti tarvitati. Tuli isegi ette, et laevadega, mis konvois sõitsid, sõja kontrabanti veeti. Ka sõja kontrabandi mõiste piiramine oli Inglismaale mittesoovitav, sest sarnasel kujul pääse-

pealetungi poliitika lähemas Idas, mille eesmärgiks India oli, kutsus Inglismaal suure ärevuse välja ja 1803 a. puhkeski sõda lahti. Inglismaa oli sel korral täiesti sõjavalmis ja asus otsekohe Prantsuse sadamate blokeerimisele. Juba 3 päeva peale sõja kuulutamist ilmusid 10 lahing-laeva admiral Cornwallisi juhatusel Bresti alla; admiral Nelson saadeti Vähe merde.

Napoleon-
ni Bou-
logne
ekspe-
siooni
plaan.

Napoleonile oli see sõda täiesti vastumeelt, sest tema ettevalmistused ei olnud sugugi veel mitte lõpule viidud. Laevastik oli alles täiesti korrest ära ja kannatas revolutsiooni tagajärjel ohvitseride ning meeskonna puuduse all. Napoleon kavatses jälle oma peavaenlasele - Inglismaale - tema kodumaal hoopis anda ja asus sellepärast laialdase dessant-operatsiooni ettevalmistusele. Dessandi lähtekohaks valiti Boulogne sadam, mis selleks korda seati ja ära kindlustati. Sinna taheti koondada suurel arvul madalalt vees istuvaid ujuvaid abinõusid, peaaesjalikult sõulaevu, mida kõikides sadamates ja jõesuudes valmistati. Vaatamata kõigi inglaste poolt ettevõetud takistuste peale, läkski prantslastel korda oma kavatsust läbi viia. Nüüd oli veel tarvis dessandi kaitseks oma lahing-laevastik inglise ranna juurde koondada, kuna see aga laialipillatult ja inglaste poolt blokeeritult mitmes sadamas seisis, tuli kõige pealt blokaad läbi murda, et laevadele võimalust anda endid väljaspool inglaste kontrolli kokku koguda. Seda üksikute Prantsuse ja Hispaania (Hispaania oli vahemaal Napoleoniga liitunud) laevade koondumispunkti muudeti vastavalt olukordele, mitu korda kuni lõpuks 1805 a. West-India peale peatama jäädi. Juhusel, kui Napoleonil õnnestunud oleks kõiki oma kavatsusi läbi viia, oleks ta ligi 70 laeva ühte kohta koondanud. Sellega lootis Napoleon Vähemalt mõneks päevaks mere vaba kasutamist Boulogne piirkonnas oma kätte saada, millest oleks jätkunud, et dessanti üle viia. Kuid nagu ennemgi, pidi ka siin Prantsuse

nõrk isiklik koosseis asja nurja ajama.
Jõudude jaotus 1805 a. oli järgmine:

Prantslased ühes hol- Ingla-
landlaste ja hispaan- land-
lastega. sed.

Texel	9	lahinglaeva	11	lahingl.
Brest.....	21	"	}	17
Rochefort				
la Rochelle				
ligidal.....	8	"	}	11
Ferrol				
(Coruña ligi-				
dal).....	12	"	8	"
Cadix	7	"	6	"
Cartagena.....	6	"	}	11
Toulon	11	"		

Peale siin ülesloetute oli inglastel veel kodumaa sadamates teatud arv laevu. Koon- damise plaan oli järgmine: Brestis ja Roche- fort'is seisvad laevad pidid iseseisvalt blo- kaadi läbi murdma ja West-Indiasse sõitma, ku- na Villeneuve (Prantsuse ariergaardi juhataja Abukiri lahingus) Toulonist väljasõites esi- teks Cartagena's ja Cadix'is seisvate Hispaa- nia ja hiljem Rochefort'i laevadega ühinema pidi, et siis ühes koos Bresti laevastikku oodata. Juhusel, kui viimane poleks ilmunud, pidid nad Ferroli sõitma, blokeerivad Inglise laevad ära ajama ja siis ühes siin viibivate Prantsuse ja Hispaania laevadega Bresti alla ilmuma, kust siis juba kogu laevastik Bou- logne'sse oleks sõitnud. Plaan oli Napoleoni juhtnõuade järele peensusteni välja töötatud, kuid Villeneuve passiivsus ajas kõik nurja. Tuleb veel seda silmas pidades, et Napoleoni instruksioonides oli, nagu see Prantsuse laevastikus juba peaaegu traditsiooniks oli

muutunud, nõutud, et eskaadrid igatpidi lahingust hoiduma pidid; ainult Boulogne ees võisid nad seda riskeerida. Sarnane nõudmine ei ole küll kokkukõlas Napoleoni pealetungiva strateegiaga, kuid on seletatav prantslaste nõrga isikliku koosseisuga.

Bresti laevastikul ei läinud korda blokaadi läbi murda ja nii jõudsid West-Indiasse ainult Rochefort'i laevad. Et aga Villeneuve oma eskaadriga alles kolm kuud hiljem välja sõitis, sõitsid Rochefort'i laevad West-Indiast tagasi. Nüüd võis Villeneuve veel ainult Cadix'i ja Cartagena laevadega ühinemise peale loota.

Villeneuve'i väljasõidu momendil, s. o. 29-dal märtsil oli Nelson Sardinia saare juures. Kui ta Villeneuve'i väljasõidust teada sai, arvas ta, et prantslaste sõidu eesmärk jälle Egiptus on, mille tõttu ta paigale jäi, et nende edasisõitu takistada. Alles 16. aprillil sai ta teada, et prantslased W-ti kursiga Gibraltari väinast läbi on sõitnud. Kohe asus Nelson, nagu Abukiri eeski, tagaajamisele. Villeneuve oli sel ajal juba umbes 1000 miili Hispaania rannast eemal Atlanti okeanis, teel West-Indiasse. Kuna pealegi Nelsoni edasisõudmist kuni Gibraltarini, vastased tuuled väga takistasid, jõudis ta umbes kuu aega hiljem West-Indiasse. Villeneuve'il oli vahepeal korda läinud Cadix'i laevadega ühineda (Cartagena laevad ei saanud tulla), nii et tal nüüd 18 lahinglaeva Nelsoni 11-ne vastu oli. Terve kuu otsis Nelson vaenlast asjata taga. Mõnikord juhtus isegi nii, et nad üksteisest ainult paarisaja miili kaugusel asusid, ilma, et kumbki seda oleks teadnud. Lõpuks sai Villeneuve Nelsoni kohalviibimisest teada ja otsustas Euroopasse tagasi sõita. Mõni päev hiljem sai sellest Nelson teada ja sõitis, arvamisel olles, et prantslased Vahemerde tagasi sõidavad, neile Gibraltari sihis järele; ühtlasi saatis ta ühe kiirsõitja korveti Inglismaale, et admiralteedile sündmuste käigu kohta teateid viia. Korvett, kes

nõrk isiklik koosseis asja nurja ajama.

Jõudude jaotus 1805 a. oli järgmine:

		Prantslased ühes hol- landlaste ja hispaan- lastega.	Inglas- sed.
Texel	9	lahinglaeva	11 lahingl.
Brest.....	21	"	} 17 "
Rochefort la Rochelle			
ligidal.....	8	"	
Ferrol (Coruña ligi- dal).....	12	"	8 "
Cadix	7	"	6 "
Cartagena.....	6	"	} 11 "
Toulon	11	"	

Peale siin ülesloetute oli inglastel veel kodumaa sadamates teatud arv laevu. Koon- damise plaan oli järgmine: Brestis ja Roche- fort'is seisvad laevad pidid iseseisvalt blo- kaadi läbi murdma ja West-Indiasse sõitma, ku- na Villeneuve (Prantsuse ariergaardi juhataja Abukiri lahingus) Toulonist väljasõites esi- teks Cartagena's ja Cadix'is seisvate Hispaa- nia ja hiljem Rochefort'i laevadega ühinema pidi, et siis ühes koos Brest'i laevastikku oodata. Juhusel, kui viimane poleks ilmunud, pidid nad Ferroli sõitma, blokeerivad Inglise laevad ära ajama ja siis ühes siin viibivate Prantsuse ja Hispaania laevadega Brest'i alla ilmuma, kust siis juba kogu laevastik Bou- logne'sse oleks sõitnud. Plaan oli Napoleoni juhtnõu-ride järele peensusteni välja töötatud, kuid Villeneuve passiivsus ajas kõik nurja. Tuleb veel seda silmas pida, et Napoleoni instruksioonides oli, nagu see Prantsuse laevastikus juba peasegu traditsiooniks oli

O p e -
r a t -
s i o o -
n i
h i n -
d a m i -
n e.

Operatsiooni nurjamiseks oli kaks põhjust. Napoleoni plaan oli väga laialdane, ka eesmärk oli strateegiliselt õieti valitud, kuid laevastik oli ettekirjutustega seotud ja pidi selle tõttu passiivselt tegutsema. Nii oli näiteks Bresti ees kord ainult 15 laeva ja Prantsuse admiral palus keisri käest luba blokaadist jõuga läbi murda. Temale vastati aga jälle, et lahingusse astumisest loobuda tuleb ja väljasõitu ainult siis ette võtta võib, kui inglased eemale on sõitnud. Samane passiivne teguviis oli üheks põhjuseks.

Teiseks põhjuseks oli Prantsuse laevastiku nõrk isiklik koosseis, millega ka esimene põhjus seletatav on. Napoleoni geenius sai mere sõjast ja selle iseloomust väga hästi aru, kuid üleöö head isiklist koosseisu luua ehk õigem improviseerida, ei läinud ka temale korda.

*Fondiude vahetööd
17 augustil 1805 aast.*

Brest.
Inglise admiral) 21 Prantsuse
Cornwallis) ta e a.
17 laevaga

Inglise admiral
Caldeo.
18 laevaga.

Villeneuve
29 laevaga.
Ferool.

Villeneuve'i passiivsus on ka sellega seletatav, et tal mingisugust usku oma ohvitseride ja meeskonna sisse ei olnud.

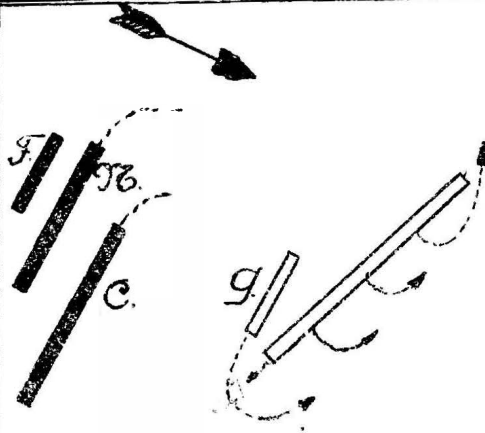
Ka inglaste energilist tegevust, eriti Nelsoni oma, kes väsimatult prantslasi taga ajas, tuleb võtta, kui Napoleoni plaanide nurjamineku põhjust. Kuivõrd energiliselt Nelson tegutses, silmaspidades ainult isamaa huviseid ja täiesti kõrvale jättes omi isiklikke, näitab asjaolu, et ta juuli kuul 1805 a. West-Indiast -Gibraltarisse tagasi tulles, peale 25 kuulist vahetpidamata laeval viibimist, esimest korda maale sõidab.

Peale Cadix'i jõudmist blokeeriti Villeneuve kohe inglaste poolt. Blokeeriva laevastiku ülemaks määrati septembri kuu lõpul senise juhataja Collingwood'i asemele Nelson, kuna Collingwood teiseks admiraliks nimetati. Nelsonil oli 27 lahinglaeva Villeneuve'i 34 vastu. Nelson loobus kitsast blokeerimisest ja hoidis ennast 50 miili kaugusel Cadix'ist lõunapool, lahtisel merel. Siit ei pruukinud ta lääne tormi puhul Gibraltarisse sõita, vaid võis kohale jääda, pealegi lootis ta oma eemalviibimisega Villeneuve't väljasõidule meelitada. Cadix'i ees pidas Nelson ainult mõne fregati, kes talle prantslaste väljasõidust viioimata teatama pidid. Pealetungimise plaani oli Nelson juba nädal peale kohalejõudmist kokkuseadnud ja kõikide komanderidega läbi arutanud.

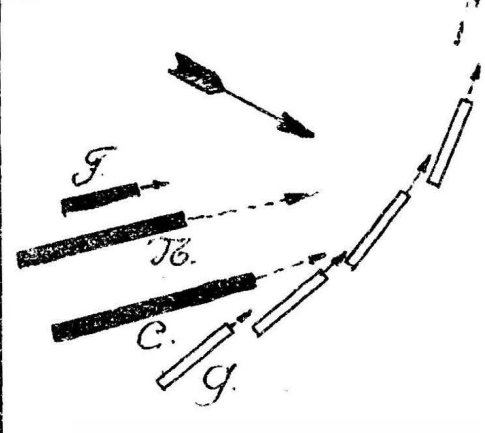
Vahepeal oli Napoleon oma dessandi plaanist loobunud ja Villeneuve'ile korralduse teinud vahemerde sõita, et seal peale ühinemist Cartagena laevadega, Neapolis dessanti maale saata. Et tal aga juba igasugune usaldus Villeneuve'i vastu puudus, määras ta talale asetäitja, kes ka juba välja sõitnud oli. Villeneuve'i enesearmastus seda ei kamatanud

T r a -
f a l g a -
r i i a -
h i n g
21.X.1805.

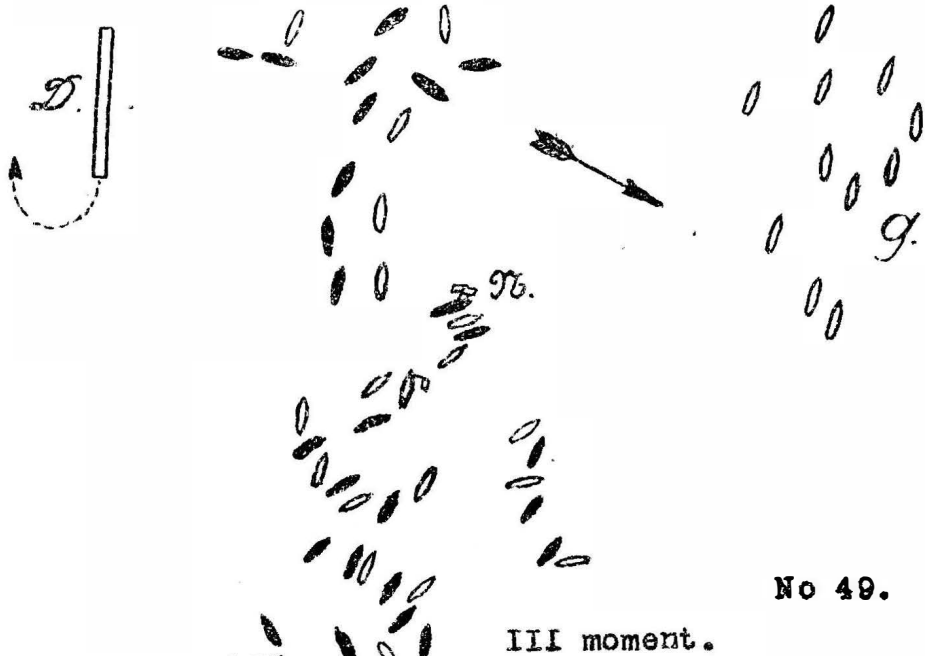
ja ta sõitis oma laevastikuga 20.oktoobril välja. 21.oktoobri hommikul kohtas ta Nelsoni SW kursi peal, nõrga WNW tuule juures. Oma laevastiku jagas Villeneuve 4-ja ossa; peale hariliku avangardi, tsentrumi ja ariergardi oli tal veel üks eraldi osa avangardi ees, admiral Gravina juhatusel all (G Skeem No 49). Selle ülesandeks oli ariergardile appi tulla, juhusel kui Nelson John Clerk'i poolt soovitatud võtet peaks tarvitama. Cadix oli prantslastest NO suunas 9 miili kaugusel, kui Villeneuve, kellel lahingu hääde tagajärgede peale vähe lootust oli, tagasi kavatses pöörata ja seks laevastikule käsu halssida andis; selle manöövri tagajärjel sattus Gravina ariergardi taha. Inglased sõitsid prantslastest umbes 9 miili kaugusel pealpool tuult kahes kolonnes. Paremat kolonnet, mis koosnes 15 laevast, juhatas admiral Collingwood (C Skeem No 49), kuna vasakus kolonnis, admiral Nelsoni juhatusel all 12 laeva oli (N Skeem No 49), veel vasakul pool sõitsid fregatid (F Skeem No 49). Nelson otsustas otsekohes peale tungida, pööras tuulest ära ja sõitis, nagu oli, kahes kolonnes vaenlase poole. See oli täiesti uus võte ja leidis siin alles esimest korda tarvitamist. Nelsoni kavatsuse järele pidi Collingwood vaenlase rivi umbes 12 laeva kohalt, tagant lugeses, läbi murdma ja otsekohes melée'sse astuma. Nelson ise jäi veidi tahapoole, mis John Clerk'i võttega kokkukõlas oli, kuid see sündis vist rohkem selle tõttu, et tema plagulaev "Victory" kaua aega dokkis polnud käinud, millepärast tema kiirus tuntavalt vähenenud oli. Mõlemad admiralid sõitsid oma kolonnede eesotsas; seega sattusid nad vaenlase pikuti tule alla, mis aga prantslaste viletsa sihtimise tõttu neile suuri kahjusid ei sünnitanud. Nelson tungis oma plaanile vastavalt Villeneuve'i plagulaevale peale, millega ta Prantsuse avangardi appitulemist lootis ära hoida, sest



I moment.



II moment.



III moment.

No 49.

Trafalgar lahing.

21 OKT. 1805 aast.

—inglased; ○ -prantslased ja hispaanlased
 Jb.-Nelson, C.-Collingwood, G.-Gravina.

ta 1) arvas, et liitlaste laevastikus vaevalt keegi oma initsiatiivil vastastikku abiandmise põhimõtte järele talitama hakkab ja 2) peale tungides vaenlase admiralile, võtaks ta sellelt võimaluse avangardi appi kutsuda. Tegelikult kujuneski asi nii, et Prantsuse avangardi ülem admiral Dumanoir alles lahingu lõpuks kohale jõudis, kui asi juba lõppemas oli (D. Skeem No 49-III). Otsekohe peale prantslaste rivi läbimurdmist läks nende rivistus täiesti segamini ja lahing muutus melée'ks, kus üksikud laevad lähida maa peal ehk abordaashis võitlesid. Nelsoni "Victory" abordeeriti ühe Prantsuse laeva poolt, kuid kohe tuli talle üks inglise laev teise parda poolt appi, ning selle peale vaatamata, et viimasele omakorda veel üks Prantsuse laev kallale tungis, lõppes asi sellega, et mõlemad prantslased oma plagud alla laskma pidid. Ülemal kirjeldatud momenti võib näha skeem No 49 peal, kus "Victory" N tähega märgitud on. Sama kokkupõrke juures kaotas aga Inglismaa ka oma suurima admiralid: nimelt sai Nelson püssikuuliga selgroost raskesti haavata ja suri enne lahingu lõppu.

Rivi läbimurdmisega olid inglased juba moraalse võidu saanud. Prantslaste ja hispaanlaste meeleolu oli langenud ja nende vähe vilunud ning kogemusteta ohvitserid ja mereväelased ei suutnud vaimliselt tugevatele, taktiliselt hästi väljaõpetatud ning mereasjanduses vilunud inglastele vastu panna. Üks laev teise järele lasi lipu alla ja 4 tundi pärast lahingu algust oli inglaste käes 18 liitlaste laeva. Vangi sattusid neli admiralid, nende seas ka Villeneuve ise. Admiral Gravina'l läks korda umbes kümne laevaga Cadix'i põgeneda, kuna alles lõpuks kohale jõudnud admiral Dumanoir veel kaks laeva kaotas ja selle järele ainult nelja laevaga lahtisele merele põgenes.

Trafalgari lahing andis Prantsuse laevastikule surmahoobi. Peale seda pidi Napoleon lõpulikult laevastiku tarvitamisest laiemas ulatuses loobuma ja kuni 1815 aastani kasutati neid ainult väiksemates ettevõtetes. Selles lahingus hävitasid inglased lõpulikult oma võistlejad ja siit peale algabki õieti Suurbritannia piiramatu merede valitsemine.

Sarnase võidu eest võlgneb Inglismaa tänu just Nelsoni geeniusule ja eeskujuliku taikliku koosseisule. Nelsoni admiralide ja laeva komandieride vahel valitses niivõrd täielik üksteisest arusaamine, et esimene, Trafalgari lahingut alates, ainult 2 signaali üles tõmbas: "Inglismaa ootab, et igaüks oma kohust täidab" ja "valmis olla ankrusse minekuks". Viimane signaal oli tingitud tugevast läänepoolt tulevast surnud lainest, mis tormi ennustada lubas. Tegelikult tuli gi kõva torm, mis mitu inglise prisi kaldale viskas.

Eriti silmapaistev on kui õieti Nelson lahingu moraalseid momente hindas ja kuivõrd ta "jõudude koondamise osa vaenlase jõudude vastu", ning "vastastikku abiandmise" põhimõtted maksm pani.

Nelson ei ole mitte ainult inglise rahva kangelane, vaid üldse iga mereväe ohvitseri ideaal; tema ideed on veel ilmasõja ajal ennast tunda annud, nagu seda edaspidi näha saame.

Napoleon ei loobunud ka peale Trafalgari oma võitlusest Inglismaa vastu. Kuni lõpuni lootis ta ikka veel kord laevastikku üles ehitada ja Inglismaad võita. Esialgu oli see aga võimatu, sest Prantsuse laevad olid igalpool blokeeritud ning niipea kui nad merele sõitsid, võeti nad inglaste poolt ära.

L a h i n -
g u
h i n -
d a m i -
n e.

K o n t i -
n e n -
t a a l
s ü s -
t e e m.

Napoleon tuli nüüd uue mõtte peale. Ta sai väga hästi aru, et Inglismaa tugevus ainult tema merekaubanduses seisab. Et seda hävitada, kuulutas ta 1806 aastal n.n. kontinentaal süsteemi välja. See oli midagi passiivse blokaadi taolist, mille järelle Inglise laevad kõikides mannermaa sadamates embargo alla sattusid.

Igasugune kauplemine Inglismaaga, samuti Inglise kaupade sissevedu, keelati kõvasti ära. 1808 aastal võtsid blokaadist osa kõik mannermaa riigid, väljaarvatud Rootsi, ning Inglismaa seisukord oleks tõesti, võib olla, lootusetuks muutunud, kui mitte neutraal-riigid ise selle blokaadi all raskesti kannatanud ei oleks.

Peapõhjus oli salakauba vedu, mis nii suureks kasvas, et blokaad Inglismaa peale enam tuntavat mõju avaldada ei suutnud. Võimatlus lõppes nagu alati, selle kasuks, kel merel tugevam laevastik oli, s. o. võrdlemisi väikese Inglismaa tugev laevastik võitis võimsa Napoleoni, kellele mitte üks mannermaa riik vastu panna ei suutnud. See on jälle üks näitus, et vanasõna, "mannermaa sõda nõrgendab, meresõda toidab" õige on.

Inglaste
okupatsioon
Konstantino-
poli vastu.

Kirjeldud ajajärgus tähelepanu väärt sündmuseks on veel inglaste sõjakäik Konstantinopoli vastu, millel vast ka teatud mõju ilmasõja peale

1807 aastal keelas Türgi valitsus, Napoleoni mõju all seistes, Vene sõjalaevadele läbisõidu Musta merde. Inglise admiral Duckworth'i 8 lahing ja 4 väiksema laevaga Konstantinopolisse, et türklasi sundida oma määrustest loobuma. Duckworth tegutses väga vahvalt, kuid poliitiliselt siiski mitte küllalt energiliselt. Jõudes Dardanellide ette, ei asunud ta otsekohe pealetungile, vaid ootas terve nädala ankrul. Kui ta

lõpuks Dardanellidesse sisse sõitis ja rannapatareide tule alla sattus (A kaart No 50), ei vastanud ta ka tule peale, kuna kaasasolev Inglise



Dardanellide väin.

Kaart No 50.

No 50) jälle rannapatareide tule alla sattus, ta neile ka pommitamisega vastas. Jõudes viimaks väikeste kaotustega Konstantinopoli ette, ei suutnud ta vastaste tuulte pärast otsekohe linna ette ilmuda, et seda pommitamisega ähvardada. Vahepeal asusid türklased otsekohe kaitseabinõude ehitamisele, eriti kõvendati Dardanellide kindlustusi. Kõik Duckworth'i poolt ettepanud ultimaatumid jäid tagajärjeta ja ta pidi, ilma et midagi kätte oleks saanud, tagasi sõitma. Vaatamata kõvendatud kindlustuste peale, läks tal jälle korda ilma ühtegi laeva kaotamata, väinast läbi sõita; inimeste kaotused olid siin siiski võrdlemisi suured.

Siin on eriti tähtis see asjaolu, et läbisõit kitsast väinast kahel korral õnnestus.

saadik mitte "casus belli" ei tahtnud tekitada. Admiral Duckworth, kui sõjamees, sellega igatahes nõus olla ei saanud, sest pidi ta ju sellega arvestama, et sama teed mööda kord tagasi tuleb sõitma. Nii tuli gi, et kui ta Dardanellides kõige kitsamas kohas (B kaart

IV. P E A T Ü K K .

A U R U L A E V A S T I K U A J A J Ä R K .

1. Ülemineku ajajärgu iseloom kuni Vene-

Jaapani sõjani.

L a e v a -
d e
e h i -
t u s .

XIX aastasaja alguseks oli meresõjakunst niivõrd arenenud, et raske oli endale ettekujutada, milliseid uuendusi veel oleks võinud läbi viia. Laevade tüübid olid kindlasti välja kujunenud, relvastus näis täiendusi mitterõudvat, taktika oli kindlale alusele rajatud ja ka praktiliselt suurte admiralide poolt järele proovitud.

Kuid vaimliselt ja tehniliselt kiirelt arenev XIX aastasada ei saanud sellega leppida, et laevad ainult tuulest ärrarippuvalt liikuda võisid. Juba 1802 aastal pakkus ameeriklane Fulton Napoleonile oma ülesleidust - rataslaeva aurumasinaga - maha, kuid viimasele näis asi liig fantastiline olevat ja ta loobus sellest. Alles 1807 aastal läks Fultonil korda oma kavatsust Ameerikas ellu viia, kus tema poolt ehitatud laevad Hudson'i jõel korrapärasest ühendusest pidasid. Sõjalaevastikus võetakse see uuendus mitu korda hiljem tarvitusele; alles 1824 aastal ehitakse Inglismaal esimene ratas-aurufregatt. Rataslaevad võisid küll tuulest rippumatult sõita, kuid rattad, samuti ka masin, oleksid oma kõrge seisukoha tõttu (pealpool veeliini) vaenlase tulega otsekohe purustatud saanud. Selle tõttu leidsid nad ka sõjalaevastikus väga väiksel määral tarvitamist ja sedagi ainult teise järgu tähtsusega laevades, nagu fregattides, korvettides, vedurlaevades jne.; ratastega varustatud lahinglaevu

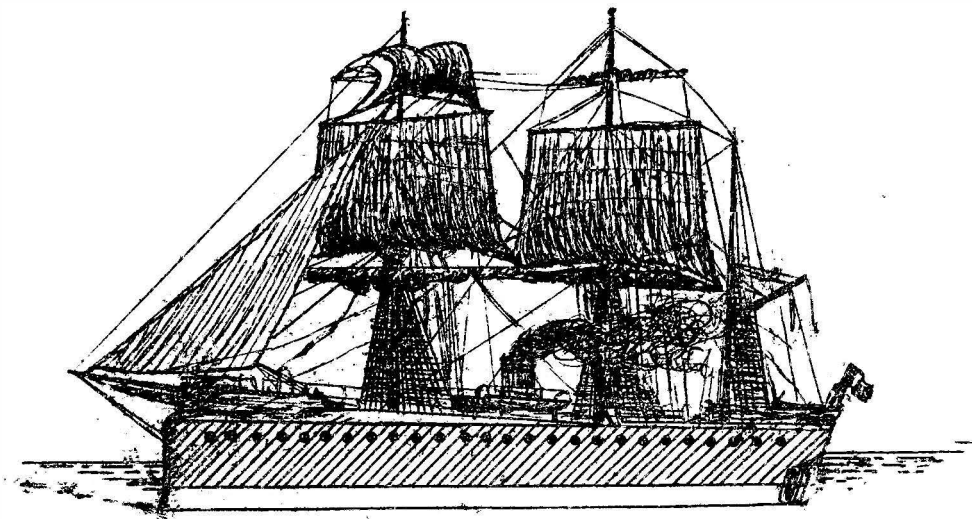
üldse ei olnud.

Alles pärast seda, kui Inglismaal 1837 aastal esimene propelleriga aurulaev ehitati, mindi ka sõjalaevades aurumasinaga peale üle ja Krimmi sõja ajaks (1854 - 56 a.) oli juba kõikides riikides hulk aurumasinatega varustatud sõjalaevu. Laevade ehitusmaterjaliks oli ikka veel puu, ka kujutas propeller enesest ainult abijõudu. Purjed olid ikka alles ja purjede all sõites võeti propeller võlli otsast ära ning tõmmati üles selleks eraldi ehitatud kaevu. Sarnane tüüp oli kaunis kaua taritusel; olen isiklikult kadetina sarnases laevas sõitnud. Alles Krimmi sõjast peale, kui laevu juba soomustama hakati, mindi raud ja hiljem (1875 a.) teraslaevade ehituse peale üle. Uue ehitusviisi tarvitusele võtmisega tekkis vajadus laeva jaotada vaheseinte abil veekindlatesse jaoskondadesse. Veekindlate vaheseinte tähtsus suurenes eriti peale miinide ülesleidmist; hakati juba ehitama laevadele kahekordseid põhju.

Krimmi sõja ajal oli artilleria juba niivõrd arenenud, et puust laevad enam sellele vastu ei suutnud panna ja tarvidus tekkis laeva pardaid kuidagi mürskude vastu kindlustada. Sellest väljamineks tekkisid soomuslaevad. Nende eelkäijad olid prantslaste ujuvad patareid: praami taolised puust ehitused väga viletsate mere omadustega, kes aga siiski, näit. Kinburn'i pommitamise juures, väga häid tagajärgi saavutasid. Nende pardad olid kaetud 4" raudsoomusega. Masin ja propeller olid neil küll ette nähtud, kuid ainult lühemate sõitude tarvis lahingu ajal; harilikul ajal said patareid pukseeritud.

Artilleria ja
soomus.

Patareide head tulemused kutsusid vajaduse välja uue laeva tüüpi järele, milline oleks samuti soomusega kaitsitud, kuid paremate liikumisvõimalustega. 1859 aastal ehitati Prantsusmaal esimene soomustatud puust fregatt, "La Gloire" - 5700 tn. (Joon.No 51).



Joon.No 51.

Tõesti ei suutnud ka artilleeria esialgu soomuse vastu midagi ära teha, vaid pidi emast täiendama ja arendama. Sest ajast algab võistlus artilleeria ja soomuse vahel, milline praegugi veel edasi kestab.

Selle võistluse ajalugu näeme kõige paremini järgmisest kokkuvõttest:
1854 aastal võetakse tarvitusele 4" rauast soomus.

Artilleria suurendab oma kaliibrit.

1870 aastal tõuseb soomuse paksus 7". Suurtüki rauad tehakse vintidega ning võetakse tarvitusele pikerguse kujuga ja terava otsaga mürsud.
1875 aastal võetakse tarvitusele teras-soomus, kuid silmaspidades selle aprust, hakatakse valmistama n.n. kompaund soomust, s. o. raud plattedele valatakse väljaspoole terasest kord peale.

Artilleria läheb karastatud (teras) mürskude peale üle.

1880 aastal tõuseb rauast soomuse paksus 24" ja selle kaal teeb kuni 50% veeväljasurvest välja.

Artilleria võtab tarvitusele kroom teras-mürsud.

1885 aastal leitakse üles nikkelterasest plated.

Artilleria võtab tarvitusele suitsuta püsirohku ja fugaas-mürsud.

1910 aastal võetakse tarvitusele tsementeeritud soomus.

Artilleria vastab mürsu algiiruse ning kaliibrite suurendamisega.

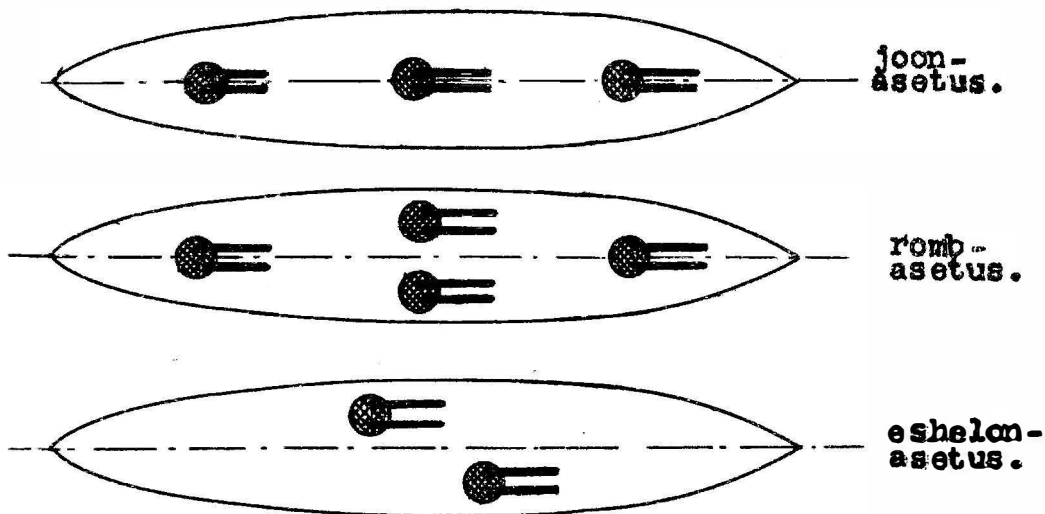
Kuivõrd visalt mõnes asjas vanast kinni peeti ja uuenduste vastu oldi, näitab asjaolu, et inglased alles 1875 aastal tagantlaetavate suurtükkide peale üle läksid, kuna Prantsusmaal seda juba 1861 aastal tehti. Veel praegu lisatakse inglise suurtükkide tüübi nimetusele tähed B.L. juurde, see tähendab - breech loading (tagantlaetav).

Suurtükid valati juba terasest ja kõvendati traadiga, hiljem eriliste torudega.

Esiolgu paigutati suurtükid, nagu purjelaevadeski, pardadesse, mis ka soomuslaevades purjede allesjätmisega tingitud oli. Kuid juba 1862 aastal hakati suurtükke laeva diametraaltasapinda pöörlevatesse soomustornidesse asetama. Sarnast suurtükkide paigutust nimetakse

Artilleria paigutus.

joon-asetuseks. Hiljem mindi üle romb-asetuse peale (Joon.No 52).



Joon.No 52.

R a m m.

Uute asetuste eesmärgiks oli tulistamisnurga suurendamine. Ärariippuvalt sellest, kus kohal tulistamisnurka suurendada taheti, kas transversis ehk vööris ja ahtris, tarvitatigi kas joon- ehk romb-asetust.

Kuna laevadel aurumasina tõttu võimalus avanes rippumatult tuulesihist sõita, võeti uuesti sõjalaevades ramm (ram, éperon, Sporn, TAPAN) tarvitusele, milline kuni Vene-Jaapani sõjani alale jäi. Väikest aurupaati, mida Sadama Tehased praegu ühenduse pidamiseks ujuyate dokkidega tarvitavad, nimetati Vene ajal ramm-parkassiks. Samastes laevades pidid laeva komanderid rammimise harjutusi tegema.

Artilleria ulatavuse ning laevade kiiruse suurenemisega, samuti manööverdamise omaduste paranemisega, pidi loomulikult ramm ära kaduma; suurelt aitas siin kaasa ka torpedo ülesleidmine.

1855 aastal leiti Venemaal üles tõkke-
miinid, millised esialgu küll ilma suurema
tähtsusega olid kuid juba Vene-Türgi sõja
ajal (1877..1878) väga silmapaistvaid tagajär-
gi andsid.

1876 aastal leiab Whitehead iseliikuva
miini, mida torpeedoks nimetati, üles. Senini
olid tarvitusele teivas-miinid, s. o. pika lati
külge kinnitatud ja sütikuga varustatud kest,
täidetud lõhkeainega. Latt kinnitati sõupeedi
ehk auru-kaasteri vööri ning sõideti sellega
vaenlase laeva parda, kus siis lõhkeaine plah-
vatama pandi. Eriti häid tagajärgi andsid tei-
vas-miinid Vene-Türgi sõja ajal, kus nende
abil kaks Türgi soomuslaeva põhja lasti.

Torpeedo oli esialgu alles lapsekingades,
veel Vene-Jaapani sõja ajal võis torpeedot
kõige rohkem 10 kabeltovi kaugusele saata,
millepärast suurtes laevades torpeedo nagu
pikendatud rammi peale vaadati.

Kuna torpeedosid, arvesse võttes nende
väikest tegevuspiirkonda, õige vähe päeval
tarvitada võis, pidi teivasmiine ilma eran-
dita ainult õõsel tarvitama. See sundis otsi-
ma kaitseabinõusid õõsise kallaletungi vastu,
millistena kõige paremateks osutusid helgiheit-
jad ehk proshektorid.

Käsitöös suurepärase tehnika arenemisega,
võeti ka laevastikus mitmesuguseid tehnilisi
täiendusi ette. Nii leiti üles kaitsevõrgud
torpeedode vastu, millele järgnesid kohe käärid
torpeedode juures võrkude läbilõikamiseks. Elektri
valgus võimaldas paremat sidet laevade vahel,
kuna telefonid ning mitmesugused mehaanilised
ja elektrilised abinõud käskude edasiandmist
laevas eneses kergendasid. Ei läinud aastatki
mööda, ilma et midagi uut ülesse poleks leitud,
mille tõttu ühtelugu vananenud sisseseadeid
kõrvale tuli jätta.

M i i n i d

ja

t o r -

p e e -

d o d.

H e l g i -

h e i t -

j a d.

Mitmesugu-

sed tehni-

lised abi-

nõud.

L a e v a
t ü ü -
b i d.

Väga mitmesuguste tehniliste ülesleiduste tõttu oli võimalik ja tarvilik ka laevade tüüpi muuta. Esiolgu jäädi siiski, vaatamata uue liikumapaneva jõu peale, püsima vanade tüüpide juurde, ehk küll mõnesuguste vastavate täiendustega (soomus, ramm), kuid juba 1880 aastast peale loobuti puht sõjalaevades täielikult purjedest, mis peasjalikult artilleeria asetamisest toroidesse tingitud oli. Uued relvad, nagu torpeedo ja tõkkemiin - kutsusid ellu uued sõjalaevade tüübid - miinipanejad ja torpeedopaadid; tarvidus viimaseid hävitada andis meile omakorda uue tüübi - torpeedopaatide hävitaja ehk destroyeri. Soomuslaevad oma otstarbe järele jagunesid mitmesse tüüpi, millistel kõigil oma nimetused olid, nagu monitoorid, rannakaitsesoomuslaevad, eskaadri soomuslaevad jne. Endised fregatid ja korvetid asendati ristlejatega, milliseid jällegi soomusristlejateks, kaitstud ehk soomustekiga ristlejateks jagati. Ühe sõnaga, laeva tüüpisi oli määratu palju. Kuivõrd raske oli mõnikord vastava laeva tüübi tähtsusest aru saada, näitab äpardus, mis juhtus inglastega aastal 1885. Nimelt okkupeeris tol ajal Venemaa Kesk-Aasias ^{Kryok-Sai} ~~Morvi~~ ^{Sai}, mis Inglismaale, silmaspidades India lähedast, täiesti vastuvõtmatu oli. Et inglaste peale survet avaldada, saatis Venemaa oma ristlejad Atlanti okeani läänepoolsesse osasse. Inglismaa oli tol ajal, seistes Vene-Türgi sõja mõju all (a.1877. a.1878) niivõrd valmistud uuest relvast - torpeedost, et ta ainult torpeedopaate ning soomuslaevu väikese tegevuspiirkonnaga ehitanud oli. Suure tegevusraadiusega ristlejaid Inglismaal ei olnud ja nii tuli tal ~~laeva~~ okkupatsiooniga leppida.

Isiklik
koosreis.

Spur tehniline arenemine nõudis isikliselt koosseisult suuri jõupingutusi. Teadmised, kogemused ja praktika, mida uus liikumapanev jõud ja relvastus nõudsid, kutsusid välja meeskonna jaotu-

se mitmesse erialasse. Üks eriala - mehaanika - eraldati mõne aja pärast teistest ja kujutab praegugi enesest eri kutseliiki. Üleminek rahva sõjaväe teenistuse kohustuse peale võimaldas teenistuse aja lühendamist, mis aga laevastikus suure üleajateenijate kaadri pidamist nõudis. Kõikides laevastikkudes tekib vajadus mitmesuguste koolide ja kursuste järele vastavalt erialadele. Kujuneb välja koguni täiesti uus ala, s. o. kindralstaabi teenistus.

Mere kindralstaabid asutatakse: Inglismaal - 1888 aastal, Jaapanis - 1898 a., Saksamaal - 1900 a., Rootsis - 1901 a., Prantsusmaal - 1903a., Itaalias 1904 a. ning Venemaal alles 1906 aastal, peale sõda.

Laevatüüpide suurt arvu võib seletada segadusega, mis taktilistes vaadetes valitses. Nii ei olnud Vene-Jaapani sõja ajaks veel lahingu rivistuses kindlat seisukohta võetud. Vaatamata laevade suure kiiruse ja artilleeria ning torpeedode suure laskekauguse peale, arvestati ikka veel rammimise võimalusega, mille tõttu rindrivi kõige otstarbekohasemaks peeti. Poolehooluga rindrivile on ka osalt seletatav artilleeria ramb-asetus.

Artilleeria oli küll suure laskekauguse kätte saanud, kuid sihtimise ja tulejuhtimise abinõud, samuti tulejuhtimise viis olid täiesti ajast maha jäänud; ka ei osanud isiklik koosseis oma uut relvastust otstarbekohaselt kasutada. Üks asi oli aga juba Vene-Jaapani sõja ajaks selge, s. o., et sõjalaeva tiiv ehk flang, tema diametraal tasapind pidi olema, sest sarnase asenduse juures võis ta kõige väiksem t osa oma suurtükkidest tarvitada.

Et rammimist ikka veel võimalikuks peeti, olid laevastiku manööverdamised väga keerulised. Laeva juhtimine sündis ainult taktilise formulaari (raamat, kuhu kõik laeva omadused, nagu

T a k -
t i k a
j a
s t r a -
t e e -
g i a.

tsirkulatsioon, kiirus teatud tuuride arvu juures jne. sisse kantakse) ja matemaatiliste valemite järele. Laevaga, eriti laevastikuga, manööverdamine on aga kunst, mida ainult praktikaga omada võib; valemid võivad, isegi peavad siin aluseks olema, kuid ainult nende abil ei saa mitte läbi.

Strateegia suhtes tuli nüüd täiesti teiste tingimistega arvestada. Ühelt poolt oli liikumise kiirus tuulest ärarippumatuse tõttu väga palju tõusnud, ja oli juba võimalik kindlate tähtaegadega arvestada. Teiselt poolt oli aga laevade tegevuspiirkond täielikult ärarippuv kütteainete tagavarast, millega baaside tähtsus esiplaanile kerkis. Purjelaevad võisid kuude kaupa merel viibida; nad nõudsid ainult toiduainete ja magedavee tagavarade täiendamist, mida kergesti igast sadamast võis saada. Aurulaevade vajadusi ei olnud aga nii kerge rahuldada.

2. Ülemineku ajajärgu sõjad ja lahingud.

Põhja-Ameerika
kodusõja põhjuste
sed.

(Kaart
No 53).

Laemas ulatuses võeti aurulaevad tarvitusele esimest korda juba Krimmi sõja ajal (a.1854-56), kuid lahinguid nende vahel veel ei peetud. Mitmete kindluste (Sevastopol, Kinburn, Bomar-Sund ja Sveaborg) pommitamise juures selgus siiski, et puust pardad suurtüki tuld välja ei **kantä**. sõnaga, see sõda andis tõuke laevastiku tehnilise arenemisele. Esimene sõda, kus Krimmi sõja kogemuste põhjal ülesleitud tehnilised täiendused kasutamist leidsid, oli Põhja-Ameerika Ühisriikide kodusõda (1861-1865 a.).

Selle sõja põhjuseks oli lõhe, mis aja jooksul põhja- ja lõunariikide vahele tekkinud.

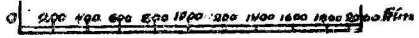
Kuna põhjarikides laialdaselt arenenud tööstus oli, mida kõrgete tollidega kaitsti, valitses lõunariikides ainult põllumajandus, kus tööjõuna neegrid-orje kasutati ning põhjarikide tollipoliitika vastu täiesti eitaval seisukohal asuti.



mmmm - lõuna ja põhjarüükide piir.

----- P.-Am. Ühisriikide piir

Põhja-Ameerika Ühisriikide kodusõja teater.



Kaart No 53.

Peale selle tuleb veel arvesse võtta, et lõunariikide elanikud suuremalt jaolt röömanlastest (hispaanlased, itaallased), põhjarüükide elanikud aga germaanlastest (inglased, hollandlased, sakslased jne.) koos seisid. Osalt mõjus ka see, et põhjarüükides liberaalsemad vaated valitsesid, seega seal orjade instituudi vastu oldi. Asi lõppes sellega, et lõunariigid oma

iseseisvuse väljakuulutasid, mille peale põhjariigid nende vastu sõjategevust algasid.

P o o l -
t e
j o u d .

Maaväe organisatsiooni mõttes oli lõunariikide seisukord parem, samuti oli neil mereväe ohvitseride rohkem, kuid laevade meeskond oli suuremalt osalt põhjariikidest pärit ning laevad enamasti viimaste käes. Pealegi võisid põhjariigid, ärakasutades oma arenenud tööstust, laevastikku täiendada, ning ka maaväge kergemini sõjamoona varustada.

Sõja plaan
ja üldine
käik.

Põhjariikide plaan oli peamiselt laevastiku peale rajatud. See pidi esiteks lõunariikide sadamaid blokeerima, ning nendelt võimaluse võtma väljamaalt sõjamoona saada. Teiseks pidiid soomustatud suurtükipaadid Missisipi jõel tegutsema, sellega maavägesid toetades ja ühtlasi lõunariikide parimat sisemist ühendusteed oma alla võttes. Põhjariikide arenenud tööstus võimaldaski neile 100 päeva jooksul 8 soomustatud jõe-suurtükipaati ehitada, millistega neil korda läks Missisipi jõge mööda alla sõita ja mere poolt sissetunginud laevadega ühineda. Seega olid lõunariigid kahte ossa jagatud.

B l o -
k a a d .

Merelaevastikul seisis ees raskem ülesanne - 3500 miili pikkuse ranna blokeerimine. 1861 a. oli neil selle tarvis ainult 204 laeva. Järgmisel aastal tõusis laevade arv 472-ni, 1863 aastal 588-ni ja sõja lõpul juba üle 700. Sarnase laevastiku abil läks põhjariikidel korda sõja lõpuks lõunariikisid välismaist täielikult isoleerida. Blokaadi läbiviimist raskendas esialgu toetuspunktide puudus, kuid ka sellest said põhjariigid üle; nende andrikkal admiralil - Farragut'il läks korda mitmeid tähtsaid toetuspunkte, vaatamata tugevate merekindluste peale, ära võtta ja seega blokaadi läbiviimist lihtsustada. Kõik need üksikud operatsioonid on väga huvitavad, kuid neil ei ole mingisugust mõju mere sõjakunsti arenemise peale. Ainult võitlemiseks tökkemiinidega ning rannapatareidega andsid nad mõningaid näpunäiteid, millised veel Vene-Jaapani sõja ajal teatavat mõju avaldasid.

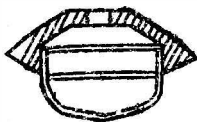
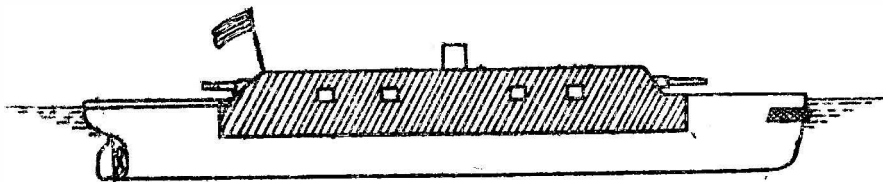
Ka lõunariigid võtsid omalt poolt operatsioone merel põhjariikide vastu ette. Silmaspidades nende nõrkust tehnilisel alal, ei suutnud nad suurt vaenlase elava jõu vastu ära teha, ning pidid ainult ristlejate-sõjaga leppima. Seks otstarbeks muretseti väljamaalt mitu aurulaeva, mis põhjariikide merekaubitsemist takistama pidid. Need ristlejad, mille seas kõige tähtsam "Alabama" oli, sundisid ka põhjariike ristlejaid välja saatma, millel mitte ainult Ameerika vetes, vaid ka Euroopas suuri jõupingutusi teha tuli, et oma kaubandust kaitsta. Nii võeti ristleja "Alabama" alles kaheaastase tegevuse järele Cherbourg'i ees kinni. Muuseas võiks tähendada, et mitmed Inglise firmad selle sõja ajal lõunariikide jaoks eritüübilisi kaubalaevu, n.n. "blokaadimurdjaid", ehitasid.

Blokaadi teostamine ja ristlejate sõda kutsusid mitmedki arusaamatused rahvusvahelise õiguse (missugusele 1856 a. Pariisi deklaratsiooniga juba osalt alus pandud) alal välja. Paljudki juhtumised selle sõja ajal on veel senini materjaliks rahvusvahelise õiguse jaoks. Ma juhin tähelepanu selle peale, et ma siin sõna "kaaperi-sõda" asemel "ristlejate sõda" tarvitan. See tuleb sellest, et Pariisi konverents kaaperite, s. o. relvastud eralaevade tarvitamise ära keelas.

Üldiselt avaldas see sõda taktika arenmise mõttes meresõja-kunsti peale vähe mõju, väljaarvatud vast see, et mitmed uued ülesleidused siin praktiliselt järele prooviti. Siiski peab nimetama üht juhust, mis laeva tüüpide alal täielise pöörde tõi. Nimelt olid põhjalased sõja algul ühes lõunariikide sadamas puust aurufregati - Merrimac'i põlema pistnud ja põhja lasknud. Lõunalased tõstsid laeva ülesse ja seadsid ta korda, ühtlasi viisid nad laeva juures suured ümberehitused läbi:

"M e r r i -
m a c" j a
"M o n i -
t o r".

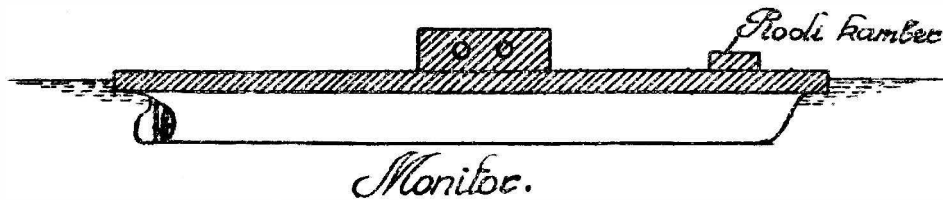
varustasid ta rauast soomusega ja malmist rammi-
ga, teiste sõnadega - ehitasid soomuslaeva (joon.
No 54).



Soomuslaev „Merrimac“

Joon. No 54.

Märtsi kuus sõitis "Merrimac" Hamptoni reidile, kus põhjalaste eskaader - kõik puust laevad - seisis. Vastastikku pommitamise juures ei sünnitanud vaenlase mürsud "Merrimac'ile" mingisuguseid vigastusi, vaid pörkasid soomuselt tagasi ilma läbistusi tekitamata. Tagajärg oli see, et "Merrimac" ühe vaenlase laeva rammilöögiga põhja ajas ja teist lippu alla laskma sundis, selle järele teda põlema pistes. Võitluse kestel oli ta oma rammi kaotanud. Et ilm juba pimedaks muutus, sõitis ta minema, kavatsusega, järgmisel hommikul tagasi tulla, et ka ülejäänud laevu võita. Järgmisel hommikul tuli aga Hamptoni alla põhjalaste poolt nel a kuu jooksul ehitatud uue tüübiline soomuslaev "Monitor". See oli rauast ehitatud ning üleni soomusega kaetud laev, mille pardad kõigest kaks jalga üle veeliini ulatasid. Kui "Merrimac" kohale jõudis, hakkasid mõlemad laevad üksteist tulistama, kuid ilma tagajärjeta. Ka "Merrimac'i" rammimise katse ebaõnnestus, sest väikene "Monitor" manööverdas paremini ja ei annud "Merrimac'ile" võimalust ennast rammi-
da. Käesolevas sõjas oli see küll ainult üks väike-



Joon.No 55.

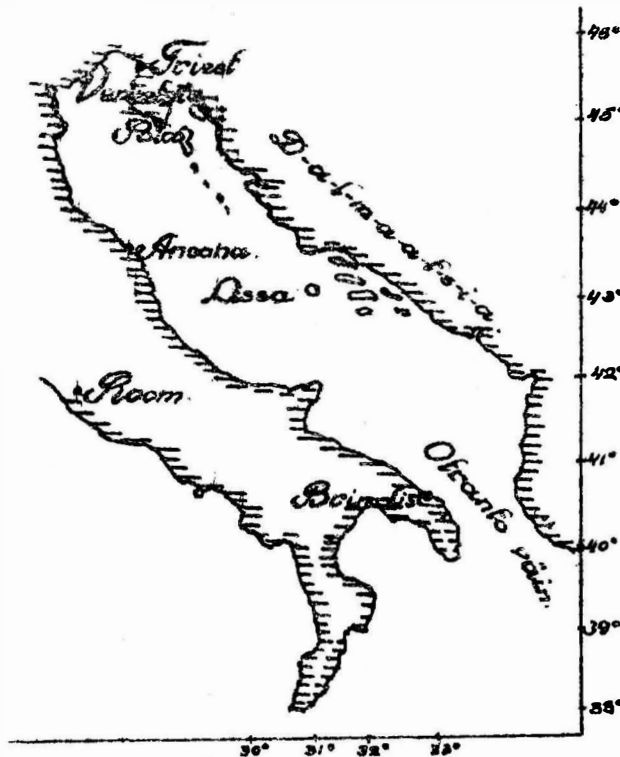
ne episood, kuid laevaehituse arenemise peale avaldas see siiski lõpmata suurt mõju. Selgusid kaks asja: puulaevade nõrk vastupidavus, võrreldes raudlaevadega ja rammi kasutamise võimalused. Kõigis riikes minnakse üle rauast soomuslaevade ehituse peale ja igalpool võeti rammid tarvitusele.

Lõunalased tarvitasid sõja kestvusel laialt tõkkemiine. Ka teivasmiinid ja isegi üks veealusapaadi taoline paat, mille abil korda läks ühte põhjalaste korvetti õhku lasta, võeti appi. Selle paadi meeskonnast oli ainult üks mees vee peal, teised kõik vee all. Edasi liikus ta propelleri abil, mille võlli kaheksa meest keerasid. Paat läks ise põhja.

Austria-Itaalia sõja ajal oli itaallastel kahtlemata jõudude ülekaal, nii oli Itaalia 12 soomuslaeva, Austria 7 vastu, ka olid nende laevad uuema tüübilised, kiiremad, ning relvastatud uute vintsuurtükkidega, kuna Austria laevastikus veel vanu sileda rauaga suurtükke tarvitati. Jõudude vahekorid suhtus laevade arvu poolest nagu 2:1; suurtükkide arvu poolest - 1,66:1 ja laevade veeväljasurve poolest - 2,64:1. Väljaõppe mõttes olid mõlemad pooled väga nõrgad, siiski suutis Austria admiral Tegethoff oma laevastiku koosseisu 9 nädala jook-

L i s s a
l a h i n e
1866 a.

sul peale mobilisatsiooni hästi väljaõpetada, kuna Itaalia admiral Persano sel alal midagi ei teinud. Persano sattus eriti selle tõttu raskesse seisukorda, et tema laevastikus mehaanika alal palju inglasi teenistuses oli, kes sõja lahtipukkedes teenistusest lahkusid. Persano sai oma valitsuselt kindlad ja selged juhtnõbrid, mille järele ta vaenlase laevastiku Aadria merelt ära pidi ajama, teda blokeerima ehk kohtamisel merel, temale kalalale tungima. Selle peale vaatamata, ei teinud



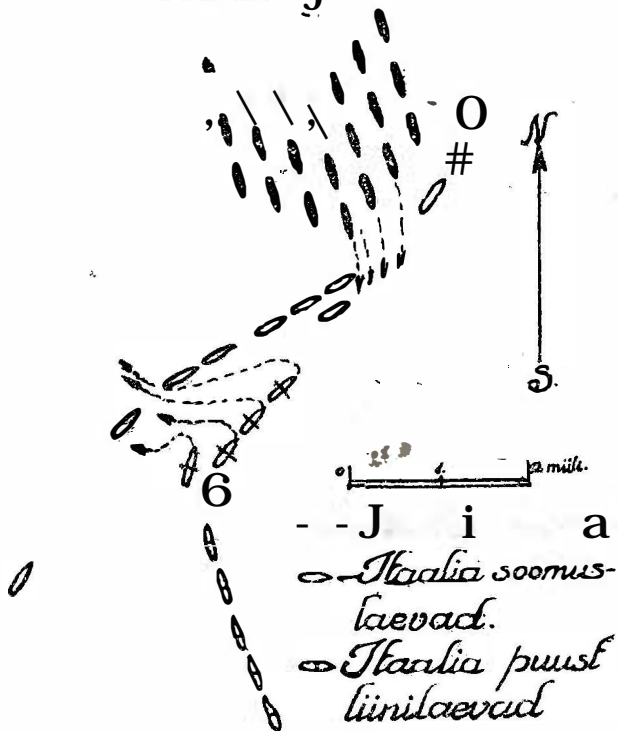
Aadria meri.

Joon.No 56.

Persano kahe kuu jooksul mitte midagi, lõpuks otsustas siiski Lissa saart (kaart No 56) vallutada, operatsioon, mida, arvesse võttes itaallaste suurt ülekaalu, tema kõrvalise tähtsuse poolst (Lissa saar pidi rahutegemisel pandiks olema) strateegiliselt sugugi õigeks ei saa pidada. Pealegi ei olnud see operatsioon sugugi ette valmistatud, nii puudusid Persano'l isegi Lissa saare kaardid. Alles siis, kui ta 18. juulil saare ette jõudis ja selle rannapatareisid pommitama kavatses hakata, selgus, et

viimased nii kõrgel asusid, et laeva suurtükki-
de tõstenurgad nende tulistamist ei võimaldanud.
Kaks päeva tegutses Persano Lissa vastu ilma
mingisuguse tagajärjeta. Kolmandal päeval ilmus
kohale admiral Tegethoff. Imelikul kombel ei
olnud Persano selle võimalusega sugugi arvesta-
nud, ega laeva komanderidele selleks mingisugu-
seid juhtnõure annud. Itaalia laevad seadsid end
kiilvee-rivisse, mis aga sugugi korrapärase pol-
nud; eriti suured olid vahed üksikute laevade

*Lahing Lissa saare
juures 20 juunil 1866.
Stenzeli jä.*



Skeem No 57.

vahel. (Skeem
No 57). Teget-
hoff ilmus
kohale kii-
lutaolises
rindrivis,
kolmes ko-
lonnes. Esi-
meses kolon-
nes olid soomus-
laevad,
teises -
puust liini-
laevad ja
kolmandas
puust suur-
tükipaadid.
Kasutades
ära itaali-
laste lae-
vade vahel
tekinud
vahet, mur-
dis ta nen-
de rivi sel
kohal läbi.
Kuna Aust-
ria laevas-
tiku takti-
line välja-
õppus pea-

asjalikult rammimise peale oli rajatud, oleks ta tule avamisega ootama pidanud, et silma-nähtavust suurtükirohu suitsuga mitte rikkuda. Tegethoff alustas tulistamist aga liiga vara, mille tõttu mõlemate poolte laevastikud suitsu sees varsti täiesti segamini läksid. Paksu suitsu sees nägi Tegethoffi plagulaev "Ferdinand Max" korruga Itaalia soomuslaeva "Re d'Italia't" ja rammis seda täiel käigul. "Re d'Italia" vajus kahe minuti jooksul põhja. See väike episood ja fakt, et Tegethoff rindravis sõitis, avaldasid suurt mõju meretaktika peale. Kõikide riikide sõjalaevastikudes on peale seda lahingut mitmekümne aasta jooksul manööverdamise pea eesmärgiks rammimist peetud.

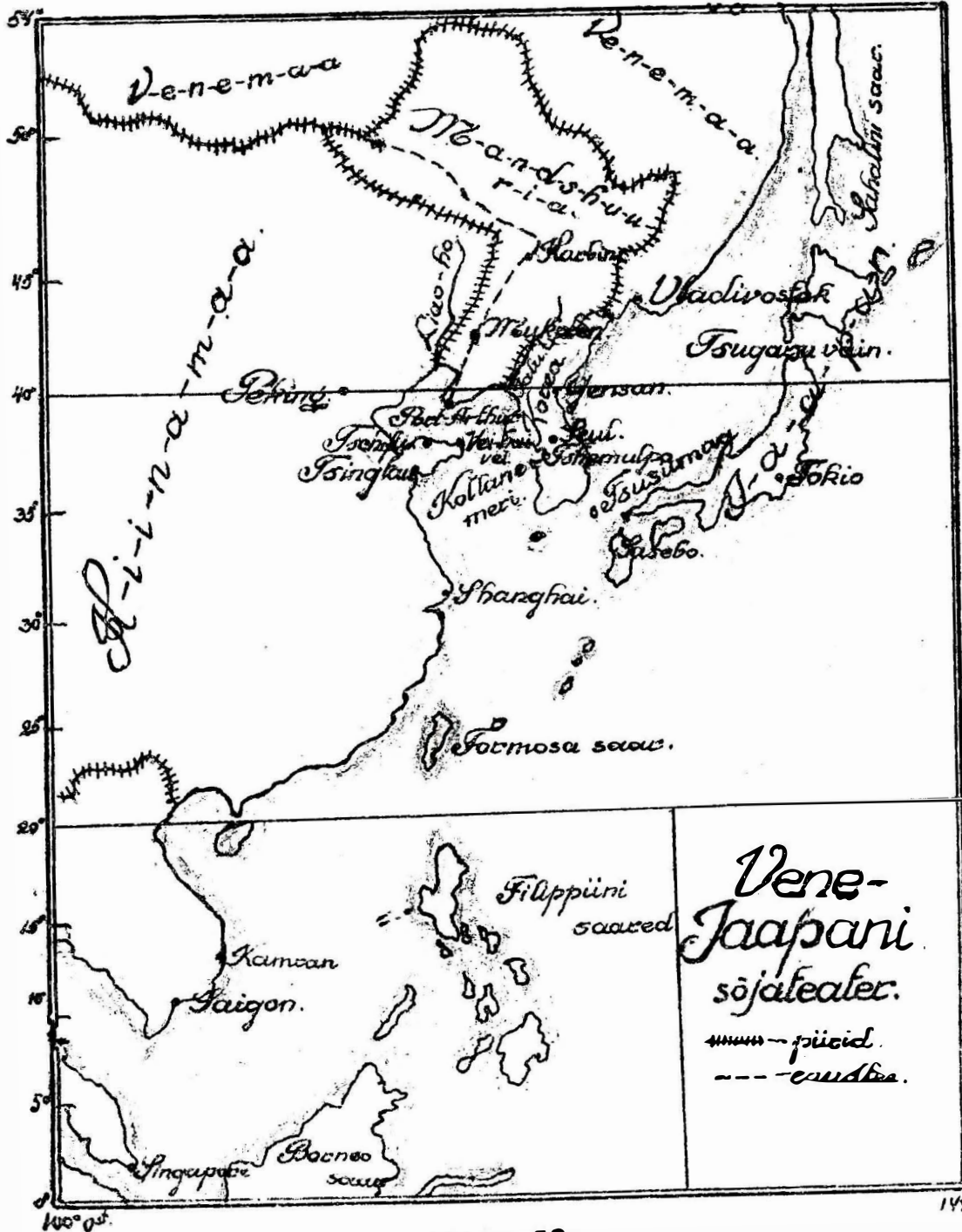
Austrialaste taktiline võit (itaallased sõitsid Ancona'sse tagasi) ei andnud strateegilisi tagajärgi, kui mitte seda lugeda, et Itaalia Lissa saart oma kätte ei saanud.

Hiina-Jaapani sõda
1894-1895.

Kauges Idas oli XIX aastasaaja lõpul uus suurriik - Jaapan tekkinud. Umbes 20 aasta jooksul oli see riik Euroopa instruktorite juhatusel sautnud omale moodsa armee ja sõjalaevastiku organiseerida. Elanikkude arvu kiire kasvamise tõttu ähvardas aga Jaapanil territooriumist puudus tulla ning tuli uusi asumaid otsima hakata. Kõige soodsam ja lähem selles mõttes oli Korea, kes nimepidi küll kuningriik, kuid siiski teatavas mõttes Hiina ülemvõimu all oli. 1894 aastal läks vahekorid Hiina ja Jaapani vahel nii teravaks, et sõda algas. Jaapanlased asusid Korea poolsaare vallutamisele, milleks dessandi Tshemulpos (kaart No 58) maale saatsid ning hiinlased põhja poole taganema sundisid. Viimased saatsid oma vägede toetuseks dessandi Jalu jõe suhu. Jaapani laevastik, kes seda operatsiooni takistama pidi, jäi hiljaks ja kohtas Hiina laevastiku alles siis, kui dessant juba maale oli saadetud.

J a l u
l a h i n g

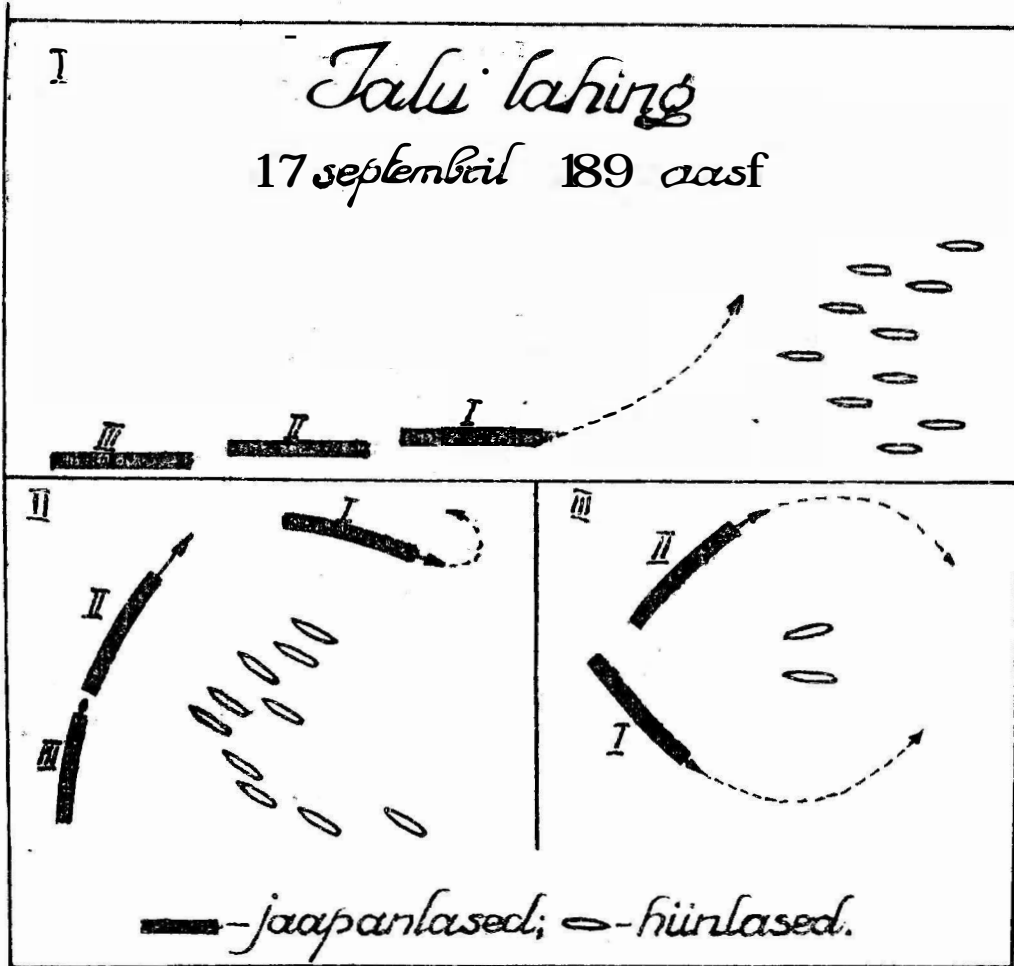
Poolte jõud olid järgmised: hiinlastel oli 2 soomuslaeva ja 8 ristlejat; jaapanlastel 2 vana soomuslaeva ja 10 ristlejat. Jaapani laevad olid kiire



Kaart No 58.

1890st.

mad ja hästi väljaõpetatud ning vilunud isik-
lise koosseisuga; Hiina laevadel selle vastu
oli väiksem kiirus ja nende isiklik koosseis
täiesti alaväärtuslik. Laevastiku eesotsas sei-
sis admiral Ting - endine ratsaväe colonel.
Ting sõitis jaapanlastele kahekordses kii-
lutaolisises rindriviis vastu, kus juures mõlemad



soomuslaevad ees sõitsid. Jaapani admiral Ito oli oma laevastiku kolme ossa jaganud - kõige kiiremad esimeses eskaadris - ja sõitis kiilvees, iga eskaader eraldi otse hiinlaste suunas (skeem No 59). viimaste lähedale jõudes, pööras esimene eskaader, mis peajõududest umbes 20 kabeltovi ees sõitis, vasakule poole, seega hiinlasi külje poolt haarates. Hiinlased pöörasid selle peale 2 rumbi paremale poole (skeem No 59-II), mille tõttu nende rivistus aga segamini läks. See asjaolu ja ebaõnnestunud rivistuse valik, mille eesmärgiks ikka veel rammine oli, takistasid Hiina laevu laskmast, sest tihti jäid oma laevad tule ette ning varjasid vaenlast. Jaapanlaste I eskaader lõi kaks paremal tiival asuvat Hiina laeva täiesti rivist välja, hoides ennast oma suurema kiiruse abil väljaspool vaenlase tulepiirkonda. Ka tule kiirus oli jaapanlastel suurem; nii võisid Hiina 6" suurtükid ainult iga 3 minuti tagant ühe paugu lasta, kuna jaapanlased seda iga 2 minuti tagant samast kalibriist tegid. II ja III Jaapani eskaadrid talitasid samuti kui I ja varsti olid hiinlased sunnitud üksteise järele lahinguväljalt lahkuma ehk läksid põhja. Jaapanlaste laevadest, eriti III eskaadrist, olid ka mõned laevad kannatada saanud ja pidid lahkuma. Nii jäi lõpupele lõpuks hiinlastel ainult mõlemad soomuslaevad ja jaapanlastel I ja II eskaader lahinguplatsile (skeem No 59-III). Hiina laevade soomus pidas aga Jaapani mürskudele vastu ja neil läks korda Port-Arthuri põgeneda. Üldse kaotasid hiinlased selles lahingus 5 laeva, jaapanlased aga mitte ühte. Lahing oli selgesti nähtanud, et rindrivistus enam ei kõlba ja et tuleb purjelaevastiku ajajärgu kiilvee-rivistuse peale ülemine. Ka oli siit peale selge, et tähtis on laevade kiirus, manööverdamine, kaugelaskete artilleeria ning tulistamise kiirus.

T o r -
p e e d e
a t a a -
k i d.

Sama sõja ajal leidsid tarvitamist esimest korda, kuid heade tagajärgedega, uut tüüpi sõjalaevad - torpeedopaadid. Arakasutades kõrget vee-seisu tõusu ajal tungisid jaapanlased üle miinivälja, Port-Arthuri sisemisele reidile, sünnitades linnas paanikat, mis kindluse vallutamise juures mõju avaldamata ei jätanud. Samuti sõitsid nad Wei-hai-wei piiramise ajal ühel böli linna sise - mise reidile ja lasid ühe soomus- ning kaks vähe - mat laeva põhja, vaatamata selle peale, et reid põhjamineidega ning teras trossist poonidega kaitstud oli.

Jaapanlased tegutsesid igal pool energiliselt ja taktika õigete põhimõtete järele, mille tõttu nad ka häid tagajärgi saavutasid. Nii oli kogu Korea poolsaar ja mannermaa osa kuni Liao-ho jõeni nende käes, peale selle veel Wei-hai-wei ja Formosa saar. Rahutegemisel olid hiinlased sunnitud Korea iseseisvust tunnistama ning Formosa saart ja Kwantungi poolsaart ühes suurepärase Port-Arthuri sadamaga jaapanlastele üle andma.

Siiski ei jäänud asi nii, sest Euroopa suurriigid, eesotsas Venemaaga, segasid vahele, mille tagajärjel Port-Arthur lõpuks venelaste kätte jäi. Muidugi kutsus see Jaapanis lõpmata vihavaenu Venemaa vastu välja ja nagu teame lõppeski asi mainit riikide vahel viimaks sõjaga.

Viimane sõda XIX aastasajal oli Hispaania-Ameerika sõda, mis aga taktika alal midagi uut juure ei toonud, kuna selles sõjas lahinguid lah-tisel merel ette ei tulnud. Tehnilisel alal leidsid siiski järeldused, mis peale Hiina-Jaapani sõda tehti, kinnitust. Kinninaelutamata ei saa aga jätta üht kurba nähtust selle sõja ajalt, see oli ajakirjanduse täielik distsiplineerimatus. Nii-melt leidsid mõlemate poolte sõjalised etteval-mistused kogu aeg ajakirjanduse poolt avaldamist, mille tõttu sõjasaladuste küsimus täiesti proble-maatiliseks muutus. See asjaolu sundis riikisi edaspidi sõdade puhul ajakirjanduse vastu surve-abinõusid tarvitusele võtma.

Hispaania-
Ameerika
sõda 1898.

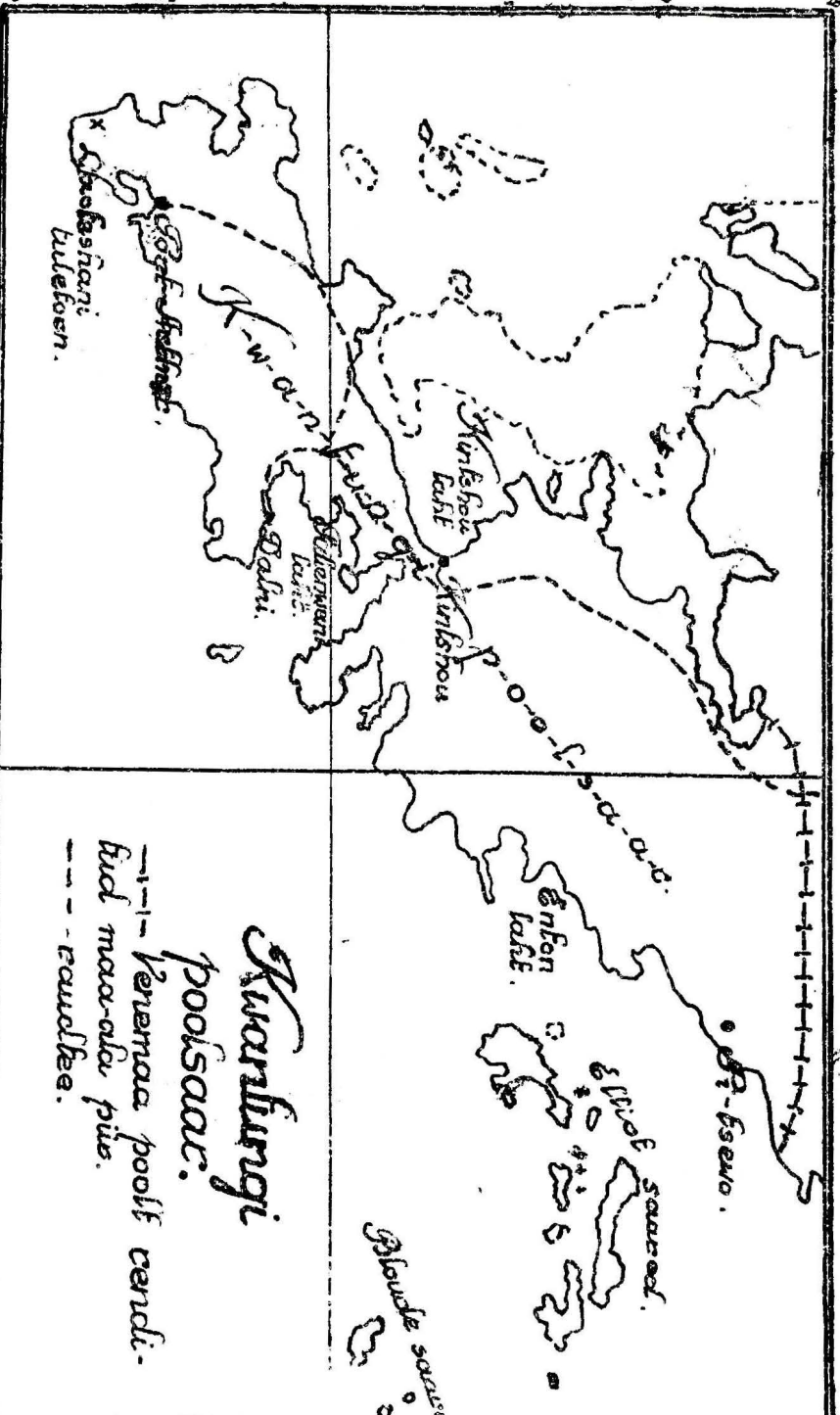
3. Vene-Jaapani sõda 1904 - 1905 a.

A. Poliitiline seisukord Kauges Idas ja jõudude vahekord.

XIX aastasaja lõpul alustas Venemaa ühte suurejoonelist ettevõtet - Siberi raudtee ehitust. Raudtee lõpupunkt pidi Vladivostok olema, kuid peale selle otsis Venemaa veel mõnda teist sadamat, mis jääst vaba oleks olnud. Hiina-Jaapani sõja lõpul läks Venemaal korda Hiinaga lepingut sõlmida, mille põhjal ta õiguse sai Siberi raudteelt ühte haru Kvantungi poolsaarele välja viia ning Port-Arthuri ja Talienvani sadamaid kasutada (kaartid NoNo 58 ja 60). Selle raudtee ja mõlemate sadamate kaitseks anti Venemaale õigus tarvilisel määral sõjaväge ja sõjalaevu kohal pidada. Sarnase Venemaa võimu laiendamise peale ei võinud teised Euroopa suurriigid muidugi rahulikult vaadata ja juuba 1897 aastal rendib Saksamaa omale 99 aasta peale Kiautschau poolsaare Tsingtau sadamaga. Venemaa vastab selle peale Kvantungi poolsaare rentimisega 25 aasta peale ning asub Port-Arthuris sõjalaevastiku baasi korraldamisele. Talienvani lahte asutatakse Dalni nimeline kaubasadam. Veidi hiljem rendib ka Inglismaa omale Wei-haiwei sadama.

Poliitiline
seisukord.

Sarnane eurooplaste võimu laiendamine tekitas hiinlaste seas esimeste vastu ikka suuremat ja suuremat vihavaenu kuni asi lõpuks bokserite mässuga lõppes. Mässu mahasurumisest võtsid lo suurriiki osa, teiste seas ka Jaapan ja Venemaa. Viimane, kes oma väed sifa läbi Mandshuuria oli saatnud, kasutas juhust, et peale operatsiooni lõppu suuremaid jõudusi kohale jätta. Ka ajas Venemaa Koreas väga pealetungivat poliitikat, kus venelastele mitmeid suured metsakontsessioonid anti.



Kaart No 60.

Kõik see kutsus Jaapanis suure ärevuse välja; vahetati teravaid diplomaatilisi märgkirje kuni 3.veebruari (24 jaan.) 1904 a. Jaapan oma saadiku Peterburist ära kutsus. Vormiline sõja kuulutus järgnes 16.vebruaril, kuna sõjategevus juba 8.vebruaril algas.

Jaapani seisukoht Venemaa sadamate suhtes on haarav, seega on tal blokaadi võimalus. Rohkearvulised saared ja lahed soodustavad meresõitu, mille kaitseks Jaapan omale ka mitu sõjalaevastiku baasi oli ehitanud; kõige tähtsam operatsiooni baasina oli neist Sasebo.

Sõja
teatri
kirjel-
us.

Venemaal oli sõjateatri piirkonnas ainult kaks nimetamisväärilist sadamat: Vladivostok ja Port-Arthur. Esimest oli jääolude pärast (sadam on keskmiselt 110 päeva aastas kinni) raske kasutada, kuna teine veel kaugelki korda polnud seatud. Port-Arthuri sadamal ehk õigem beldi sisemisel reidil oli ainult üks sissesõit, mille sügavus suuri laevu ainult tõusu ajal lubas välja sõita. Ka puudus Venemaal Kauges Idas dokk suurte laevade tarvis. Väga raske oli Venemaal omi suuri ressursse maksma panna just korraliku ühenduse puudumise pärast. Uus Siberi raudtee (9000 versta pikk) oli ainult ühe paari roobastega, ja pealegi mitte täiesti lõpetatud, samuti ei olnud liikuv koosseis mitte küllalt suur, seepärast pole imestada, et reis Kaugesse Idasse ja tagasi umbes 5 - 6 nädalat kestis. Mere-tee oli väga pikk, nii oli Port-Arthurist - Kroonlinna (Suezi kanaali kaudu) 12500 ja Sevastopolini - 8300 miili. Pealegi rippus mereteel kasutamine täiesti mere valitsemisest ära ning oleks võimalik olnud ainult Jaapani laevastiku täielise hävitamise korral.

Korea poolsaar oma rohkearvuliste saartega ja lahtedega pakkus mõlemale poolele soodsaid võimalusi vahelduvate baaside asutamiseks ehk dessantide maalesaatmiseks. Jaapani operatiiv baasist - Sasebo'st asus Korea ainult 100 miili kaugusel, kuna

Vladivostok ja Port-Arthur Jaapani rannast umbes 600 miili kaugusel asusid.

Venemaal oli Kauges Idas 150.000 meheline armee, mida kohaliku mobilisatsiooniga kuni 230.000 suurendada võis. Väga laialdast sõjategevuse piirkonda arvesse võttes, kus mitut tähtsat punkti kaitsta tuli, oli seda aga võrdlemisi vähe, eriti kui silmas pidada viletsaid ühendusteid. Ühte kohta aga kogu armeed koondada ei võinud, kuna teada polnud, kuhu vaenlase löök sihitud oli.

Merejõud olid venelastel Kauges Idas järgmised:

Laeva tüüp.	Arv.	Keskmine veeväljastus.	Kõige väiksem kiirus.	10-12"	8"	6"	4"	3"	2"
Soomuslaevad.....	7	12500	16	4	-	12	11	34	
Soomusristlejad.....	4	11000	18,8	-	4	14	14	26	
Kerged ristlejad.....	7	5000	20	-	-	16	11	12	
Suurtükilaevad.....	7	1100	11	-	1	1	4	7	
Torpeedopaatide hävitajaid...	15	320	26	-	-	-	1	5	
Torpeedopaadid.....	12	240	26,5	-	-	-	1	5	
Välksed torpeedopaadid.....	10	120	19	-	-	-	-	2	
Abilaevad nagu miinipanejad, ujuvad töökojad jne....	4	7000	17	-	-	3	6	-	

Vene laevad olid kõik väga mitmekesised. Ainult kergeste ristlejate ja torpeedopaatide seas võis leida mitut ühetüübilist laeva, kõik teised olid aga mitmetes riikides ja mitmete tehaste poolt ehitatud.

Mis puutub isiklisse koosseisusse, siis on selle küsimuse selgitamisele asudes tähtis vaadelda selle suure mannermaa riigi sõjalaevastiku arenemist üldse.

Venemaa asutati meremeeste - vikerlaste poolt juba IX aastajasajal, kuid ühise keskvalit-
susega riigiks kujunes ta alles XVI aastajasajal. Juba sest ajast peale algab Venemaa tung mere poole, kuid esialgul läheb tal korda ainult Valget merd kasutada, kuna idapoolne Soome lahe osa kaduma läheb. Alles XVIII aastajasajal läheb Peeter Suur'el korda Balti mereni välja tungida ning siia sõjalaevastikku asutada, mille korraldajateks peasjalikult Venemaa teenistusse astunud väljamaalsed - hollandlased ja inglased - olid. Sõjalaevastik läks siin varsti nii tugevaks, et ta suutis tolleaegset Baltimere kõige tugevamat laevastikku, nimelt Rootsi oma, võita. Peale Peeter Suurt tuli laevastiku langemise ajajärk, kuid aastasaja teisel poolel, Katarina II ajal, järgnes sellele jälle õitsemise periood. Nagu üleval pool nägime, suutis Venemaa oma "relvastud neutraliteediga" isegi Inglise laevastiku peale survet avaldada. XVIII aastasaja lõpul ja XIX aastasaja algul oli venelaste isiklik koosseis õige hästi arenenud ja nende admiralid tegutsesid mitmetes lahingutes türklaste vastu õigete taktika põhimõtete järele. Peale selle kui Vene keiser Napoleoniga kokku leppis, kaotas Venemaa oma Vahemere eskaadri (Lissabonis a.1808). Vene-Rootsi sõda (1788-1790 a.) ja koalitsiooni sõjad Napoleoni vastu, olid viimased suured meresõjad, millest Venemaa osa võttis. Kõikides

järgmistes sõdades oli Venemaa vastas kas nii nõrk laevastik, et sellega rehkendada ei pruukinud, ehk jällegi nii tugev, et nad üldse merele minna ei saanud (Krimmi sõda). Viimases Vene-Türgi sõjas aastal 1877-1878 ei olnud venelastel Mustal merel mingisugust sõjalaevastikku, väljaarvatud mõned väiksemad laevad ning teivasmiinidega relvastud kaaterid. Nii ei olnud neil Vene-Jaapani sõja ajaks kogemusi laiemas ulatuslisest meresõjast. Siiski oleks need puudused end ainult strateegilises mõttes pidanud väljendama. Tegelikult olid aga laevad ka tehniliselt viletsalt varustatud; puudusid vastavad meetodid kaugelaske artilleeria kasutamise alal, samuti optilised sihtimise abinõud, milliseid ameeriklased juba 1898 aastal tarvitasid. Kaugelaske artilleeria olemasolu peale vaatamata oli kogu väljaõppus ainult lähedamaa tegevuse peale rajatud. Ka taktika alal ei valitsenud ühesugused vaated; puudus niipimetatud ühtlane doktriin. Lõpuks võiks veel nimetada ohvitseride ülendamist, mis mitte parema väljavaliku peale polnud rajatud, vaid väga keeruliste, täiesti bürokraatlike reeglite järelle sündis. Üldiselt peab aga ikkagi tunnustama, et nooremate juhtide koosseis halb ei olnud, mis ennast ka mitmetes lahingutes üksikute laevade vahel ning kindluste kaitses väljendus. Õppetuis seisis selles, et admiralide hulgas inimest ei leidunud, kellel kindel tung ja tahe võita oleks olnud, nagu meie sõda näiteks Nelsoni juures nägime ja missugune iga sõjaväe juhil olema peab.

J a a p a -

n i

j õ u d.

Jaapanlastel oli hästi korraldatud maavägi ning nad võisid sõjavälja läheduse tõttu kogu rahva jõudu maksma panna.

Merevägi seisis koos järgmistest laevadest:

Laeva tüüp.	Arv.	Keskmine vee väljasurve.	Kõige kiirus sõlmedes.	Keskmiselt igas laevas suurtekk.	Väikesed kahurid.
Soomuslaev	6	14500	18	4	13 20
Soomusristl.	8	9000	20	4	13 8
Kerged ristl.	12	3000	19	-	9 12
Suurtükilaev.	8	1800	11	1	3 6
Torpeedopaat. hävitajad....	19	300	27	-	5
Torpeedopaad.	8	150	29	-	3
Väikesed torpeedopaadid..	19	100	23	-	2
Abilaevad....	19	4000	11	-	-

Nagu näeme, olid poolte jõud pea ühesuurused, kuid jaapanlaste kasuks oli siiski asjaolu, et nende laevad kiiremad ning rohkem ühetüübilised olid. Isiklik koosseis oli hästi väljaõpetatud ning Hiina-Jaapani sõjast teatud kogemused omandanud. Eesotsas seisis vilunud ja kindla tahtejõuga admiral Togo.

Kui Venemaa Kauges Idas pealetungi poliitikat ajama hakkas, arvestas ta selle juures ka sõja võimalusega, ning hakkas ka selle vastu ette valmistama. Siiski ei olnud sõja lahtipuhkemise ajaks kaugeltki veel nende ettevalmistustega lõpule jõutud ja seda just keskvalitsuse liig aeglase töötamise pärast. Nii ei olnud mõlemate merebaaside - Port-Arthur'i ja Vladivostok'i - kindlustamise tööd veel lõpule viidud. Sadamates seisev laskemoona tagavara oli laevade jaoks väga väikene, samuti polnud kivisüte-tagavarad veel täielikult käes. Sadamate remont-tehaste varustamine ja sisseseadmine oli lõpetamata, ning suurte Port-Arthuri dokkide ehitamisega

V e n e -
m a a
s õ j a -
p l a a n.

oli alles algus tehtud; ka olemasoleva doki laiendamise vastavalt suurte laevade nõuetele oli teostatamata. Mis puutub Port-Arthuri välisreidisse, siis puudusid siin kaitsemuulid laevete ning vaenlase pealetungimise vastu, samuti ei olnud veel algustki tehtud baaside laiendamisega Elliot ja Blonde saartel. Kõik need puudused olid keskvalitsusel küll teada, kuid nende teostamine viibis just selle tõttu, et kõiki küsimusi igasugu komisjonides pikalt ja laialt kaaluti, enne kui tarvilised krediidid määrati.

Keskvalitsuse esitajaks Kauges Idas oli sealne maavalitseja - admiral Aleksejev, kellel sõja korral ülemjuhataja võim pidi olema. Armees juhatajaks oli sõjaminister kindral Kuropatkin ettenähtud ja merejõudude juhatajaks - Baltimere merejõudude juhataja ning sõjasadamate ülem - admiral Makarov. Seega oli sõja lahtipuhkemise ajal kohal ainult tulevane ülemjuhataja.

Sõjaplaan töötati välja 1903 aasta juuli kuul kohalviibivate merejõudude ülemate poolt; pärast sai see admiralide nõukogus läbi vaadatud ja maavalitseja poolt kinnitatud. Plaani kokkuseadmise juures harutati jaapanlaste operatsioonide võimalikku eesmärki ning jõuti otsusele, et see kahtlemata Korea ja Mandshuuria olema saab. Sellest järeldati, et Vene laevastiku pea ülesanne on: 1) Kollase mere ja Korea lahe (Kvantungi ja Korea poolsaarte vahel) valitsejaks jääda ja 2) igatpidi jaapanlasi takistada Korea lääne rannal dessanti maale saatmast.

Peale seda peeti tarvilikuks ka Vladivostoki raiooni mere poolt kaitsta, milleks osa rist-lejaist Vladivostoki peale baseeruma pidid. Seega oli laevastikule veel üks kolmas ülesanne antud: osa Jaapani merejõududest sõja peateatrist eemale tõmmata ja teise järgu operatsioonide abil takistada vaenlase dessandi maalesaatmist Vladivostoki raioonis. Nii oli venelaste plaan, vaatamata selle

peale, et nende jõud Jaapani omadest mitte nõrgemad polnud, passiivne ja ainult vaenlase kavatsuste peale rajatud. Teiste sõnadega andis plaan juba algusest peale initsiatiivi vaenlase kätte. Peale selle tuli venelastel plaani põhjal oma jõudusid killustada, mis seda suurem eksisamm oli, et jõudude ülekaal, nagu ülemal nägime, sügugi venelaste käes ei olnud. Lõpuks võimaldab see jõudude killustamine Jaapanile kogu oma laevastikku osa vaenlase jõudude vastu koondada.

Plaani kokkuseadmisel ei arvestanud venelased laevadega, mis neil kodumaa sadamates asusid, mis kauges maa pärast maidugi raske oli. Musta mere laevadega üldse rehkendada ei saanud, kuna läbisõit sõjalaevadele Bosporusest ja Dardanellidest keelatud oli. Balti merel olid küll mõned modern laevad valmis ja osalt ka juba teel kauges Ida poole, kuid väljaarvatud need, mis Vahemerel viibisid, polnud nende kiiret kohalejõudmist oodata Soome lahes valitsevate jääolude tõttu.

Jaapani sõjaplaani kohta puuduvad kindlad andmed, sest et nad oma ametlikus meresõja kirjelduses sellest midagi ei kirjuta. Vene mereväe esitaja enne-sõjaaegsed ettekanded lasevad oletada, et neil mitu plaani vastavalt mitmesugustele olukordadele oli. Üks oli aga kindel, et nende plaan eestkätt mere valitsemise oma kätte saamist silmas pidas. Seda kavatsesid nad ootamata pealetungi operatsiooniga saavutada ning siis, ärarippuvalt sellest kui suurel määral see neil õnnestub dessantisi Koreas, Mandshuurias ja isegi Kvantungi poolsaarel ehk selle läheduses maale saata.

Kõik Jaapani ettevalmistused tehti keskvalitsuse poolt. Plaanide kokkuseadmise juures töötasid kindlas kontaktis mere- ja maaväe kindralstaabid.

J a a -
p a n i
s õ j a -
p l a a n .

Juba 1903 aasta novembri kuust peale oli selge, et Jaapan sõja vastu valmistab. Kõik reservis olevad laevad komplekteeriti ja määrati navigatsioonile. Laevastiku ülemaks nimetati energiline viitse-admiral Togo.

Kõigest sellest teatas Vene mereväe esitaja õigel ajal Peterburisse ja Kauge Ida maavalitsejale, kes siis omakorda seda Vaikse okeani eskaadri juhile, admiral Stark'ile" teatas.

B. Vaikse okeani eskaadri tegevus
kuni 23. juunini.

Vene lae-
vastiku
dislo-
katsioon.

Veebruari kuu algul asusid Vene laevad sõjaplaanile vastavalt suuremalt osalt Port-Arthur is, ainult kolm soomus- ja üks kerge ristleja mõnede torpeedopaatidega seisis Vladivostokis. Peale selle seisis Hiina sadamates mõned suurtükipaadid ning ristleja "Varjag" ja suurtükilaev "Korejets" - Tshemulpos. Juba 8.veebruaril (26 jaan.) oli maavalitsejal ja eskaadri juhatajal teada, et diplomaatiline läbikäimine Jaapaniga katkestatud on. Selle peale vaatamata seisis eskaader lahtisel välisreidil ankrutuledega, ilma et torpeedovõrgud oleks vette lastud. Ainult väikese kaliibrilised suurtükid olid laskevalmis. Kaks valvekorrade määratud laeva valgustasid horisonti ja kaks torpeedopaatid sõidutuledega olid merel luurekäigul. Viimased pidid juhtumisel kui nad midagi kahtlast tähele oleks pannud, kohe täie käiguga tagasi sõitma, näidates oma tundesignaali.

Sarnases korras oli eskaader juba mitu nädalat seisnud, mille tõttu jaapanlastel ka nende asupaik teada oli, kuna nende saakuulajad kaubalaevades reidil vabalt liikuda võisid.

Üldiselt ei olnud Vene eskaadri kaitse sügugi rahulolevalt korraldud, mis ka jaapanlastele võimaldas ootamatult peale tungida.

8. veebruaril kl. 23.30 märkasid Vene laevad kiirelt liginevaid laeva tulesid. Kohe kuulutati lahingu häire välja, kuid laskma hakati alles siis, kui torpeedo tee jälgi märgati, sest seni ei teatud kindlasti, kas need mitte Vene torpeedopaadid ei ole. Tagajärg oli see, et kolm suurt Vene laeva (kaks soomuslaeva ja üks suur ristleja) raskesti vigastatud said ja ennast ainult sellega päästsid, et ankrult lahkusid ja madaliku juure sõitsid.

Jaapanlased olid pealetungile saatnud 10 suurt torpeedopaati, mis üldse 16 torpeedot välja lasid. Paadid olid merel Vene torpeedopaate kohtanud, kuid et viimased neid tähele ei pannud, läks neil korda venelastele torpeedo laskekauguseni ligineda (tol ajal alla 10 kabeltovi). Sihtida oli jaapanlastel kerge, kuna Vene laevad ankrutuledega seisis, kaks neist valgustasid koguni helgiheitjatega ja kaks võtsid süsa peale, milleks neil ka dekk heledasti valgustud oli.

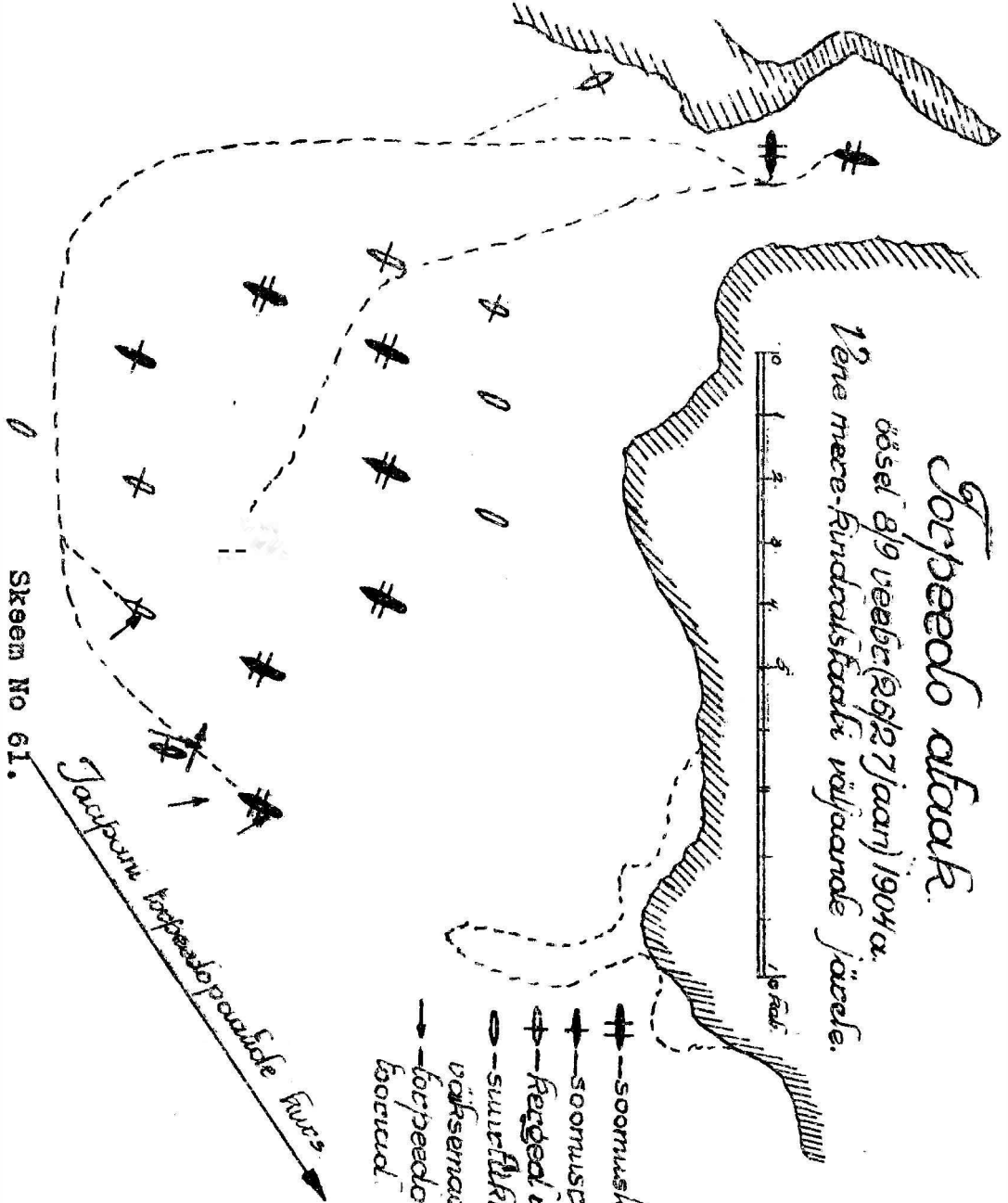
Ataak näitas selgesti, et peale uue relva - torpeedo tarvitusele võtmist hädaohtlik on lahtisel reidil seista ja et laevade õõsised ankrukohad poonidega kaitstud peaks olema. Helgiheitjate tarvitamisega tuleb väga ettevaatlik olla, laevad peavad õõsel ilma igasuguste tuledeta seisma ja luureks väljasaadetud laevade tagasitulekut tuleb nõnda organiseerida, et neid mingil tingimisel vaenlase laevadega ära segada ei saaks. Et tol ajal juba raadiotelegraf tarvitusele võeti, tehti kindlaks, et edaspidi luurelaevad ainult valgel ajal tagasi võivad tulla, kuna kõik ettekanded raadioteel tehtud peavad saama.

Ataakil olid lõpmata suured strateegilised tagajärjed. Vene laevastik sai materjaalselt tublisti nõrgestatud, kuid veel tähtsam oli suur moraalne hoop, mis sõja edaspidise käigu

T o r -
p e e d o
a t a a k
8. veebruaril
(26 jaan).
(Skeem
No 61).

Jõrpeedo alvark.

öösel 8/9 veebruar (8/9 jaanar) 1904 a.
 Vene mere-Rindkatsiarki väljavarnde järele.



- ✚---soomuslaevad.
- ✚---soomusristlejad
- ✚---Revedel ristlejad
- suurflüki. ja muud väiksemad laevad
- jõrpeedode lüüer-lõuad.

Jacipumi jõrpeedopuude lüüer →

peale tuntavat mõju avaldas.

Admiral Togo oli juba 6.veebruariil terve oma laevastikuga Port-Arthuri sihis välja sõitnud. Mõned ristlējad saatis ta Tshemulposse "Varjag'i" ja "Korejetsi" hävitamiseks, ülejäänud osaga ilmus ta 9.veebruari hommikul Port-Arthuri ette.

Togo oli nähtavasti arvamisel, et tal kerge saab olema moraalselt alla surutud Vene laevastikku võita, kuid nii laevad kui ka rannapatareid avaldasid ägedat vastupanu, ning 40 minutilise tulevahetuse järele lahkus Jaapani laevastik.

Tähelpanuväärt, olgugi negatiivses mõttes, on Vene laevastiku tegevus selles lahingus. Selle peale vaatamata, et laevades kõik jaapanlaste tulekut ootasid, kutsus maavalitseja eskaadri juhataja enese juure maale. Jaapanlased ilmusidki kohale enne admiralit tagasi jõudmist. Plagukapten andis signaali: "ristlējatel ankrult lahkuda ja vaenlase poole sõita", ning varsti selle järele: "soomuslaevadel korruga ankrult lahkuda". Neile kahele järgnesid:

Kell 10.55. "Transportlaev "Angoral" ankrult lahkuda."

" 11.00. "Torpeedopaatidel ankrult lahkuda."

" 11.05. "Soomuslaevadel kiilveeliini rivistuda, "Sevastopoliga" eesotsas".

" 11.10. Muudetakse ära signaal "soomuslaevadel korruga ankrult lahkuda".

" 11.12. "Paigale jääda".

Igale mereväelasele on selge, missugust halba muljet sarnane signaliseerimine pidi tekitama. Lugu seisis selles, et maal vahitornis kl.11.05 signaal: "oodata eskaadri juhataja" üles tõmmati. Jaapanlased avasid tule kell 11.07 ja kui eskaadri juhataja kl.11.14 oma plagulaevale jõudis, langesid juba ümberringi vaenlase mürsud.

L a h i n g
9.veebruariil.

Mõlemad pooled pidasid end võitjaks, kuid tegelikult oli see otsustamata lahing, milles mõlemal poolel ainult mõned tähtsusetu vigastused sündisid.

Venelaste tegevus oli näidanud, et neil iga-sugune lahinguplaan puudus ja et juttugi polnud samasest koostööst, nagu seda näit. Abukiri ja Trafalgar lahingutes näinud oleme.

Tõuseb küsimus, **mis** ei jatkanud Togo lahingut moraalselt alla rõhutatud vaenlase vastu. Jaapani allikad selle peale kindlat vastust ei anna, kuid võib oletada, et Togo, viibides kaugel oma baasidest, laevastikuga riskeerida ei tahtnud, teades väga hästi, et Jaapanil laevade mõttes kõvenduse peale loota ei ole, kuna venelastel Euroopa vetes veel küllalt laevu oli.

Sündmused

Tshemulpos.

Nagu üleval tähendatud, saatis Togo osa oma laevu Tshemulposse, kus vene laevad, ristleja "Varjag" ja suurtükilaev "Korejets", seisid. Venelased olid siin juba ammuugi jaapanlaste kahtlast ülespidamist tähele pannud, mis oletada lasi, et neil kavatsus on dessanti maale saata. Port-Arthurist ja Peterburist ei saanud nad mingisugust teadet ehk korraldust, mis sellega seletatav, et jaapanlased Seul'is kõik telegrammid kinni pidasid. Kui "Varjag'i" komander eraviisil teada sai, et diplomaatiline vahekorid Jaapaniga lõpetud, saatis ta 8. veebruaril suurtükilaev "Korejetsi" Port-Arthuri lähemate korralduste saamiseks. Skäärides tulid "Korejetsile" jaapanlased vastu ja lasid tema pihta kolm torpeedot, millised aga kõik mööda läksid. See oli õieti esimene sõjategevuse algus, mis veel enne Port-Arthuri ataski sündis. "Korejets" oli summutud tagasi sõitma ja 9. veebruaril pidid mõlemad laevad Jaapani admirali ultimaatumi põhjal reidilt lahkuma ning lahingusse astuma. Kuna jaapanlastel suur ülekaal oli, said venelased raskesti vigastada ja põbrasid reidile tagasi, kus ise oma laevad põhja lasid. Ohvitserid ja meeskond läksid reidil

seisvale neutraal-riikide - Inglise, Prantsuse, Itaalia sõjalaevadele, kust nad Venemaale saadeti tingimisega, et nad sõjategevusest enam osa ei võtaks.

Peale laevade hävitamist hakkasid jaapanlased Tshemulpos dessanti maale saatma, mida venelased, nagu hiljem näeme, sugugi ei takistanud.

Peale seda sai venelastel veel Hiina sadamas üks suurtükipaat interneeritud, see tähendab, nad pidid laskemoona ja suurtükilukud maale ära andma ja ei tohtinud enam välja sõita.

Venelaste kaotused ei lõppenud veel sellega. Peale torpedo ataaki asusid venelased Talienvani ja teiste lahtede mineerimisele, kus juures üks miinipaneja miini otsa sattus. Kuna mereväe sõde rahu ajal organiseerimata oli jäänud, pidasid kohal viibivad maaväelased Dalnist välja sõitnud kaubalaevu - vaenlase torpedopaatideks, ning teatasid sellest maavalitsejale. Kohe saadeti Port-Arthurist üks kergeristleja mõnede torpedopaatidega välja. Kuna ristleja komander täpselt miinivälja asupaika ei teadnud, sattus ta miini otsa. Komander pidas laeva seisukorda väga tõsiseks ning sõitis kogu meeskonnaga maale. Tegelikult ujus aga laev veel mitu päeva vee peal ja venelased kavatsesid juba teda päästma hakata, kuid torm triivis ta uuesti miiniväljadele, kus ta lõplikult põhja vajus. See oli juba täiesti häbistav asi. Juba see, et ristleja komander täpselt miinivälja asupaika ei teadnud, näitab et mineerimise ajal rahu ajal midagi ette polnud võetud ning see täiesti juhuslikku laadi kandis.

Üldse olid Port-Arthuris kõrgemad juhid pea täielikult kaotanud ning ei võtnud midagi ette peale mineerimise ja kaitse kõvendamise;

Venelaste
tegevus
peale tor-
pedo
ataaki.

see tähendab, jäid täielikult passiivseks.

21. veebruaril sõitis maavalitseja Mukdenisse armee staapi. Port-Arthuri jäi kaks iseseisvat ülemat - ajutiseks merejõudude juhatajaks määratud admiral Stark ning kindluse ülem. Üks teisele ei allunud.

Jaapanlaste plaan.

Togo oli peale 9.veebruari Korea SW skääridesse sõitnud ja remonteeris seal oma vigastatud laevu. Torpeedopaatide luure kaudu sai ta teada, et Vene laevastik Port-Arthuri sisemisel reidil seisab. Togo otsustas Vene laevastiku ainukest väljasõitu põhjalastud kaubalaevadega sulguda ja sisemist reid lõuna poolt, kus venelastel patareisid ei olnud, Laoteshan'i mäe tagant, pommitada (üleviskav tuli). Osa Jaapani laevu pidi Tshemulpos dessandi maale saatmist kaitsma.

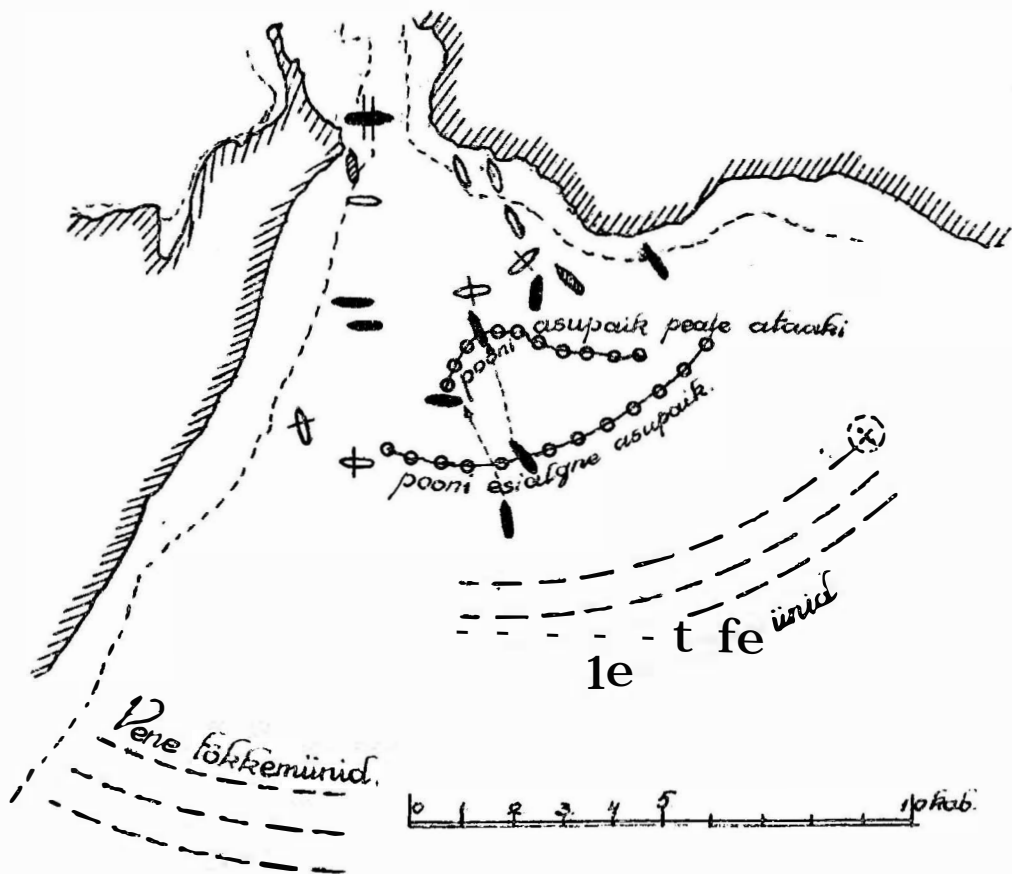
Port-Arthuri sulgumise katse

24. veebr.

24.vebruaril tegid jaapanlased oma esimese sulgumise katse. Viis tõkkelaeva (blocking ship, bloqueur, Sperrschiff, brander) sõitsid õõsel torpeedopaatide saatel sissekäigu poole, kuid helgiheitjate valgusel märgati neid õigel ajal ja nad sattusid kõva rannapatareide ning 8.vebruaril torpeedoga vigastatud, sissekäigus madalikul seisva soomuslaev "Retvisan'i" tule alla. Ainult kahel tõkkelaeval läks korda end enam-vähem õigel kohal põhja lasta (skeem No 62); teised lasti ennem põhja ehk rändusid mitu korda kaugemal. Torpeedopaatidel oli veel kavatsus "Retvisan'i" pihta torpeedosid lasta, kuid kõva tule tõttu ei läinud see neil korda. Pealegi oli "Retvisan" kahekordse torpeedo-võrguga kaitstud.

Seega oli jaapanlaste ettevõtte nurja läinud.

8.märtsil jõudis Port-Arthuri uus laevastiku juhataja - Admiral Makarov-väga energiline ja vilunud ohvitser, kes otsekõne teesid ja võimalusi hakkas otsima, et laevastikku aktiivselt kasutada ja dessantide maalesaatmist takistada.



Soet-Aet huri sulgemise katsed Vene mere-
 kindelstaabi väljande järel.

✦ - Mõeldavalt seisv vigastatud Vene soo-
 mustaev „Petrison“.

○ - Oc j t f h a põhja f t 24. II. 1904 a.

○ - " " " " " " 27. III. 1904 a.

● - " " " " " " 3. IV. 1904 a.

e - Pe k / f f o e d ka d põhja kas-
 tud aarikuud.

Sisemise
reidi
pommitami-
ne.

Kaks päeva hiljem, s. o. 10 märtsil tuli Jaapani laevastik Port-Arthuri ette ja hakkas Laoteshan'i tuletorni tagant (seisab mäel) sisemist reidid üleviskava tulega pommitama.

Moment oli hästi valitud: oli mõõna aeg ja madal vesi ei lubanud venelasi välja sõita. Tuld korrigeeriti ristlejate poolt, millised ida pool Port-Arthuri, väljaspool patareide tule piirkonda, seisis. Mere osa, kus jaapanlased seisis, asus patareide surnud nurgal; samuti ei saanud laevad tullele vastata.

Makarov asus kohe laevade üleviske tule organiseerimisele; ühtlasi hakkas ta laevu sisemiselt reidilt kiiremaks väljasõitmiseks harjutama. Ka pani ta tökkemiinid lõuna poole Laoteshani'i välja.

Kui jaapanlased 22.III. uuesti sisemise reidi pommitamisele asusid, vastasid Vene laevad juba ülevisketulega, ning, mis peasi, sõitsid reidilt välja, vaatamata selle peale, et mõõna ajast ainult mõni tund möödunud oli.

Suure jõudude ülekaalu peale vaatamata, ei kavatsenud jaapanlased lahingusse astuda ning sõitsid minema.

Teine
suulgumise
katse.

27.III.kordasid nad oma sulgumise katsed. Sel korral oli operatsioon paremini ettevalmistatud. Kõik 4 tökkelaeva sõitsid õiges suunas otsekohe sissekäigu poole, mille juures neil sissekäigus seisva valve suurtükilaeva helgiheitja suureks abiks oli.

Ka tökkelaevade pealetungi vastu oli Makarov mitmesuguseid abinõusid tarvitusele võtnud. Muuseas seisis valve suurtükilaeva korralduses torpeedopaadid ja viske-torpeedodega relvastatud aurukaaterid, millised tökkelaevadele pidid vastu sõitma ja neid põhja laskma. Ühel torpeedopaadil läkski korda esimese tökkelaeva pihta torpeedot välja lasta mille tõttu viimane sunnitud oli paremale poole pöörama. Samal ajal oli torpeedopaat täiesti juhuslikult vile annud. Järgnevad kaks tökkelaeva said sellest nii aru, et see nende eelkäija poolt signaal pare-

male pööramiseks on, ja pöörasidki mõlemad paremale, kus mõlemad madalikule, kuid mitte sissesõidu kitsusesse, sattusid. Ainult neljandal läks korda sissesõidu ligidal põhja minna (skeem No 62). Seega oli jaapanlaste kavatsus teist korda nurja läinud, ehk küll ainult juhuse (vile) tõttu.

See pealetung andis venelastele jälle uusi näpunäiteid enesekaitse korraldamiseks ja Makarov'is asus kohe juba ennemalt kokkuseatud välisreidi kaitsekava kiiremale teostamisele. Kava järelle pidid reidile kindluse tõkkemiinid (galvaanilised miinid juhede abil maaga ühendud, kus elemendid asuvad) ja poonid väljapandud saama. Poonid seisis koos torpeedovõrkudest, mis ankrul seisvate raud poide külge kinnitati. Peale seda lasti reidil neli kaubalaeva põhja. Samuti organiseeriti helgiheitjatega valgustamine ümber; sissekäigus seisvatele valvelaevadele keelati üldse valgustamine ära.

Vahepeal said venelased agentuurteateid, nagu kavatseks jaapanlased Entoa lahes dessanti maale saata. Tekkis kahtlus, kas jaapanlased mitte Elliot saartel ei asu. Et selles asjas selgusele jõuda, saatis Makarov 12. aprilli õhtul 2 divisjoni, 4 torpeedopaati, Elliot saartele. Paadid ei olnud sugugi õsiste sõitudega harjunud ja nii juhtus, et ühe divisjoni laevad üks teist kaotasid ning üksikult Port-Arthuri tagasi pöörasid. Üks neist trehvas pimeduses kuut kiilvees sõitvat laeva ja arvamisel olles et need Vene omad, asus ka nende kiilveesse.

Tundesignaali peale ta vastust ei saanud. Koidu ajal tekkis paadi komanderil laevade päritolu kohta teatav kahtlus ja ta tõmbas kutsesignaali ülesse. Tagajärg oli see, et kõik kuus laeva (kaks kerget ristlajat ja neli torpeedopaati) tema pih-ta tule avasid. Vaatamata Vene torpeedopaadi ("Strashnoi") vahva vastupaneku peale sai ta täies-

Makarovi
hukkumine.

ti puruks lastud ja hakkas põhja vajuma.

Port-Arthuris mõddus õõ väga rahutult. Kogu õõ jooksul nähti reidil mingisuguseid tulesid, kuid Makarov ei lubanud tuld avada, arvates, et need vast Vene oma torpeedopaadid on, kellele peale tagasitulekut korraldus oli tehtud mitte mingil tingimisel pimedas sisse sõita, vaid kuni koiduni oodata.

Tegelikult olid seal aga üks Jaapani miini-paneja ja torpeedopaadid, mis Port-Arthuri välis-reidil tõkkemiine välja panid.

Kui Port-Arthurist merel laskmist kuuldi, saadeti kohe üks ristleja appi ja veidi hiljem sõitis kogu eskaader Makarovi juhatusel välja.

Jaapanlased ei tahtnud jällegi lahingut vastu võtta ja sõitsid ära. Ka Makarov p ras tagasi, kuid sattus miini otsa ja läks ühes oma plagulaeva "Petropavlovsk'iga" põhja. Laeva põhjamineku põhjuseks oli nähtavasti asjaolu, et laskemoona keldris asuvad tõkkemiinid ja peale seda laskemoon detoneerisid. Peale seda sattus veel üks soomuslaev miini otsa, kuid pääses võrdlemisi kergete vigastustega; siiski pidi ta rivist välja jääma. Ennem olid venelased juba kaks torpeedopaati kaotanud ning üks soomuslaev sai kokkupõrke juures vigastatud.

Seisukord

Port-Arthu-

ris.

Vene laevastiku seisukord oli õige raske. Kuuest soomuslaevast oli rivisse jäänud ainult kaks; peale selle oli laevastik ka oma energilise ja anderikka juhi kaotanud. Ajutiselt võttis nüüd laevastiku juhtimise oma peale vägede ülemjuhataja.

15. aprillil tuli Jaapani laevastik jälle Port-Arthuri ette ja hakkas Laoteshani tagant ülevisketulega sisemist reidi pommitama. Nagu eelmistel kordadelgi, nii olid ka seekord pommitamise tagajärjed väga väikesed. Vene laevad vastasid ka üleviske tulega, kuid tagajärjeta, sest jaapanlased

sõitsid liig kaugel, mis neil nende, võrreldes venelastega, suurte, tõstenurkade tõttu võimalik oli. Suur vahe võrreldes endisega seisis aga seekord selles, et Vene laevad enam välja ei sõitnud, vaid sadamasse paigale jäid. Oli näha, et energiline juht puudus.

Üldse ei võtnud venelased enam midagi aktiivset ette, vaid jätkasid ainult Makarovi reidi kindlustamise plaani teostamist. Ka üks miiniväli pandi veel lõuna pool Laoteshani välja.

Vahepeal olid jaapanlased juba terve armee Tshemulpos maale saatnud ja liikusid Jalu jõe poole. Oli aeg kätte jõudnud veel teist armeed Kvantungi poolsaarel maale saata. Seks oli aga tarvis ennast Vene eskadri eest kindlustada. Kõige kindlam abinõu oli sulgumise plaani teostamine. Admiral Togo'le tehtigi ülesandeks seda lõpule viia.

Õösel vastu 3-at maid tungisid Jaapani tõkkelaevad kolmandat korda peale. Seekord oli aga reidi kaitse paremini korraldatud ja 11-st tõkkelaevast jõudsid ranna ligidale ainult 6 (skeem No 62). Ülejäänud sattusid kas tõkkemihide otsa ehk lasti suurtükivõlluga põhja. See-ga oli jaapanlaste plaan juba kolmas kord nurja läinud. Siiski ei sõitnud venelased järgmisel päeval merele nagu see Makarovi ajal oli olnud, vaid jäid sadamasse, mille tõttu Togo arvamisele jäi, et sulgumine korda on läinud. Juba järgmisel päeval, 4.mail, ilmusid Jaapani transport-laevad Pitsevos (kaart No 60) nähtavale ja hakkasid 6.mail dessanti maale saatma.

5.mail sõitis maavelitseja Mukden'isse, armee staapi. Eskadri juhatajaks määrati ajutiselt Witthoefft, kuid vähekord tema ja Kvantungi poolsaare vägede juhataja, kindral Stessel'i vahel, jäi jälle selgusetaks; üks ei allu-

Kolmas
sulgumise
katse.

nud teisele. Admiral Witthoefft'ile antud ettekirjutuse järele keelati talle ära jaapanlaste vastu midagi aktiivset ette võtta, kuid samal ajal toonitati, et dessandi puhul Kvantungi poolsaarel siiski selle vastu välja peab astuma, kuid ilma laevadega riskeerimiseta.

Võitu ilma riisikota aga kätte ei saa ja asi lõppeski sellega, et jaapanlased 6 - 13 maili 50.000 mehelise armee maale saatsid. Seks tarvitati 83 transport-laeva, millised tihti ilma sõjalaevade kaitseta olid, kuid venelased ei võtnud merel ega ka maal midagi ette. Maal kardeti, et jaapanlased Kintshou kindlustatud positsiooni seljataga dessandi maale võiksid saata ja seega Pitsevos tegutsevad väed ära lõigata. Venelastel puudus igasugune arusaamine dessant-operatsiooni raskustest. Tegelikult ei läinudki see jaapanlastel sugugi nii libedasti. Mitu korda tuli vägede maalesaatmine kõva lainetuse tõttu katkestada ning venelastel oleks kerge olnud maale saadetud väeosasid purustada, kuid Vene maaväe juhtide seas valitses samasugune passiivsus kui mereväe omade seas.

Laevastiku tegevus.

Kuna Port-Arthuri linna elanikud peaaeglikult hiinlased olid, siis oli jaapanlastel väga kerge nende käest igasugu teateid saada. Nii tuli, et jaapanlased alati teadsid, mis Port-Arthuris sündis. Muu seas kuulsid nad ka, et viimane tõkkelaevade pealetung nurja on läinud.

Kuna dessant-armee varustamine kindlustatud pidi olema, siis oli tarvis Port-Arthurist väljasõitu venelastele takistada iga abinõuga. Selle kättesaamiseks kuulutas Togo Port-Arthuri blokaadi välja ja pidas sellepärast alaliselt osa laevu sissesõidu ees, millised umbes samasuguste kursidega reidil ristlesid. Blokaadi toetamiseks tarvismineva vahelduva baasi asutas Togo mai kuu esimestel päevadel Elliot saartele.

Venelased panid tähele, et jaapanlased alati ühel ja samal kohal ristlesid ning panid, kasuta-

des udust ilma, sel kohal miinid välja. Järgmisel päeval sattusidki kaks Jaapani soomuslaeva miinide otsa ja läksid põhja. Olgugi, et venelased ühe soomuslaeva põhjaminekut nägid, ei sõitnud ükski nende soomuslaev välja, et saavutatud moraalset võitu vaenlase üle kuidagi ära kasutada.

Jaapanlased olid sunnitud ristlemisest Port-Arthuri ees loobuma ja läksid sest ajast peale täiesti miinisõja peale üle. Üsseti panid nad Port-Arthuri ette miinisi välja, kuid venelased traalisisid need välja ja panid omad välja, millised siis jälle jaapanlaste poolt välja traaliti. Mõlemil poolel olid selle juures vähemad kaotused, kuid sarnaseid kaotusi, mis laevastikkude lahinguvõimet tuntavalt oleks vähendanud, ette ei tulnud.

Ka Jaapani dessandi edasilikumist püüdsid Vene laevad võimalust mööda takistada, pommitades nende positsioone; üldiselt oli sõjal siiski väike-sõja iseloom.

Kõlmas tõkkelaevade pealetung ja eriti Kintshpu valdamine jaapanlaste poolt pani venelased mõtlema. Leiti, et midagi peab ette võtma, sest oli ette näha, et laevastik maidu ilma mingisuguse kasuta hävitatud saab. Sellekohasel nõupidamisel Port-Arthuris tulidgi otsusele, et vaja Jaapani laevastiku vastu aktiivselt tegutsema hakata, kui tahetakse teda takistada oma dessantisi varustamast. Teiste sõnadega, saadi aru, et mere valitsemine vaja oma kätte saada. Nii otsustati, otsekohene kui vigastatud laevad korda seatud, kogu laevastikuga välja sõita ja vaenlase kallale tungida.

Nelja vigastatud soomuslaeva kordaseadmine oli aga väga suurte raskustega seotud, polnud ju isegi dokki olemas, millega oleks võinud laevu ülesse tõsta. Sellepärast tuli kõik

Vene lae-
vastiku
plaan.

tööd kessoonide ja tuukrite abil teha. Muude seas saadeti ka Tallinnast Balti päästeseltsi direktor kapten Horst ja tuukrid Port-Arthuri.

Lõppude lõpuks said laevad siiski juuni kuu algul valmis ja 23 juunil sõitis Witthoefft kogu laevastikuga, mis koosnes 6-est soomuslaevast ja 5-est ristlejast, merele. 20 miili Port-Arthurist tuli talle Togo vastu. Tогоl oli 4 soomuslaeva, 4 soomusristlejat, 10 kerget ristlejat ja veel 4 vanemat väikse kiirusega laeva kuid suurekalibrilise artilleriaga. Jaapanlastel oli seega ülekaal laevade ja keskmise kalibriliste (8" ja vähemad) suurtükkide arvu poolest; suure kalibriliste (10" ja 12") suurtükkide poolest olid mõlemad pooled ühe tugevused. Silmaspidades, et jaapanlastel osa laevu vanad olid, ei saanud nende ülekaalu suureks pidada, siiski leidis aga Witthoefft, et see liig suur olla ja sõitis ilma lahingusse astumata Port-Arthuri tagasi. Ilm muutus juba pimedaks ja jaapanlased saatsid oma torpeedopaadid pealetungile, kuid venelased löid need tagasi. Witthoefft jäi välisreidile ankrusse, kus juures üks soomuslaev miini otsa sattus.

Õõ jooksul tungisid Jaapani torpeedopaadid mitu korda ankrus seisvale laevastikule kallale, kuid ilma tagajärjeta. See näitab, et torpeedopaat hästi organiseeritud laevastiku vastu palju ära teha ei suuda.

C. Lahing Kollases meres ja Port-Arthuri

valdamine.

Laevastiku
tegevus pen.
le 1-st väl-

23. juunil Port-Arthuri tagasi pööranud laevastik ei teadnud enam, mis ette võtta. Admiralide ja komanderide enamus oli hüpnotiseeritud mõttest, et tarvis viimase võimaluseni Port-Arthuri kaitsta. Asjaolu, et laevastik liikuv jõud

on, mille ülesandeks merel tegutsemine ja mit-
te sissepiiratud kindluse kaitsmine, jäeti ka-
hesilma vahele. Juba enne 23 juuni väljasõitu
oli laevadest võrdlemisi suurel arvul 6" ja
väiksemaid suurtükke maha võetud ning nendega
kindluse kaitses kõvendatud. Ka laevad sõitsid
tihti välja ja pommitasid Jaapani armee tiiva-
sid.

ja sõitu.

Siski muutus maal seisukord ikka raske-
maks. Mandshuuriast Port-Arthurile appi saade-
tud väed löödi jaapanlaste poolt tagasi. Jaa-
pani armee Kvantungi poolsaarel liikus aga
alatas edasi, juba oli Talienvani laht ühes
Dalni sadamaga nende käes, mille tõttu ka Jaa-
pani vägede varustamine nüüd mitu korda hõlp-
samaks muutus.

Vahepeal kestis reidil miinisõda. Jaapan-
lased jätkasid õsist mineerimist, kuid vene-
lased traalisid need jälle välja, et väljasõit-
tu vaba hoida. Selle juures kaotasid mõlemad
pooled mõned teise järgu tähtsusega laevad.

Balti merel valmistati suure rutuga uue
eskaadri väljasõidu vastu ette, mida Kaugesse
Idasse taheti saata. Ülemjuhataja nägi ette, et
Port-Arthur enam kaua vastu pidada ei suuda
ja kartis ainult, et ka Balti mere eskaader
enne kindluse langemist kohale ei jõua. Selle-
pärast nõudis ta eskaadri juhatajalt energi-
list tegutsemist ning käskis viimaks, niipea
kui kõik laevad korda seatud, Vladivostokki
sõita. Vapemate juhtide arvates oli sarnane
sõit asjata ning alles siis kui käsku korra-
ti ja selgesti näha oli, et muidu laevastik
sisemisel reidil Jaapani maa mortiiiride poolt
puruks lastakse (7 augustil said juba mõned lae-
vad maa poolt pommitamise läbi vigastatud),
otsustas Witthoefft välja sõita. Väljasõit
eündis 10. augustil. Miinide tõttu pidid sõja-

laevad traalerite taga sõitma. Kuna laevad juba kaua merel ei olnud käinud, mõnele isegi hiljuti uus komander määratud, kestis väljasõit kauem kui Makarovi ajal; sellepärast oli Jaapani luurelaevadel kerge oma peajõude kohale kutsuda.

Kohal viibiva Jaapani laevastiku koosseis oli seekord nõrgendatud, sest soomusristlejad valvasid Vladivostoki ees Vene ristlejaid. Ülejäänud laevastik oli, nagu Jalu lahinguski, mitmesse diviisi jagatud, millised iseseisvalt, kuid muidugi kindla plaani järele tegutsesid. Neid diviise oli 4 ja nende koosseis järgmine:

	I diviis.	III div.	V div.	VI div.
Soomuslaevu	4	-	-	-
Soomusristlejaid	3	1	-	-
Kergeid ristlejaid	-	3	-	3
Vanu soomuslaevu	-	-	3	-

Peale selle oli kohal 18 torpeedopaatide hävitajat ja 31 torpeedopaati.

Vene laevastiku koosseisu kuulusid 6 soomuslaeva, 4 ristlejat ja 8 torpeedopaati. Laevad olid jagatud kahte ossa: ühes kõik soomuslaevad, teises ristlejad. Torpeedopaadid olid kahte divisjoni ja 4 paati jagatud. Kõik laevad sõitsid kiilvees; kõige ees soomuslaevad, nende järel ristlejad ja lõpuks torpeedopaadid.

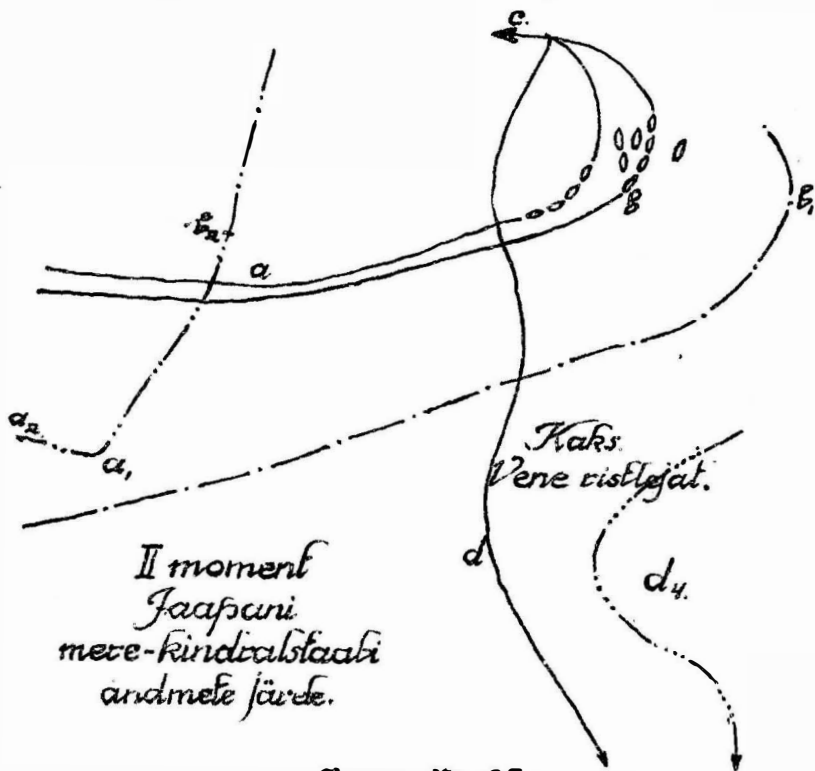
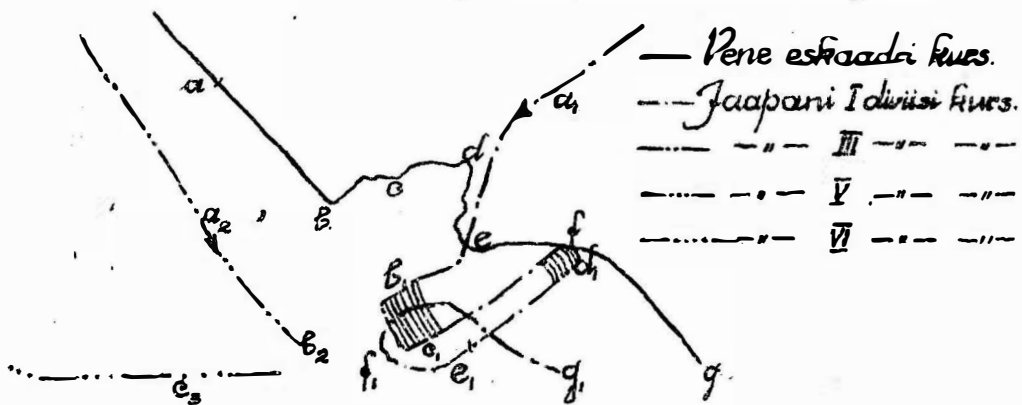
Lahing Kol-
lases meres
10.VIII.04.

Umbes lõuna ajal kohtasid mõlemad pooled üksteist. Venelased sõitsid SO suunas ja paistis nagu tahaks nad Jaapani I ja III diviisi vahelt läbi sõita (skeem No 63). Jaapanlaste I diviis sõitis põigiti kurssiga SW suunas, III diviis aga paralleeli venelastega. V ja VI diviis olid veel eemal. Jaapanlased avasid tule umbes 80 kabeltovi pealt, millele venelased optiliste sihtimise abinõude puudumise ning vähemate tõstenurkade tõttu alles 65-70 kabeltovi kauguselt vastata võisid. Jaapanlased ähvardasid juba Vene rivistuse pead haarata (crossing the T) kui admiral Witt-oeffft järjekorras 4 rumbi vasakule pööras, arvata

Lahing Kollases meres.

10 augustil 1904a.

I moment, Stenzeli järelle parandatud kujul.



II moment
Jaapani
mere-kindralstaabi
andmete järel.

vasti selleks, et haaramist ära hoida. Nähes seda, pööras Togo korruga 8 rumbi vasakule (b) ja siis mõne aja pärast jälle korruga 8 rumbi vasakule. Seega sõitsid mõlemad pooled kiilvees paralleel kurssidega O-sti poole (o ja c,).

Vene eskaader ei olnud kaua aega merel käinud, mille tõttu tal ka kogemused manööverdamises puudusid, isegi järjekorraliste pöörangutega ei saanud hästi hakkama. Laevad varjasid üksteist ja takistasid seega laskmist. Pealegi olid venelased oma kursi peal miinisi tähele pannud, mille tõttu nende kurs siik-saki taoliseks muutus. Mõne aja pärast märkasid venelased jälle oma kursil miinisi ning pöörasid järjekorras S poole (d). Ka Togo pööras korruga 16 rumbi paremale. Seega oli venelaste rivi pea haaratud ja Jaapani tulel olid head tulemused. Paistab silma, et Witthoefft ise oma pööranguga jaapanlastele võimaluse andis Vene rivi pead haarata.

Mõne aja pärast pöörasid venelased jälle vasakule (e), mille peale ka Togo paremale pööras (e,), kuid jäi hiljaks; kaugus suurenes tuntavalt ja lahing sai katkestatud. Mõlemad pooled sõitsid paralleel kurssidega SO suunas. Vene admiralil oli ainult üks mõte - sõita Vladivostoki. Mingisugust manööverdamist polnud näha ja kurssisi muudeti ainult siis, kui midagi ees oli.

Ümber kahe tunni pärast oli Togo venelastele nii lähedale jõudnud, et laskmine uuesti alata võis.

Juba pöörang e-st (skeem No 63-I) saadik olid Vene ristlejad ja torpeedopaadid soomuslaevade vasaku parda traversi peale sõitnud, nii et Vene laevad kolmes paralleel kiilvee ravis sõitsid.

Nagu tähendatud, sõitsid venelased jaapanlaste ees. Seega oleks neil kerge olnud, kas paremale pöörates ehk ennast rindriviisse seades Jaapani kolonni pead haarata. Witthoefft ei võtnud siiski

midagi ette, vaid sõitis edasi selle kurssiga, mis eskaadri kõige rutem Vladivostokki pidi viima. Nagu Vene mere-kindralstaabi lahingu kirjeldus ütleb "ei võidelnud Vene eskaader, vaid manööverdas teinetei passiivselt ja ära-rippumatult vaenlase manööverdamisest."

Oma suurema kiiruse tõttu jõudsid jaapanlased venelastele ikka lähemale. Nende tuli oli peaaesjalikult plagulaev "Tsesarevitshi" peale koondatud, mis selle all ka raskesti kannatas. Admiral sai surma, kuid laeva komandant sõitis samasuguse kurssiga edasi. Varsiti olid jaapanlased nii kaugel, et hakkasid N poole pöörama, seega ähvardades venelasi haarata. Kuna "Tsesarevitshi" lahingukambris juba kõik ohvitserid haavatud, samuti rool vigastatud oli, jäi laev juhita ja tegi õõrangu. Järgnevad laevad said sellest nagu manöövrust aru ja sõitsid järele. Kogu venelaste rivistus läks segamini. Plagulaev tõmbas signaali ülesse, et admiral surnud on, kuid teised ei saanud sellest kohe aru ja nii kestis kaunis kaua kuni teine admiral mõned laevad rivisse seadis ja kursi Port-Arthuri peale võttis. Selle aja sees kui venelased nii ümber sõitsid, jõudsid ka teised Jaapani diviisid kohale ja Vene laevad sattusid peale I diviisi veel III ja V diviisi tule alla (skeem No 63 c3 ja b2).

Kaks Vene ristlajut kasutasid momenti ja sõitsid lahinguväljalt ära, lootes selle manöövriga osa Jaapani jõudusid oma peale tõmmata. Tegelikult sõitis nende järele ainult Jaapani VI diviis, jäi aga peale lühikest tulevahetust maha.

Õõsel, kui juba pimedaks hakkas minema, sõitsid kõik Jaapani suured laevad ära; kohale jäid ainult torpeedopaadid, millised ka õõjooksul ägedalt venelastele kallale tungisid.

Venelased olid aga torpeedoataakidega juba harjunud ja löid kõik pealetungid tagasi, ilma et ükski laev torpeedost trehvatud oleks saanud. Seega oli atak nurja läinud, kuid venelased olid siiski sunnitud tihti kurssi muutma ja kuna nad pealegi torpeedode kartusel helgiheitjaid ei tarvitanud, kaotasid nad üksteist ära, kuna seks juhuseks mingisuguseid korraldusi ette ei olnud nähtud, sõitsid mõned laevad Port-Arthuri suunas edasi, teised aga kavatsesid ikkagi Vladivostokki sõita, et seega väljasõidu eesmärki kätte saada. 5 soomuslaeva 1 ristleja ja 3 torpeedopaati jõudsidki Port-Arthuri, kuna ülejäänud laevad, s. o. 1 soomuslaev, 2 ristlejat ja 5 torpeedopaati süte puudusel Vladivostokki ei jõudnud, vaid olid sunnitud neutraal sadamatesse minema, kus neid desarmeeriti. Ainult ühel ristlejal läks korda oma tagavarasid täiendada ja Vladivostoki poole sõita, kuid Jaapani ristlejad püüdsid selle kinni ja ta oli sunnitud ise end Sahalini saare lõuna rannal põhja laskma.

Lahingu
hindami-
ne.

Sel lahingul oli suur mõju meresõjakunsti arenemise peale. Esiteks saadi aru kui suur tähtsus on suure kalibriliste suurtükkide tuel ja teiseks kui kasulik on seda koondada ühe märgi pihta. Nagu edaspidi näeme, tekkis sel alusel isegi uus sõjalaeva tüüp.

Vene laevastiku tegevuses tuli ilmsiks suur hulk negatiivseid nähtusi, milliseid kõik riigid ära kasutasid. Oli ju see aurulaevastiku ajajärgul esimene suur merelahing eskaadrite vahel, kus kõiki uuemaid ülesleidusid järele proovida võis.

Venelastel puudus täiesti igasugune staabi teenistus. Eskaaader teadis väljasõites ainult ühte - et tarvis nii ruttu kui võimalik Vladivostokki jõuda. Lahingu korraks ei olnud mingisuguseid juhtnõure antud. Kõik korraldused pidi admiral lahingu ajal signaalide abil tegema. Kui aga admiral surma sai, oli segadus suur. Ei saa ka õigeks pidada, et admiral lahingu ajal lahtisel sillal viibis ja la-

hingukambrisse ei läinud; isiklik vahvus on ju tarvilik, kuid see peab õigel kohal ja õigel ajal väljenduma. Laevade laialimine ei olnud jällegi ettenähtud, selle tõttu oli ka kogumise punkt kindlaksmääramata.

Kauaaegse sadamas seisamise ajal oli Vene laevade deviatsioon ritta õige ja peale lahingut oli see ennast tuntavalt muutnud. Kõik, see näitas, et tungivalt tarvis on magnet-kompassi asemel midagi uut üles leida.

Ka helgiheitjate tähtsus muutus küsitavaks õõsiste torpeedoataakide tagasilöömise puhul. Et torpeedopaatide ataadid mingisuguseid tulemusi ei annud, arvati sellest tulevat, et torpeedo laskekaugus liig väikene oli, millepärast ka torpeedopaatide taktika ümberkorraldamisele võeti.

Suurtes laevades leiti, et peale selle kui korstnad läbi lasti, tõmme niivõrd viletsaks muutus, et kütteenainete kulu tuntavalt suurenes (peaasjalikult selle pärast ei suutnudki maha jäänud laevad Vladivostokki sõita). See- ga tekkis tarvidus korstnaid soomustada.

Vene laevade laialimine oli tingitud kahest asjaolust. Esiteks olid Vene laevad rahu ajal liig vähe rivis sõitnud; teiseks puudusid igasugused sideabinõud seks korraks, kui laevad üksteise nägemise piirist väljas olid. See näitab kui tähtsad on rahuaegsed sõidud ja manöövrid, samuti, kui võrd tarvilik on raadiotelegraaf. Peasi aga mida lahing õpetas oli ikka see, et ei või lahingusse astuda ilma plaanita ja ilma doktriinita.

Üldiselt tuleb seda lahingut mitte otsustavaks lugeda, kuna kumbki pool lahingus eneses mitte ühte laeva ei kaotanud. Venelaste passiivsuse peale vaatamata ei kasutanud Togo juhust, et Vene eskaadrit hävitada, mis võrd-

lemisi kerge oleks olnud, näiteks momendil, kus Vene rivistus täiesti segamini oli läinud. Arvata- vasti ei tahtnud Togo oma laevadega riskeerida, silmaspidades, et venelastel Balti merel uus eskaader valmis oli.

Port-Ar-
thuri val-
ndamine.

Siiski oli lahingul Kollases meres määratu suur strateegiline tähtsus. Port-Arthuri tagasi sõitnud eskaader ei kujutanud enam enesest tõsist lahingu üksust ja Jaapani armee kommunikatsiooni liin oli nüüd kindlustatud. Togol oli võimalus oma laevu kordamööda kodumaa sadamatesse remon- teerimiseks saata ja enmast Balti mere eskaadri kohale ilmumisele ettevalmistada.

Port-Arthuri alles jäänud laevad võtsid kind- luse kaitsemisest ainult sel viisil osa, et laeva suurtükid ühes ohvitseride ja meeskonnaga maal üles seati. Välja sõitsid Vene laevad ainult ühe korra, et jaapanlaste positsioone mere poolt pom- mitada; muidu peeti aga ainult miinisõda. Sisemi- sel reidil seistes said laevad ikka rohkem ja roh- kem maa mortfiride tulega vigastatud ja hakkasid põhja vajuma.

Mitu ja mitu korda tuli jaapanlastel kindluse peale tormi jooksta ja alles jaanuari kuu algul aastal 1905 läks neil korda Port-Arthuri vallata.

Vene laevad olid kõik sisemisel reidil ja sa- damas põhja lastud, kuid nii madalas, et jaapan- lased mõne aja pärast nad peaaegu kõik ülesse tõstsid ja oma laevastiku hulka arvasid. Ehk see küll alles peale sõja lõppu sündis, näitas ta siis- ki, et laevade uputamine madalasse kohta neid veel vaenlase käest ei päästa. Jaapanlased olid kindlu- se valdamisega väga rutanud, kuna väga tähtis oli enne Balti mere eskaadri kohalejõudmist Vene laevastikku ja selle baasi likvideerida. Pealegi oli Port-Arthuri piiravat armeed hädasti Mandshuu- rias tarvis.

Kindluse valdamine, mille peaesmärgiks

laevastiku hävitamine oli, läks neile kaunis kalliks maksma (nad kaotasid siin kuni 80.000 meest) ja oleks vististi kergem olnud laevastikku lahtisel merel purustada. Kuid nagu ülerval pool öeldud, olid jaapanlastel selle vastu ka õige kaaluvad põhjused.

Port-Arthuri viimaseilt päevilt võiks tuua veel ühe huvitava episoodi. Kui seisukord sisesel reidil peaaegu võimatuks muutus läks üks Vene soomuslaev välisreidile ja seisis seal kahe torpeedopaadi kaitse all 6 päeva. Vaatamata selle peale, et jaapanlased suure hulga torpeedopaatide ja visketorpeedodega varustatud aurukaateritega peale tungisid, ei saavutanud nad pea mingisugust tagajärge. Kõik pealetungid lõõgid soomuslaeva tulega tagasi, kus juures 30-st Jaapani torpeedopaadist 2 täielikult hävitatud ja 4 raskesti vigastatud said. 50-st välja lastud torpeedost läks pihta ainult 1. See näitas jällegi, et torpeedopaatide taktika alal kõik korras ei olnud. Vahvusest jaapanlastel igatahes puudus ei olnud.

Üleval tähendatud soomuslaev oli ainukene, mida jaapanlastel korda ei läinud ülesse tõsta. Laeva komander - Essen, tulevane Vene Baltimere laevastiku juhataja ilmasõja ajal, viis laeva sügavale kohale ja uputas ta ise.

Port-Arthuri valdamisega paranes jaapanlaste seisukord tuntuvalt. Mere valitsemine oli täielikult nende käes. Maaväge ei pruukinud nad enam kiilustada, vaid võisid kõik jõud Vene Mandshuuria armee vastu koondada.

Meresõjal tekkis vaheaeg, mida Togo laevade kordaseadmiseks, õppuste pidamiseks ja saadud kogemuste süstematiseerimiseks ning kasutamiseks ära tarvitas.

D. Vladivostoki ristlejate tegevus.

Tegevus-
plaani
puudus.

Nagu üleval tähendatud, asus osa Vene laevu Vladivostokis. Nende ülesanne seisus selles, et osa Jaapani laevastikust oma peale tõmmata. Seda võis aga ainult aktiivse tegutsemisega kätte saada. Kuid, nagu Port-Arthuris, nii puudus ka siin igasugune plaan. Vladivostokis seisvatest laevadest olid 3 soomusristlejad, neist ühe kiirus ainult 18 sõlme, 1 kergeristleja ja 12 väikest torpeedopaati, milliseid ainult sadama lähedal tarvitada võis.

Ristlejate
väljasõidud.

Vene admiral sõitis juba 9.veebruaril jäälõhkujate abil välja ja lasi Tsungaru väinas ühe Jaapani auriku põhja. See sündmus tekitas Jaapanis suurt ärevust ja Togo oli sunnitud 4 soomusristlejat admiral Kamimura juhatusel Vladivostoki ette saatma, milliste seisukohaks Gensan jäi. Seega oli venelaste eesmärk kätte saadud; Jaapani laevastik Port-Arthuri ees vähenes tuntavalt, kuid venelased oma passiivsuse tõttu ei kasutanud seda ära.

Järgmisel korral sõitsid venelased alles 23.aprillil välja ja lasid mitu aurikut, muuseas ka ühe jalaväe osaga, põhja.

Kamimura neid ülesse ei leidnud, kuna venelased ainult pikkade vaheaegade järele välja sõitsid. Nii võtsid nad järgmise väljasõidu 12.juunil ette. Seekord tulid nad juba Tsusima raiooni kus nad mitu aurikut, muuseas ühe 28 cm.haubitsatega, põhja lasid. Haubitsad olid Port-Arthuri piirava armee jaoks määratud.

Seega oli Jaapani armee kommunikatsiooni liin hädaohus. Jaapani rahvas oli suures ärevuses ja ajakirjandus nõudis Kamimura eskaadri kõvendamist. Siiski ei lasknud Jaapani vägede juhatus end sellest segada, vaid hoidis oma merejõud

koondatult sõja peateatris, s. o. Kollases meres. Venelased sõitsid veel 3 korda välja, kord tungisid nad isegi läbi Tsungaru väina okeaanile, ähvardades seega Jaapani ühendust väljamaaga. Iga kord läks Vene ristlejatel korda vabalt Vladivostokki tagasi sõita.

Peab imestama, et venelased ei suutnud oma Port-Arthuri eskaadri väljasõitusi ristlejate tegevusega koordineerida. Katsed selleks olid küll olemas, kuid raske side pidamine Tshifu kaudu ei võimaldanud neid kavatsusi teostada. Nii said ristlejad alles 11. augustil Port-Arthuri eskaadri väljasõidust teada. Vene admiral sõitis kohe kolme soomusristlejaga Tsusiima suunas välja; kergerristleja ei saanud kaasa sõita, kuna ta juba mai kuus kivi otsa oli sattunud ja seega rivist täiesti väljas oli. Seekord aga ei õnnestunud venelastel, sest juba 14. augustil kohtasid nad Kamimura't nelja soomusristlejaga. Järgnevas lahingus sai 18 sõlmelise kiirusega Vene ristleja raskesti vigastada ja vaatamata selle peale, et Vene admiral teha kaitsta püüdis, väga osavasti manööverdades, lõppes asi sellega, et vigastatud ristleja maha tuli jätta. Ristleja võitles veel väga vahvalt, kuid peale seda, kui ta 50% isiklisest koosseisusest kaotanud oli, avas ta kingstonid ja vajus põhja. Kahel teisel ristlejal läks korda suurte vigastustega Vladivostokki pääseda. Ka Kamimura laevad said tubliski vigastatud, kuid mitte niivõrd, et nad võitlust venelastega jätkata poleks suutnud. Siin väljendas end jälle ettevaatus, mis seletatav Balti mere eskaadri võimaliku kohalejõudmisega.

Vene ristlejate tugevus oli aga selle lahinguga murtud ja jaapanlased ei pruukinud neid enam karta.

Peale Vladivostoki ristlejate tegutsesid venelastel veel Punasel merel ja Atlanti okeanis mõned ahiristlejad, s. o. relvastatud kaubala-

Lahing
14-dal au-
gustil.

Ristlejate
sõda.

vad, kuid ilma suuremate tulemusteta. Mõne aja pärast kutsuti nad tagasi, et neutraal riikisi mitte äritada. Mõned laevade kinnipidamised nende ristlejate poolt olid põhjuseks, et mõni aasta hiljem rahvusvaheline konverents kokku kutsuti, kus siis sellekohased määrused meresõja õiguse kohta maksuma pandi.

E. Teine Vaikse okeani eskaader.

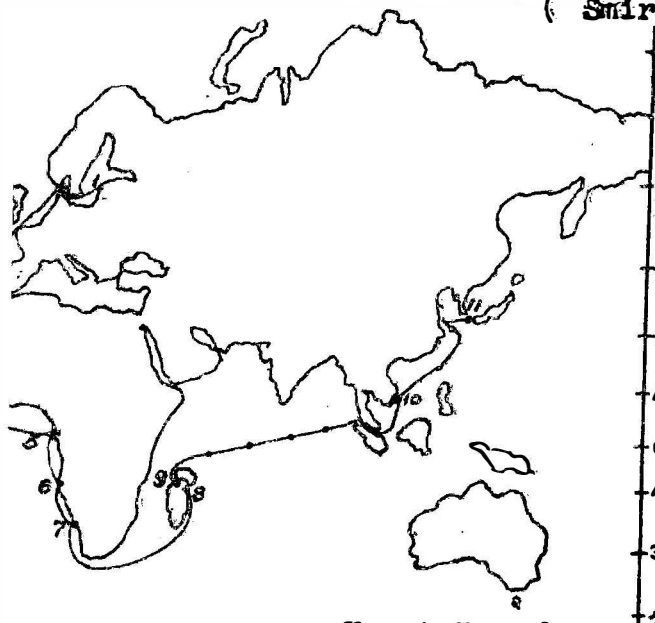
Teise eskaadri vormeeri- Juba admiral Makarov oli nõudnud Port-Arthuri eskaadri täiendamist Balti mere laevastiku laevadega. Selle peale saadeti 1 soomuslaev, 2 ristlejat ja 7 torpeedopaati Kauge ida poole mine. Teel. Juba olid nad Punasest merest läbi, kuid arusaamata põhjustel kutsuti nad Vene keskvalitsuse poolt tagasi. Viimane oli oma Port-Arthuri eskaadri kohta mingil põhjusel nii heas arvamisest, et lootis selle vaenlasega kergesti valmis saavat. Alles aprilli kuul peale Makarovi hukkumist hakkas keskvalitsus küsimust uuesti kaaluma. Asuti remontis olevate laevade kiiremale kordaseadmisele, samuti ka ehitusel olevate lõpetamisele. Uue eskaadri juhatajaks määrati mere peastaabi ülem, admiral Roshestvenski. Siiski ei suutnud Vene arhemaatüüst tööistus nii kiiresti oma ülesandega valmis saada ja seetõttu võis eskaader alles 15 oktoobril Liibavist välja sõita. Eskaadri koosseisu kuulus 7 soomuslaeva, 6 ristlejat, 8 torpeedopaati ja hulk transportlaevu. Hiljem pidid neile järgnema veel 2 ristlejat ja 2 abiristlejat (relvastatud reisijate laevad). Välja arvatud 4 uut soomuslaeva, 2 ristlejat ja torpeedopaadid olid teised kõik mitmetüübilised laevad ja kujutasid enesest muuseumi. Teel pidid eskaadriga ühinema 7 ristlejat, milliseid kavatseti Argentiina käest osta.

Isiklik koosseis laevastikus oli kiire korras kokku korjatud ja ei olnud lahingusse astumi-

seks sugugi ettevalmistud. Roshestvenski ise ja suurem hulk komanderidest said sellest aru, kuid lootsid asja teepealsete õppustega parandada.

Eskaadri ees seisis väga raske teekond. Kogu 12.000 miili pikkuse tee peal polnud ühtegi Vene baasi, seepärast pidi tagavarade täiendamiseks tarvitama neutraal riikide sademaid. See polnud aga sugugi kerge, kuna Inglismaa kes Jaapaniga lepingu oli sõlminud, igatpidi eskaadri liikumist pidi takistama. Seepärast oli eskaadri varustamine kütteainete, toidumoonaga ja muuga väga raskendatud.

Teise Vaikse okeani eskaadri sõit Kauge-Idasse.
(Smirnovi järele.)



- 1. Libav 15. X. 1904 a.
- 2. Vigo 26. X. - 1. XI.
- 3. Tanger 3. XI. - 5. XI.
- 4. Dakar 12. XI. - 15. XI.
- 5. Gabuan 26. XI. - 1. XII.
- 6. Great fish-bay -
6. XII. - 7. XII.
- 7. Lüderitz-Bucht -
11. XII. - 17. XII.
- 8. Saint - Marie -
19. XII. - 6. I. 1905.
- 9. Nossi-Be 9. I. - 16. III.
- 10. Kamran 14. IV. - 14. V.
- 11. Tsusima lahing -
14/27. V.
- 30°. - Peatus-kohad kivisü-
te laadimiseks.

Kaart Nr. 64.

Eskaadri nõrk organisatsioon andis ennast juba Põhjamerel tunda. Oõsiste sõitudega harjumata laevad avasid Inglise kalapaatide peale tule, arvates, et need Jaapani torpeedo-paadid on.

Eskaadri
sõit.

Mõned mürsud langesid isegi oma laevadele ja asi lõppes suure skandaaliga (n.n. Hulli vahejuhtumine).

Alalised mehhanismide rikked ja takistused sadamates tegid sõidu isiklise koosseisule õige piinavaks. Halvad teated Port-Arthurist surusid meeleolu täiesti alla. Kui eskaader jaanuari kuul Madagaskaris (kaart Nr. 64) Port-Arthuri langemisest teada sai, oli see kõigile raske noop. Olukord oli täiesti muutunud. Eesmärk ei seisnud nüüd enam selles, et Port-Arthuri eskaadri appi minna, vaid tuli katsuda Vladivostokki sõita. Samal ajal selgus ka, et Argentiina, Inglismaa mõju all olles, venelastele ristlejaid ei müü. Seega oli Vene eskaader Jaapani omast mitu korda nõrgem. Argentiina ristlejate asemel saadeti Balti merele üks vana soomuslaev, kolm täiesti vananenud rannakaitse soomuslaeva ja üks vana ristleja admiral Nebogatovi juhatusel teele. Roshestvenski ei tahtnud Nebogatovi odada, öieti arusaades, et sarnased laevad eskaadri üldkiirust vähendama saaksid. Läbirääkimised Peterburgiga venisid pikale ja venelased seisid Nossi-Be's kolm kuud. Jaapanlased mõistsid seda aega väga hästi ära kasutada. Kamranis ühines Roshestvenskiga Nebogatov oma laevadega.

Kauaaegne seisamine harjumata kliimas oli meeleolu veel rohkem alla röhunud ja kõik vaatasid täiesti lootusetult ettevõtte peale. Roshestvenskiga eesotsas olid kõik arvamisel, et nad surma lähevad, võidu peale ei olnud kellelgi lootust, ei olnud ka ühelgi kindlat võidu tahet, arvestati ainult võimalusega, et "võib olla" läheb korda Vladivostokki läbi libiseda. Mingisugust lahingu plaani ei olnud, vaid Roshestvenski kavatses vastavalt olukorrale tegutseda ja lahingu ajal lippudega signaaliseerides laevadele tarvilisi korraldusi teha; pea eesmärgiks kõigile oli Vladivostok. Kordus veel kord

samanähtus mida Kollase mere lahingus nägime, et eskaader ei kujutanud enesest lahingu üksust vaid üksikuid laevu mis kuidagi üksteisega seotud polnud. Olguigi et laevastik üksikutesse salkadesse oli jagatud ei olnud ka nende vahel mingit kindlat koostööd ettenähtud. Eskaadri koosseis ja jaotus oli järgmine:

	Soomusl. salgad			Ristlejate sal.		Torp. p. alg.		Kokku.
	Iisl.	IIisl.	IIIisl.	Iisl.	IIisl.	Iisl.	IIisl.	
Soomusl.	4.	4.	1.	-	-	-	-	9.
Ristlejad	-	-	-	4	1	2	-	7.
Rannakaitsese soomusl.	-	-	3.	-	-	-	-	3.
Abiristl.	-	-	-	2.	3.	-	-	5.
Torpeedopaadid	-	-	-	-	-	4.	4.	8.

Ajakõrgusel seisid ainult I salga soomus - laevad, üks teisest salgast, 5 ristlejat ja torpeedopaadid. Teised olid kõik vana - nenud laevad.

Jaapanlased olid pooleaastast vaheae - ga hästi kasutanud. Laevad olid korda sea - tud ja mis peaasi, saadud kogemused süste - matiseeritud ja selalusel kindel tegevuse - plaan välja töötatud. Nagu Kollasemere lahingus nägime, olid poolte vigastused seal ühesuurused. See näitab, et nende laske - meetodid ühesugused olid. Nüüd olid jaapan - lased uue laskeviisi peale ületäinud, mis neile võimaldas mitmest laevast korraga tuld ühe märgi pihva koondada. Milles see viis seisis pole kindlasti teada, kuid võib oletada, et see väga toores tõkke - tuli oli, s.t. plagulaev andis oma siht - teru ja sihingu andmed teistele laevade - le teada, kes neid andmeid vastavalt oma seisukohale ravis parandasid ja siis kõik ühe märgi pihva sihtides tule avasid.

Jaapani
laevastik.

Kõik mürsud kukuvad seega ligikaudu ühte kohta, mida manööverdamise abil muuta võib.

Jaapanlaste jõud olid samuti mitmesse salka jaotud kuid salkade vahel oli kindel koostöö kava olemas. Jaotus oli järgmiselt läbi viidud:

	I slk.	2slk.	3slk.	4slk.	5,6,7 slk.	kokku
Soomusl.	4	-	-	-	-	4
Soomusrist- lejad	2	-	6	-	-	8.
Kergedrist- lejad	1	4	1	4	8	18.
Torpeedopaa- did.	17.	-	-	16.	20	53.
Rannakaitse soomusl.	-	-	-	-	6	6.

Jõudude
võrdlus.

Nagu näha ei olnud jaapanlaste ülekaal, kui ainult suuri laevu arvesse võtta, mitte just suur.

Kui võrrelda suurtükkide arvu, millised ühe parda poole lasta võisid (arvesse on võetud jaapanlastel ainult soomuslaevad ja soomusristlejad, venelastel soomuslaevad ja rannakaitse soomuslaevad) siis saame järgmise pildi:

	12-10"	9-8"	6"	120 m/m
Venelastel	41	2	52	6
Jaapanlastel	17	30	80	-

On näha, et venelastel raskekaliibriliste suurtükkide poolest ülekaal oli, kuna keskmise kaliibrilisi jaapanlastel rohkem oli. Kuid tuleb silmas pida, et venelased ei saanud optiliste sihtimise abinõude puudusel oma ülekaalu otstarbekohaselt maksta panna.

Pealegi oleks suurekaliibriliste suurtükkide ülekaalu ainult suurema kiiruse juures võimalik

olnud maksta panna. Vene soomuslaevadest oli aga ainult viiel uuemal sama suur kiirus kui Jaapani omadel, kuid seegi ainult paberil, tegelikult ei saavutanud need harjumata masina meeskonna tõttu kunagi 18 sõlme. Alalised mehhanismide rikkemine-
kud sundisid Roshestvenskit kogu-aeg ainult 9 sõlmelise kiirusega sõitma. Kuna Roshestvenskil kavatsust ei olnud üksikute salkade kaupa manööverdada, vaid kõik laevad ühes kiilvee liinis pidada, pidi ta ka kiiremate laevade kiirust vähendama, et teised maha ei jääks. See kiirus oli venelastel 14 sõlme. Jaapanlastel võisid I ja II salk 18 - 20 sõlme kiirusega manööverdada. Taktiline kiirus (liginemise kiirus märgile täie käiguga, manööverdades sarnase kursi nurgaga, et kõik parda suurtükid lasta võiks) oli venelastel mõnes laevas kuni 7 sõlmeni alla surutud, kuna jaapanlastel see alla 10 sõlme ei langenud.

Ka laskekiiruse ja mürskude omaduste poolest olid jaapanlased eesõigustatud seisukorras. Suurem laskekiirus oli tingitud parematest sisseseadetest ja meeskonna intensiivsest trainingust. Mürsud olid venelastel soomuslõhkujad ja selletõttu väga vähese lõhkeaine hulga (umbes 2 $\frac{1}{2}$ % mürsu kaalust). Jaapanlastel olid tarvitusel fuugaas mürsud suure hulga lõhkeainega (umbes 14 % mürsu kaalust). Kõige paremini võime võrrelda laskekiirust ja mürskude omadusi järgmiste arvude abil: Vene soomuslaevad ja rannakaitse soomuslaevad võisid ühe minuti jooksul ühest p r dast mürskusi välja lasta 7,746 kg. raskuses, sellest lõhkeaineid 194 kg. Jaapani soomuslaevad ja soomusristlejad lasid aga ühest pardast ühe minuti jooksul mürskusi välja 21.408 kg raskuses, sellest lõhkeaineid 2.961 kg.

Neist arvudest võib järeldada, et jaapanlastel võimalus oli peasjalikult vaenlase laevade soomustamata osasid purustada.

Soomuslaevade soomustamist iseloomustavaid järgmised arvud:

	M i t u % p a r d a p i n n a s t.		Soomustamata.
	Soomustatud soomusega mille paksus		
	üle 6"	alla 6"	
Vene soomuslaev.	17 %	23 %	60 %
Jaapani "	25 %	36 %	39 %

Nagu näeme olid Vene laevad ka kaitse poolest nõrgemad kui Jaapani omad.

Kokkuvõetult peab tunnustama, et Venelaevastik igatpidi Jaapani omast nõrgem oli. Peaasi seisis aga ikkagi selles, et Jaapani laevastiku isiklik koosseis mitukorda parem ettevalmistatud ja juba teatud sõjalised kogemused omandanud oli ning lõpuks kindla plaani järele tegutsema pidi. Vene laevastiku isiklik koosseis selle vastu oli täiesti juhusline ja pealegi puudus neil igasugune tegevuskava.

Poolte kohtamine.

Nagu nägime oli Vene laevastikul ainult üks eesmärk, s.o. Vladimostokki jõuda. Roshestvenskil pidi selge olema, et see ilma lahinguta vaevalt möeldav on. Tähendab, oli tarvis lahinguks sarnane koht valida kus mõlemad pooled enam-vähem sarnastes tingimustes oleks olnud. Vladivostokki sõiduks oli võimalik kolme teed valida (kaart Nr.58). Korea väin (Tsusiima saare juures), Tsugaru väin ja Laperouse väin (lõuna pool Saha-lini saart).

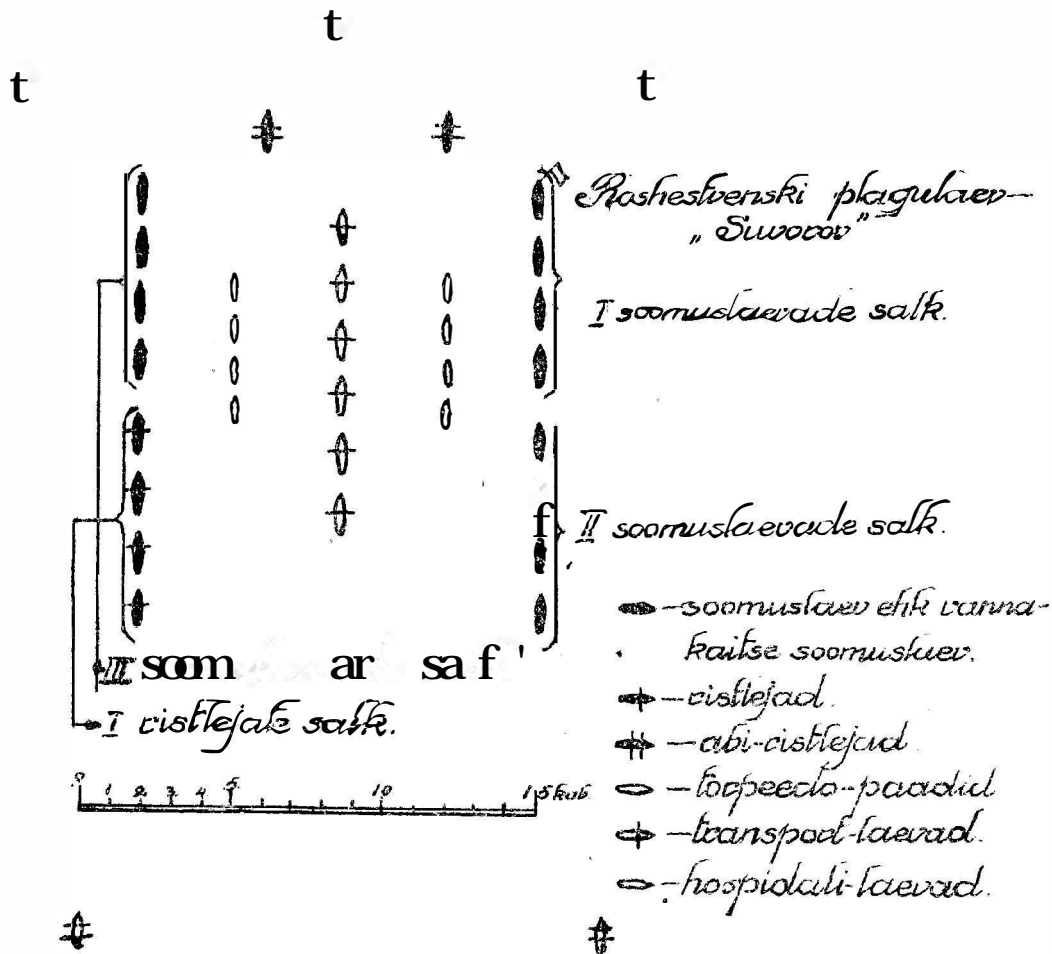
Võis oletada, et igasnendest väinadest jaapanlased oleks Vene eskaadri ülesleidnud Venelastel oli enam-vähem võimalus iga väina juurde tähelepanematult jõuda. Tsugaru ja Laperouse väinades valitsevad udud oleks enk võimaldanud isegi neist tähelepanematult läbi sõita. Peale selle oli jaapanlastel raske neis väinades kogu oma laevastikku

koondada ja seega oleks nende ülekaal väiksem olnud. Veel oli tarvis sellega arvestada, et lahing Korea väinas jaapanlastele kõige kasulikum oleks olnud, nende baaside läheduse tõttu. Põhjapoolsetes väinades oleks selles mõttes lahingu puhul mõlemad pooled enam-vähem võrdsetes tingimustes olnud.

Roshestvenski valis Korea väina. Millest see valik tingitud oli, pole teada. Oletatakse, et põhjuseks olla olnud kivisüü puudumine. Fakt on aga see, et Roshestvenski peale seda kui ta viimast korda kivisüüa laadis (viimane punkt kaart Nr. 64), suurema osa oma transport laevadest neutraal sadamatesse saatis ja juba sellega ilma baasita jäi.

14/27 mail, koidu ajal jõudis Vene eskaader Korea väina. Tõuseb jällegi küsimus, mispä ast Roshestvenski õhtuks kohale ei tulnud, kuna siis võimalik oleks olnud päevast lahingut Vladivostokile lähemal ääres pidada. Seletada püütakse seda öösiste torpeedo-ataakide kartusega milline asjaolu siiski vähe tõenäoline paistab olevat, kui meelde tuletada väikseid tulemusi mida andsid torpeedo paatide pealetungid peale Kollase mere lahingut. Peab arvama, et peapõhjuseks oli see, et Roshestvenskil puudus usaldus oma isiklise koosseisu vastu ja ta kartis, et laevad, nagu peale Kollase mere lahingutki lähtunud sõidavad ning tal järgmisel hommikul enam mitte eskaader lahingusse astumiseks ei oleks vaid ainult üksikud laevad.

Roshestvenski ligines Korea väinale ilma luureta. Ainult 3-4 kabaltoovi eskaadri ees sõitsid mõned ristlajad. Vene eskaader sõitis rännaku rivistuses. (sk. 65)



Vene eskaadri rännak-rivistus.
(Smirnovi järele.)

Skeem Nr. 65.

mille eesmärk oli ainult transport-laevade kaitse. Lahingu jaoks ei kõlbanud see rivistus sugugi. Eskaadri kiirus rippus ära kõige pikaldasemast laevast, mis tegi 9½ sõlme (üks transportlaev). On arusaadav kui raske oli

venelastel ennast lahingu rivisse seadida vaenlase ootamata kallaletungi puhul. Nagu näha, puuduvad skeem Nr. 65 peal kolm abiristlejat; need olid demonstratsiooniks Kollasesse merde ja ookeani välja saadetud.

Jaapanlastel oli asi teisiti korraldatud. Korea lahe suus ristlesid ristlejad ja abiristlejad sarnases kauguses üksteisest, et side kunagi katkestatud ei saaks. Peajõud seisid ankrul Mosampos (Korea SO ots.) ja ootasid luure teadaannet.

Juba kell 4,25 hommikul oli Tогоl teada, et Vene eskaader ligineb, kuna viimane Jaapani ristlejaid alles kell 6,30 tähele pani. Togo sai vaenlase liikumise ja rivistuse kohta kogu aeg kindlaid teateid ja võis rahulikult sinna kohta sõita, kus ta lahingusse astuda kavatses. Kella 9-ks oli Vene end ühte kiilvee liini ülesseadnud, järjekorras I, II.

a III salk Roshestvenski oma plagulaeva Suvorov'iga" sõitis eesotsas. Ristlejatele tehti korraldus transport-laevu kaitsta ja ühes viimastega paremale poole sõita. Torpeedopaadid jagati kahte osasse, pooled pidid soomuslaevade, pooled ristlejate juures sõitma. Nende ülesanne seisis selles, et uppujaid päästa ja Suvorovi havarii korral eskaadri juhatajat teise laeva peale üleviia. Andes ristlejatele sarnased passiiv ülesanded, loobus Roshestvenski seega täiesti nende tarvitamisest vaenlase luure segamiseks.

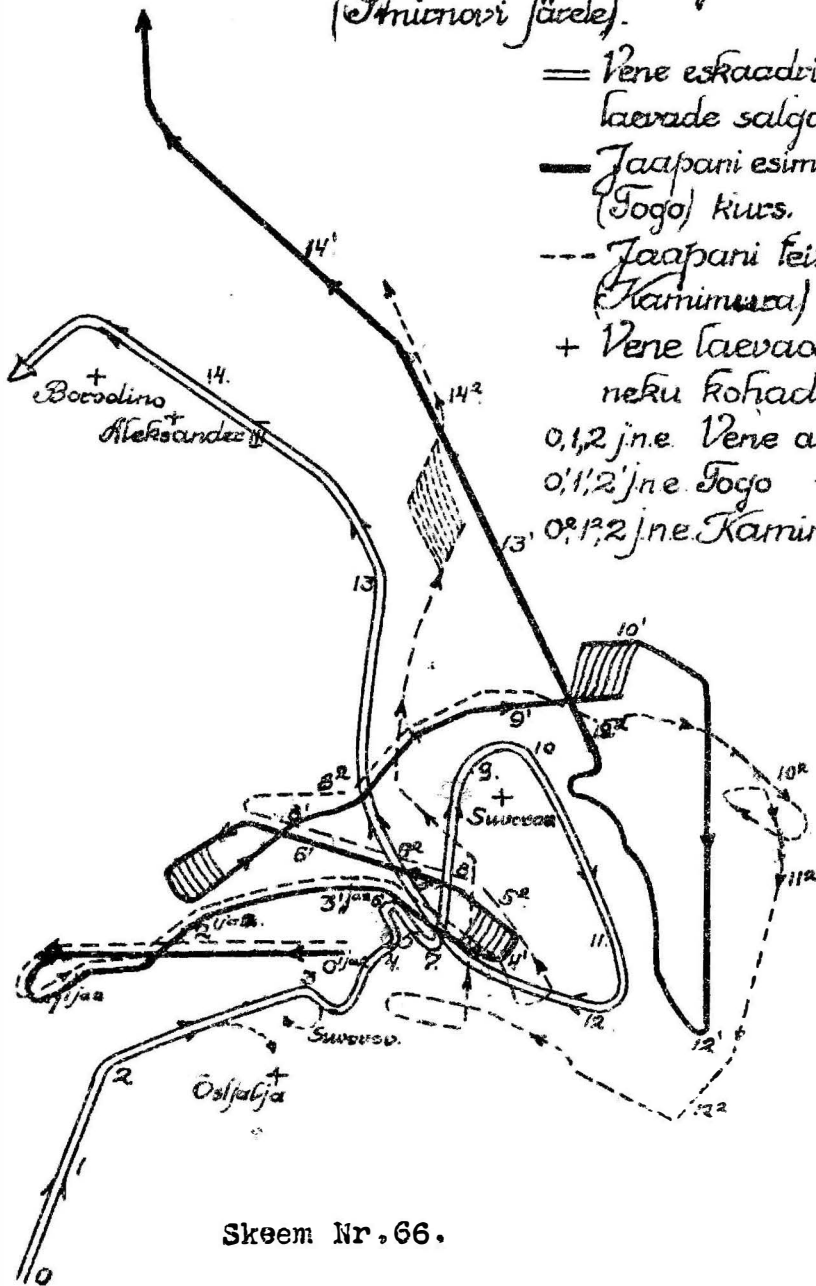
Kl 13,20(0) tulid I ja II Jaapani salk Vene eskaadri nägemise piirkonda ja sõitsid nende eest risti läbi. Vene eskaader sõitis 9 sõlmelise kiirusega, kursiga NO 23 (Vladivostoki suun). Kell 13,49(1'skeem № 66) pöörasid mõlemad Jaapani salgad järjekorras paremale, kavatsedes venelaste pead haarata. (Crossing the T.) Kaugus jaapanlaste ja Suvorovi vahel oli 38 kabeltovi ja Roshestvenski avas otsekohese tule(1), lootes häid tagajärgi saavutada kuid tegelikult oli kursi nurk liig terav ja venelased võisid selle tõttu

Tsusiima
lahing.

Vas'akule

Isusima lahing

(Ismirovi järele).



- = Vene eskadri (I, II ja III soomuslaevade salgad) kurs.
- Jaapani esimese salga (Fogo) kurs.
- Jaapani teise salga (Kamimura) kurs.
- + Vene laevade fuukhamineku kohad.
- 0,1,2 j.n.e. Vene asupaigad.
- 0,1,2' j.n.e. Fogo — —
- 0,1,2' j.n.e. Kamimura — —

Skeem Nr. 66.

ainult vööri tornidest lasta; pealegi oli viimane Vene laev jaapanlastest 72 kabeltovi kaugusel. Kuid nagu üleval tähendatud, ei olnud venelased laskestega suurte kaugustel (üle 30 kabeltovi) harjunud. Kasulik moment ei annud seega tagajärgi ja jaapanlased hakkasid uue kursi peal heade tulemustega oma tuld kahe Vene laeva peale koondama. Need olid eskaadri juhtlaev "Suvorov" ja teise soomuslaevade salga plagu- laev "Osljabja". Vene eskaadri pea oli täiesti haaratud ja Roshestvenski pööras paremale poole (2 skeem 66), et suuremat kursi nurka kätte saada. "Suvorov" ja "Osljabja" kannatasid uue kursi peal koledasti jaapanlaste tule all ja viimane oli sunnitud varsti rivist lahkuma ning vajus põhja. Ka Suvorov'il läks rool rikki ja ta pööras kell 14,30 järsku paremale poole (3 skeem 66). See oli oieti lahingu kriisis mis ka selle saatuse otsustas. Järgmine laev, nähes "Suvorovi" manöövrit, pööras samuti paremale, kuid arusaades, et siin ainult hava- riiga tegemist, pööras uuesti vasakule N. suunas (4 skeem 66), et kursi nurka suurendada sest jaapanlased olid oma suurema kiiruse tõttu jälle venelaste pea haaranud. Seega sõitis Vene kolonne ees mitte enam eskaadri juhataja, vaid laeva komander, kellel admiralil kavatsused teada polnud. Admiral ise oli raskesti haavatud ja jäi oma plagu laeva peale, mis nüüd väljaspool rivi üksikult edasi sõitis. Seega oli Roshestvenski kavatsus lahingut signaalide abil juhtida, juba 40 minutit, peale esimest pauku nurja läinud.

Peab tunnustama, et kell 14,30 juba lahing jaapanlaste kasuks otsustatud sai. Sellest momendist peale on Vene eskaadri manööverdamisel ainult üks eesmärk, s.o. end Jaapani tulest võimalikult kaugelt hoida.

Togo, tähelepanes, et Vene eskaader kavatses N kursiga tema ahtri tagant mööda

sõita, pööras oma esimese salgaga, kõik korruga 16 rumbi vasakule (4¹). Kamimura sai aru, et Togo oma pööranguga raskesse seisukorda võib sattuda ja sõitis oma initsiatiivil Togo ja Vene eskaadri vahelt läbi jätkates viimase tulistamist.

Togol läks korda oma manöövriga uuesti Vene eskaadri pead haarata (5 ja 5¹). Viimase seisukord muutus õige raskeks. Üksikud laevad on havariide tõttu sunnitud rivist lahkuma ja kogu eskaader kujutab enesest segamini läinud hunikut. Togo tulistab neid 12-15 kabeltovi kauguselt ja laseb isegi mõned torpeedod välja, mis aga märki ei lähe. Ka Kamimura (5²) jätkab tulistamist ja venelased on seega risttule all. Peab allakriipsutama seda kokkuköla, mis mõlemate Jaapani admiralide tegevuses silma torkab.

Kell 15,05 (6) katab järsku tihe udu lahinguvälja ja lahing saab katkestatud. Vene eskaader kasutab momenti ja pöörab 50 suunas ära. Kell 15,15 (7) pöörab Vene eskaader uuesti põhja poole, silmaspidades oma eesmärgi - Vladivostokki jõudmist.

Togo, kes venelaste kavatsust, põhja poole sõita, ette näeb, pöörab oma laevadega kõik korruga 16 rumbi vasakule. Kamimura teeb sedasama, kuid järjekorralise pööranguga. Kell 15,40 nägid mõlemad salgad uuesti venelasivööris, paremal pardal umbes 35 kabeltovi kaugusel. Vene eskaadri ees sõitis üksikult "Suvorov". Jaapanlased avasid "Suvorovi" ja kogu Vene eskaadri peale tule, mille tõttu viimased sunnitud olid ikka rohkem ja rohkem paremale poole hoidma. Siiski oli juba kell 16,05 (9) nende pea jällegi haaratud ja nad pidid kurssi S peale muutma (10). Togo seda pöörangut udu tõttu ei näinud ja arvamisel olles, et venelased ikkagi põhja poole pööravad, pööras ka tema oma laevadega korruga 8 rumbi vasakule (10¹). Kamimura pööras siiski alatasa paremale poole ja sõitis Vene eskaadriga ühes S poole, kuid

järsku paksemaks läinud udu tõttu kaotas ta uuesti venelased silmist. Veidi hiljem pööras ka Togo S poole, ja nüüd sõitsid mõlemad Jaapani salgad S suunas.

Mõne aja pärast kohtas Vene eskaader vasakul pardal oma ristlejaid ja transportlaevu, millised Jaapani kerge ristlejatega tulevahetuses olid ning juba ühe abiristleja ja ühe transport-laeva kaotada olid jõudnud (skeem Nr. 66 peal tähendamata). Vene soomuslaevad sõitsid oma ning Jaapani laevade vahelt läbi tulistades seejuures viimaseid. Sel momendil selgus udu ja Kamimura tuli oma laevadega nähtavale (11²), avas tule ning tungis Vene soomuslaevade ja oma kerge ristlejate vahele, kaitstes seega viimaseid. Ikka rohkem ja rohkem peale pressides sundis Kamimura venelasi NW kursi peale pöörama (12), kuid varsti tihenes udu uuesti ning pooled kaotasid üksteist silmist. See oli kell 17,6. Venelased sõitsid nüüd juba kõik koos, ühes kiilveeliinis. Soomuslaevad ees, ristlejad ning transportlaevad järel.

Vahepeal ei läinud Togol korda venelasi ülesleida ja kell 17,10 (12') pööras N kursi peale. Mõne aja pärast läks ka Kamimura põhja poole.

Alles kell 18,06 (13) selgus ilm niivõrd et pooled jälle üksteist nägid. Esimesena avas Togo tule, mõne aja pärast jõudis ka Kamimura kohale (14) ja nüüd tulistasid mõlemad Jaapani salgad Vene eskaadrit. Kaks uemat Vene I salga soomuslaeva, Borodino ja Aleksander III, läksid sel ajal põhja. Kell 19,10 katkestasid jaapanlased lahingu pimeduse tõttu.

Päevase lahingu tagajärjed olid järgmised: venelaste laevadest hukkusid 4 soomuslaeva, 1 abiristleja ja kaks transport-laeva. Hukkunute seas oli ka soomuslaev "Savorov", milline kella 19 ajal kahe torpeedoga põhja

lasti. Laev oli niigi õige raskesti seisukorras, tegevusvõimulised olid ainult mõned väiksekalibrilised kahurid. Peale selle oli venelastel veel üks ristleja ja kaks soomuslaeva nii raskelt vigastatud, et nad öösel eskaadrist maha jäid. Teised Vene laevad olid enam-vähem puutumata, mida sellega seletada tuleb et jaapanlased oma tuld ikka üksiku laeva peale koondasid.

Jaapanlased ei olnud ühtegi laeva kaotanud. Ainult üks kergeristleja oli rivist välja löödud ja ka Togo plagulaev "Mikasa" oli raskesti vigastatud kuid jäi siiski rivisse.

Eskaadri juhtimise võttis admiral Nebogatov oma peale. Roshestvenski oli raskesti haavatuna ühe torpeedopaadi peale üle viidud.

Öösel tungisid jaapanlased umbes 40 torpeedopaadiga venelastele kallale. Osa Vene laevu polnud Kollase mere lahingu kogemusi arvesse võtnud ja valgustasid helgiheitjatega, mille tõttu jaapanlased neid ka ülesleidsid, ning helja laevale torpeedod pihtasid. Põhja läks üks ainukene, kes kolm torpeedot pihta sai. Teised jäid rivist maha ja lasti järgmisel hommikul jaapanlaste artilleeria tulega põhja, ehk olid sunnitud seda ise tegema. Kolm ristlejat sõitsid öösel lõuna poole ja said pärast Manilla's (Philippiini saared) interneeritud. Hommikul sõitsid koos veel ainult neli soomuslaeva ja üks ristleja admiral Nebogatov'i juhatusel. Soomuslaevadest oli üks uus, esimesest salgast kuid tugevasti vigastatud, teised olid II salga vananenud laevad millede artilleeria kaugele lasta ei võinud. Mõne aja pärast olid venelased täiesti sisepiiratud. Mingit pääseteid polnud enam. Ka lahing ei oleks suuremat tagajärgi annud sest kiiremad Jaapani laevad oleks oma kaugelaskes artilleeriaga võinud neid puruks lasta ilma, et Vene mürsud jaapanlasteni oleks ulatanud. Admiral Nebogatov lasi, ilma, et ühegi pauguga oleks vastanud, admiralil ning ahtri lipud alla ja

tõmbas ülesse signaali rahvusvahelise raamatu järele "annan alla". See oli juba täiesti häbiplekk Vene laevastikule ja riigile.

Kaasas olevale ristlejale läks korda oma suure kiiruse tõttu Jaapani laevadest läbi murda, ning Vladivostokki sõita, kuid ka see laev sattus peaaegu kodumaa rannal kivide otsa ja pidi ennast õhku laskma.

Teised Vene laevad, kes üksikult jaapanlastega lahingusse astuma pidid, ei tegutse- nud Nebogatov'i eeskujul, vaid võitlesid au- salt kuni laeva põhjaminekuni. Bandiks on ainult üks torpeedopaat, mille peal Roshest- venski asus, ning mis lippu alla lastes ennast tervelt jaapanlaste kätte andis.

Lõpulikult pääsesid kogu suurest Vene laevastikust ainult järgmised: 1 abiristleja ja 2 torpeedopaati jõudsid õnnelikult Vladivostokki, 3 ristlejat interneeriti Manillas, ning ühe transport-laevale läks korda oma suure kivisüte tagavara tõttu otse Madagaskari saarele sõita. Nii oli venelaste ette- võtte sarnase lüüasaamisega lõppenud, millist ajalugu ei tunne.

Sarnast hiilgavat resultaati ei saa mitte ainult jaapanlaste materjaalse üle- kaalu arvele panna. Põhjused olid teised ja neid tuleb taktika põhimõtete tarvita- mises otsida.

Kõige pealt näeme venelaste juures täielikku passiivsust. Algusest peale on initsiatiiv jaapanlaste käes ning vene- lased painutavad end täiesti viimaste taht- mise alla.

Vastastikku toetamise põhimõte oli jaapan- laste juures eeskujulikult läbiviidud. Tule- tatagu ainult Kamimura tegevust Togo pööran- gu ajal meelde.

Venelaste juures näeme selle põhimõtte järele tegutsemist ainult üks kord, s.o. kui nad oma transport-laevu kaitsesid, kuid seegi sündis juhuslikult ja polnud mingi kind- la plaani teostamine.

Lahingu
hindamine.

Kogu lahingu kestvusel oli jaapanlaste eesmärgiks vaenlase rivi pea haaramine, ning tule ühe laeva peale koondamine, seega teistelt võimalust võttes lahingust osa võtta. Nii tegutsesid jaapanlased kogu aeg jõudude ülekaalu vaenlase osa vastu koondamise põhimõtte järele. Venelased selles mõttes midagi ette ei võtnud; isegi ei tehtud katsed Vladivos-toki ristlejaid kohale kutsuda.

Lõpuks näeme jaapanlaste juures veel eeskujulikku oma võidu eksploateerimist.

Tähelpanuväärt on asjaolu, et Togo Tsusiima lahingus teisiti tegutseb, kui Port-Arthuri es. Nüüd kus ta teadis, et venelastel kodumaal enam laevu ei ole, tungib ta kogu aeg energiliselt vaenlasele kallale, ilma selle peale vaatamata, et ta oma laevastikuga riskeerib.

Lahingu
tagajärjed.

Tsusiima lahing otsustas kogu sõja saatuse. Sõja pea-teatril, merel, oli määrata suur võit kätte saadud. Mere valitsemine oli nüüd jagamatult jaapanlaste käes. Järgnes vaherahu, ning varsti algasid rahuläbirääkimised ja septembri kuul kirjutati Portsmouth'is (Ühisriikidea) rahulepingule alla, mille järele Port-Arthuri rendileping jaapanlastele üleanti, ning Jaapan Sahalini saare lõunapoolse osa ja osa Mandshuuria raudteest omale sai. Peale selle loobus Venemaa igasugustest eesõigustest Koreas ja andis Jaapanile mitmesuguseid õigusi kala - püügi alal oma vetes.

Järeldused
mere-sojakunsti
alal.

Veel selgemini kui Kollase mere lahing näitas Tsusiima lahing suurekalibrilise artilleria ja laskemetoodide tähtsust, manööverdamise mõju üksikute salkade kaupa ja lahingu planeeri ning rahuaegse ettevalmistuse mõõdapäsematust. Oli veel kord selgeks tehtud, et laevastiku isiklist koosseisu improviseerida ei saa, vaid see kauaaegset harjutamist ning korraldamist nõuab.

Tsusiima lahing näitas ka, et torpeedo küllalt kindel relv ei ole ja, et seda veel arendada tuleb. Õõsised atakid andsid ainult

nende laevade vastu tagajärgi millised helgi-
heitjatega valgustasid. Sellest järgnes helgi-
heitjate tarvitamise alal vanade vaadete revii-
deerimise alla võtmine.

4. Meresõjakunsti arenemine peale

Vene-Jaapani sõda.

Inglismaa oli lahingust Kollases meres
(10 august. 1904) järelduse teinud, et suu-
re-kaliibriline artillieeria lahingus otsus-
tava tähtsusega on ja asus otsekohe kahe,
täiesti uue, tüüpi ehitusele. Need olid
"Dreadnought" ja "Invincible". Põhimõtteks
oli uute laevade ehituse juures nende va-
rustamine võimalikult rohkearvulise suure-
kaliibrilise artillieeriaga. Selle tõttu
tõusis ka laevade veeväljasurve kuni 20.000
tonnini; seni polnud see veel üle 16.000 tn.
ulatanud. Lahing Kollases meres oli veel ühe
teise asjaolu esile toonud, see on vaenlase
pea haaramise (crossing the T) tähtsuse. Et
haaramist võimalik läbi viia, oli tarvis
kiirust suurendada. Seepärast anti Dread-
nought'ile 21 sõlmeline kiirus, Invincible'le
aga isegi 26 sõlme. Sarnase kiiruse kättesaa-
mist võimaldas uue masina tüüpi - auraturbiini
ülesleidmine, millele juure tuli ka puht kivi-
sõe kütte asemel kivisüte ja nahvta seguga
kütmine. Hiljem mindi täielikult nahvta kütte
peale üle.

Lahing-
laevad.

Relvastud oli Dreadnought 10 - 12" suur-
tükiga viies soomustornis, millest kolm joon-
asetuses (joon. 52) kuna ülejäänud kaks par-
dadele üksteise vastu asetati. Artillieeria
asetus oli seega kombineeritud joon- ja romb-
asetusest. Keskmist kalibriit ei olnud su-
gugi. Peale suurekaliibriliste suurtükkide oli
laevas ainult 24 - 3"

Invincible'11 oli 8 -12" neljas tornis, milledest kaks joon- ja kaks eshelon asetuses. Ka siin puudus keskmine kaliiber, oli ainult 16 - 4" suurtükk. Nende laevade ehitamisega lootis admiralteedi esimene lord, admiral Fischer, Inglismaad võistlevate mereriikide seas esimesele kohale tõsta. Olgugi, et ka Saksa- maa suurt laevaehituse-programmi teostas, arvas Fischer siiski, et ta oma uute laevadega sakslased tahaplaanile jätab ja seda just ainelistel põhjustel, sest iga sarnase laeva ehitus maksis kaks miljoni Inglise naela. Kuid veel üks teine asjaolu oleks sakslaste järelejõudmist märksa takistanud, see oli Kiili kanaali laius, mis uuetüübiliste laevade läbisõidu tarvis kitsaks oleks jäänud. Seega oleks Saksamaa ühes uute, suurte laevade ehitusega ka Kiili kanaali pidanud laiendama, ehk sellest suurest strateegilisest paremusest loobuma, mida viimane pakkus.

Tegelikult kujunes aga seisukord täiesti teisiti välja. Uued laevad osutusid vanadest soomuslaevadest niivõrd palju tugevamaks, et viimaste tähtsus täiesti problemaatiliseks muutus. See tähendab, et juhusel, kui mõni teine riik omale ka sarnaseid uuetüübilisi laevu oleks hakanud ehitama, Inglismaa oma 38 soomuslaeva, mis tal 1905 aastal rivis seisis, kolikambri oleks pidanud heitma. Teiste sõnadega, uue tüübi ülesleidmine oli korrige Inglismaa eesõigustatud seisukorda muutnud ja seda mitte just inglaste kasuks, sest uus tüüp oli ka teistele väiksematele riikidele uue lähtepunkti mere võitlusarmeermises annud. Nende seisukord ei olnud enam nii lootusetu võrreldes Inglismaaga, kui ennem.

Dreadnought- tüübilisi laevu, s.o. soomustatud laevu üle 20 sõlmelise kiirusega ja suure arvu suurekaliibriliste suurtükkidega enam-vähem joon asetuses, nimetati esialgu igalpool dreadnought'ideks, kuna pärastpoole Prantsusmaa neid endiselt cuirassé d'escadre Saksamaa- Schlachtschiff ja Venemaa-

-liinilaev - nimetas. Peale ilmasõda andis Inglismaa neile nimetuse "battleship", ka mina saan neid edaspidi lahinglaevadeks nimetama.

Invincible tüübilisi laevu s.o. sama-suguseid, kui "Dreadnought", kuid 25 sõlmelise kiir sega nimetati vastavalt battle cruiser, croiseur de bataille, Schlachtkreuzer, liiniristlejad. Saksamaal kujunes välja nimetus Grosskampfschiff, mille all mõlemaid tüüpe mõisteti.

Nagu nägime puudus uutel laevadel keskmine artilleeria (5" -8"). See on seletatav sellega, et need laevad olid määratud ainult endiste soomuslaevade vastu tegutsemiseks. Oma suurema kiiruse tõttu võisid nad viimastest aga alati niikaugel hoida, et vaenlase keskartilleeria nendeni poleks ulatanud. 3 - 4" suurtükid olid aga torpeedoatsakide tagasilöömiseks mõeldud. Silmaspidades Vene-Jaapani sõja kogemusi oleks sellest ka küllalt olnud, kuid nagu edaspidi näeme läks korda ka torpeedo laskeka gust suurendada ja selle tõttu tuli uuesti keskmise kaliibriline artilleeria tarvitusele võtta. Muidugi püüti ka peaartilleeria kaliibrit suurendada ning juba ilmasõja alguseks olid mõned lahinglaevad ja ristlejad kuni 13,5" suurtükkidega relvastatud, ning sel ajal ehitusel olevaid kavatseti isegi 15" artilleeriaga varustada, sarnaste veeväljasurve tõusis ligi 30.000 tonnini. Väga palju tehti ka tulejuhtamise abinõude täiendamise alal tööd, eriti nimetama peab siin Inglise admiral Sir Percy Scott'i. Soomuslaevad (battleships, cuirassés d'escadre, Linien-schiffe, liinilaevad) ja soomusristlejad (cruisers, croiseurs cuirassés, Panzer-Kreuzer, soomusristlejad) jäid rivisse ja võtsid ilmasõjast osa, kuid lahingutes moodasate lahinglaevade vastu oli nende tähtsus väikene.

Kerged
ristlejad. Lahinglaevade ja lahingristlejate ehk teiste sõnadega peajõudude kiiruse suurendamine kutsus välja ka luure-laevade, s.o. kergeteristlejate kiiruse suurendamise. Vene-Jaapani sõja lõpul oli neil kõige suurem kiirus 23-24 sõlme. Nüüd, kus juba lahingristlejate kiirus 25 sõlmeni ulatas, ehitusel olevatel isegi 28-29 sõlme. Kergeteristlejate juure sama kiiruse peal üle. Nende suurus kõikus 3000 - 7000 tonni vahel, relvastud olid nad esialgu 4", hiljem 6" suurtükkidega millised aga ikka veel romb-asetuse järele paigutati. Kergel ristlejail olid ilmasõja alguks taktiliste vaadete järele välja kujunenud järgmised ülesanded: strateegiline luure, s.o. vaenlase laevastiku asukoha kindlakstegemine ja torpeedo-ataakide tagasi löömine ning oma torpeedopaatide toetamine atakide ajal. Torpeedopaatide administratiivsete ja taktiliste koonduste (flotilla, division, salk) hulka kuulus mitmetes riikides üks kerge ristleja, kus koonduse ülem oma staabiga asus. Ka kavatseti kergeid ristlejaid kui aktiiv miinipanejaid ära kasutada, mille tõttu neid ka vastava sisseadega (roopad) varustama hakati (eriti Venemaal).

Torpeedo
paadid.

Kõige suuremate torpeedopaatide, n.n. torpeedo-paatide hävitajate suurus ulatas Vene-Jaapani sõja ajal 300 tonnini, ja nende kiirus kuni 29 sõlme. Sõda näitas, et nii väiksed laevad küllalt mere-soodsad ei ole ja et vaja neid suuremaks ehitada. Torpeedo kalibri ja laskekauguse suurenemisega tekkis mõte torpeedo-paate ka päevases eskaadri-lahingus ära kasutada, mille tõttu 1914 aastaks uus torpeedopaatide hävitaja (destroyer, torpilleur d'escadre, grosses Torpedo-Boot, eskadrennoi minonosets) tüüp välja kujunes mille veeväljasurve 500 - 1200 tonni oli ja mida juba 4" suurtükkidega ning 45 kuni 53 cm.

torpeedodega varustati. Vene-Jaapani sõja ajal tarvitati 38 cm. torpeedosid. Torpeedo kiiruse suurendamist saadi mitte ainult kalibri suurendamisega kätte, vaid peasjalikult sel teel, et õhusurvet soojendus-aparaadiga kõrgendati. Väiksemaid torpeedo-paate (torpedoboat, torpilleur, Torpedoboot, minonosets) enam ei ehitatud ja neid kavatseti tarvitada ainult rannakaitseks.

Kuna torpeedo-paatide hävitajate kiirus kuni 36 sõlmeni ulatas, hakati neid silmaepiudades nende paremat meresoodsust ja tugevamat artilleeriat, ka luureks tarvitama. Peale selle pidid nad suuri laevu veetaluste-paatide vastu kaitsma, suurematel nende seast olid ka sisseseeded miinide panemiseks.

Mõni aasta enne Vene-Jaapani sõda hakati ehitama veetaluseid paate ehk allveelaevu (submarine, submercibles ehk sousmarines, Untersee-Boote, podvodnoje lodki) Sõjast nad veel osa ei võtnud. Ilmasõja algul läksid selle laeva tüübi kohta arvamusel väga lahus. Esialgu puhuti nende tähtsust väga ülesse ja ennustati nende tarvitusele võtmisega veepealsetele laevadele kadu; mõni aasta hiljem aga hinnati neid nii madalalt, et arvati neid ainult baaside lähedal rannakaitseks tarvitada võima. Peapuuduseks olid vähe usaldusväärilised petroleumi ja isegi bensini mootorid. Alles umbes 1909 - 10 aastal võeti tarvitusele nahvta Diesel-mootorid, missugused aga ka veel küllalt välja arenenud ei olnud.

Tehnika arenemine jätkas XX aastajal kiirel sammul oma võidukäiku; üheks tähtsamaks leiduseks aastasaja algul tuleb pidada liikumise võimaldamist õhu kaudu. Kõikides laevastikkudes võeti tarvitusele lennukid ja õhulaevad kuid esialgu arvati neid ainult luure otstarbeks kasutada võima; liikuva laeva pommitamise võimalused paistsid liig problemaatilised olevat.

Allvee-
laevad.

Lennu-
vägi.

Abilaevad.

Vene-Jaapani sõja ajal tarvitati traalimiseks peaaegu ainult suurte laevade auru-kaaterisi, kuid oli selge et selle ülesande täitmiseks eri laeva tarvis on ning hiljem hakatigi ehitama uut tüüpi laevu mida nimetati traaleriteks (minesweeper, dragueur, Minensucher, tralstahik) Nähti ette kahesugust traalimist: kitsa riba nool eskaadri kursi ees ja miiniväljade ärakoristamine. Esimeseks otstarbeks oli vaja kiireid madalalt vees istuvaid laevu, n.n. fleet minesweepers. Neid palju ei ehitatud vaid kasutati seks vanu torpeedopaate. Teiseks otstarbeks kasutati ka vanu suurtükilaevu ja mitmetüübilisi auru-kalalaevu (trawler, drifter, chalutier).

Ka miinide väljapanemise jaoks tarvitati eraldi laevu-miinipanejaid (minelayer, mouilleur de mines, Streuminenschiff, minnõi sagra ditelj). Neid oli kahte tüüpi- aktiiv ja positsioon miinipanejad. Esimestel oli suurem kiirus ja neid kavatseti lahtisel merel ehk vaenlase ranna ligidal kasutada. Teised olid suuremalt jaolt vanad suuremad sõja- ning kauba-laevad

Lõpuks võiks veel nimetada lennukite ema-laevu ehk õieti ujuvaid baase, milleks ehitati ümber endiseid ristlejaid ehk kaubalaevu. Vee-lennukid tõsteti neile poomide abil peale.

Semuti pidid ujuvad baasid olema ka vesialustel paatidel tarvilitate töökojadega ja ohvitseride ning meeskonna elamis-ruumidega.

Ka pealvee sõjalaevade jaoks pidid ujuvad töökojad s.o. vastavalt sisseseatud aurikud olema.

Peale selle võiks veel nimetada transport laevu, peaaesjalikult kivisüte ja nahvta veoks, milliseid igas laevastikus teatud arv pidi olema.

Madala ranna ja jõgede jaoks ehitati suurtükilaevu (gunboat, canonniere, Kanonenboot, kanonerskaja lodka).

Taktika.

Suurem osa ülemal kirjeldud veepealsete laevade tüüpidest olid juba Vene-Jaapani sõja ajal tarvitusel olnud. Peale sõja said nad

ainult kindlama kuju, ka selgusid ikka rohkem nende ülesanded lahingus. Juurde tulid ainult allveelaevad, lennukid ja traalerid.

Laevastiku eesmärk on vaenlast ülesotsida, temaga lahingusse astuda ja teda võita. Vaatame, kuidas 1914 aastaks väljakujunenud taktilised vaated mere-lahingut kujutada lubavad. Peajõud on lahing-laevad kõik teised peavad neile katsuma võimaldada võimalikult soodsatel tingimistel lahingusse astuda. Soodsate tingimiste all tuleb mõista peasjalikult võimalust vaenlase pead haarata.

Esiteks on tarvis vaenlase asupaika kindlaks teha (strateegiline luure) milleks luure otstarbel välja saadetakse ohujõud ja kerged ristlajad. Oh vaenlane leitud, sõidavad välja lahingristlajad kes peavad katsuma kindlaks teha vaenlase peajõudude rivistuse kurssi ning võimalust mööda ka tema kavatsusi (taktiline luure.) Lahingristlajailt saadud andmetele vastavalt hakkavad nüüd peajõud manööverdama ning astuvad lahingusse eesmärgiga vaenlase pead haarata. Et seda kätte saada on tarvis vaenlast sundida teatavas suunas sõitma. Seda ülesannet täidavad lahingristlajad oma suurema kiiruse tõttu ehk torpeedopaadid torpeedo-ataakidega. Teine pool tagutseb oma lahingristlajatega muidugi sama eesmärgiga ehk takistab vastase poole lahingristlajate tegevust. Kergete ristlajate ülesandeks on oma torpeedo-paatide ataaake toetada ehk vastaspoole ataaake tagasi lüüa.

Allveelaevade kiirus ei võimalda neile eskaadri lahingust osavõtmist, kuid püütakse siiski lahingut sarnasel kohal vastuvõtta kuhu enne allveelaevad välja saadetud. Igatahes ei olnud 1914 aastal sel kavatsusel veel kindlat kuju ning allveelaevad pidid ainult vaenlase braside sisseõitumise ligidal

teatud positsioonile asuma, et siis vaenlasele kohal, kust ta kindlasti mööda pidi sõitma, kallale tungida. Samuti oli kavatsus allveelaevu ka lahtisel merel positsioonidele asetada kuhu siis vastava manööverdamise abil vaenlane juure pidi saama tõmmatud. Samasuguse eesmärgiga pandi ka tökkemiine välja, kuid viimaseid kavatseti ka oma baaside kaitseks peaaesjalikult rannapatareide tule all väljajanna. Peale selle oli ettenähtud tökkeminiide asetamine vaenlase baaside ette.

Artilleeria suure laskekauguse tõttu võis ettenäha, et lahingut suurte kaugustel tuleb pidada; see tõstis side küsimuse esiplaanile. Lipusignaalidest ja semaforist aitas küllalt ainult laevade vahel ühes salgas. Salgad oma vahel võisid ainult helgiheitjate ja raadio abil sidet pidada. Viimase tähtsus oli kõigile selge ja just sõjalaevastiku nõuete tõttu võib seletada raadio-telegraafi suuri ja kiireid edusamme.

Isiklik
koosseis.

Suur arv mitmetüübilisi sõjalaevu, millede ülesanded väga mitmekesised olid, keerulised side-abinõud ja relvad seadsid isikliku koosseisule väga suured nõudmised üles. Üks inimene ei suutnud kuidagi kõike kuni peensusteni tundma õppida. Teiselt poolt oli aga tarvis, et admiralil ja laeva komanderial igast asjast õige arusaamine oleks. Selle saavutamiseks kujunes kõikides laevastikkudes välja järgmine kord: Noored mehed astusid kõik ühte kooli, kus nad sarnased teadmised omandasid, mis võimaldasid neile igal erialal vanemate ohvitseride abidena tegutseda. Peale mõneaastase praktika olid nad kohustatud omale eriala valima ja sellekohased kursused lõpetama. Peale selle pidid nad vanema eriala ohvitseri kohuseid laevades, s.o. komanderi abi kohuseid vastaval erialal, täitma. Järgmine koht oli sarnasel ohvitseril komanderi abi koht. Jäädess mõneks ajaks selle kohale ei tulnud temal enam oma erialaga tegemist teha vaid juba kõikide erialadega, kui vastutav isik lahingu kava

kokkuseadmise eest. Hiljem määrati komanderi abid komanderideks.

Peale sarnase, puht rivi staashi, võidi paremaid eriala ohvitseri vahepeal admiralid ehk laevastiku juhataja staapidesse oma erialale määrata. Sellega saadi kätte, et komandride seas kõiki eriala teadlasi võis leida. Kuid selgus, et sest veelgi vähe on ja hakati silmaspidades tehnika suuri edusamme, täienduskursusi vanem-ohvitseridele ja isegi admiralidele korraldama. Kujunes välja veel üks eriala- kindralstaabi teenistus. Selleks asutati kõikides riikides kõrgemad koolid kuhu enamasti ainult vanemaid eriala ohvitseri vastu võeti. Need ohvitserid olid peasjalikult staabi teenistuse jaoks ette valmistatud kuid pidid tingimata komanderi ja komanderi-abi staashid läbi tegema. Nii komplekteeriti rivi ohvitseridest (executive branch) järgmised erialad: navigatsioon, miini-torpeedo, raadio, allveelaevade ja lennuasjanduse. Erialad, mis otsekohe lahingutegevusega seotud polnud, komplekteeriti eraldi kutseliigi ohvitseridega. Need olid insener-mehaanikud, laevaehitus-insenerid, sanitar- ja majandus-ohvitserid. Nendest ei kuulunud laeva koosseisu ainult laevaehitus-insenerid. Teised võtsid kõik nii ehk teisiti lahingust osa, eriti insener-mehaanikud, kelle hoolet lõpmata suured ülesanded olid, nagu laeva liikumise ja ujuvuse alalhoidmine (viimane mõnedes laevastikkudes ka osalt ehk täiesti komanderi-abi hoolet all.) Majandus-ohvitserid komplekteeriti mõnedes riikides rivi-ohvitseridest. Nii oli see näit. Venemaal, kuid häid tagajärgi see ei annud. Revidentideks olid majandusalal täiesti vilumata noored ohvitserid. Tegelikult ajasid majandus- asja allohvitserid ja konduktorid (vastab meie instruktorile). Kaldas asutustes olid rivi ohvitserid ainult kõrgematel majandus kohtadel; tegelik töö sai siin ametnikkude poolt tehtud.

Ühisriigid hakkasid insener-mehaanikuid rivi-ohvitseride koolist komplekteerima. Inglismaa tegi sellega katset, kuid loobus mõne aasta pärast sellest. Insener-mehaanikud ja laevaehitus-insenerid olid mõnedes riikides teistest niivõrd eraldatud, et neil näit. Saksa maal, ohvitseri auastmeid ei olnudki. Nagu näha, pidid rivi-ohvitserid peaaegu kõikide erialadega tuttavad olema. Merewäelastega oli see teisiti. Neid valmistati algusest saadik ühe kitsa eriala tarvis ette ja sellele jäid nad teenistuse lõpuni teenima. Teatavatel tingimistel võimaldati neile ka ohvitseri auastme omandamine (warrant rank).

Rahvusvaheline õigus. Peale Vene-Jaapani sõda arenes tuntavalt rahvusvaheline õigus mere-sõja alal. Selle õiguse allikad on mitmesugused rahvusvahelised konventsioonid, deklaratsioonid ja ka kombed. Konventsioonid ja teised rahvusvahelised aktid loetakse riigile siis sunduslikuks, kui nad tema poolt ratifitseeritud on. Esimest korda leidsid rahvusvahelise õiguse küsimused käsitlemist hollandlase Hugo Grotius' e (1583-1645) poolt tema raamatus "de jure belli et pacis". Seda raamatut tarvitati kaua aja jooksul paljude riikide poolt kui rahvusvahelise õiguse kodeksi. 1780 aastal tõi relvastatud neutraliteet jälle uusi nähtusi mere-sõja rahvusvahelise õiguse alal esile.

Vene-Jaapani sõja ajal oli meresõja õiguse alal ainult kaks kohustavat rahvusvahelist kokkulepet, s.o. Pariisi deklaratsioon mere-õiguse kohta aastal 1856 ja mitmed esimese Haagi rahukonverentsi (a. 1899) deklaratsioonid mis aga rohkem tehnilist laadi olid, nagu mürgiste gaaside tarvitamise asjus j. n. e.

Pariisi deklaratsioon on väga lühikene ja kõlab järgmiselt:

1. Kaaperdus on ja jääb lõpetatuks.
2. Neutraal lipp katab vaenulist kaupa, väljaarvatud sõja kontrabandi.
3. Neutraal kaup, väljaarvatud sõja kontraband ei ole kinnipeetav vaenulise lipu all.

4. Blokaad, et olla kohustav, peab olema mõjuv (effektiivne) s.o. läbiviidud olema küllaldase jõuga, mis tõesti takistaks juurdepääsu vaenlase rannale.

(Prof. Piip'i eestikeelne tõlge).

Pariisi- õiguse alal oli Vene-Jaapani sõja ajal väga vähe nähtusi. Ristlejate sõda pidasid ainult Vladivostoki ristlejad ja mõned Vene abiristlejad Punases meres, ning sedagi ainult väga lühikese aja jooksul; sellegi peale vaatamata tekkisid siin mitmed arusaamatused, mille tõttu tarvilikuks peeti Pariisi deklaratsiooni uute kokkulepetega täiendada. Tähtsamad nendest oleks: Haagis 1907 aasta konventsioon erapooletute riikide õiguste ja kohustuste kohta meresõja puhul, Londoni 1909 aasta deklaratsioon mereõiguse kohta ja kümme vähema tähtsusega kokkulepet sõjaõiguse alal teisel Haagi rahukonverentsil aastal 1907.

Haagi konventsioon ratifitseeriti ainult vähestel riikidel poolt. Selle järele olid neutraal-riigid kohustatud sõdivate riikide sõjalaevadele ära keelama, mitte suuremal arvul kui 3 ja mitte kauem kui 24 tundi neutraal sadamas viibimist. See oli konventsiooni tähtsam määrus, mis tulevases sõjas lõpmata suure tähtsuse omama pidi. Londoni deklaratsioon on peamiselt Pariisi deklaratsiooni täiendus. Siin on kindlad reeglid blokaadi kohta ettenähtud; seletatakse lähemalt mis on sõja kontraband, loetakse üles asjad ja materjalid mis loetakse absoluutseks kontrabandiks, tingitud kontrabandiks ja missuguseid üldise kontrabandiks lugeda ei tohi (vabad kaubad). Tingitud kontrabandi võib blokeeriv riik oma äränägemise järele ka kontrabandiks kuulutada.

Absoluutne kontraband kuulub n.n. lõpuliku sihtmäärana (voyage continu) seaduse alla . See tähendab, et neutraal laevad

võivad ka siis konfiskeeritud saada kui nad küll neutraal sadamasse lähevad, kuid kindlaks on tehtud, et nende peal asuv absoluutne kontraband vaenlasele adresseeritud on.

Tingitud kontraband lõpuliku sihtmäära seaduse alla ei käi ja võib ainult siis konfiskeeritud saada kui ta otsekohe mõne vaenulise riigi asutusele adresseeritud on.

Sõna "kontraband'i" juurt tuleb otsida ladinakeelsest sõnast - contra bannum- mis tähendab -keelu vastu.

Londoni deklaratsioonis leidub ka mitmesuguseid määrusi, milledest tingitud need mere- priiside seadlused mis ka meil maksvad ja mere-määrustiku 1914 aasta väljaandele juurelisatud on.

- 241 -

L I S A.

K i r j a n d u s e n i m e k i r i.

1. Alfred Stenzel. Kapitän zur See. Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten mit Berücksichtigung der Seetaktik I - VI Teil. (Esimesed viis köidet olemas venekeelses tõlkes.)
2. E. Chevalier. Capitaine de vaisseau. Histoire de la marine française sous la première république. Paris 1886
3. A. T. Mahan. Captain U. S. N. Naval Strategy. London 1911.
4. Geoffrey Callender. The naval side of british history. London 1924.
5. La guerre sur mer. Stratégie et tactique. La doctrine. Par Gabriel Darrieus. Capitaine de vaisseau. Paris 1907.
6. Seekriegsgeschichte in Umrissen von Alexander Meurer. Vizeadmiral a. D. Berlin 1925.
7. Prof. A. Piip. Loengud rahvusvahelise õiguse alal merevõe alalisevõe ohvitseride kursustel.
8. Modernes Völkerrecht. Eine Sammlung von Quellen und anderen Urkunden von Dr. Heinrich Pohl und Dr. Carl Sartorius. München 1922.
9. Maurice Loir. Lieutenant de vaisseau. La Marine Française. Paris 1893.

10. Taschenbuch der Kriegsflotten 1914.
11. А.Н.Щегловъ. Кап.-лейтенантъ. Исторія Военно-Морского искусства. С.Петербургъ 1908 г.
12. Дитерихсъ. Лейтенантъ. Записки по военно-морской исторіи. Т. I. Исторія иностранныхъ флотовъ. С.Петербургъ 1898 г.
13. Военная энциклопедія. Изданіе Т-ва И. Д. Сытина.
14. Мэхэнъ. Капитанъ флота соединенныхъ штатовъ. Вліяніе морской силы на исторію. Переводъ съ англійскаго. С. Петербургъ 1895 г.
15. Мэхэнъ. Вліяніе Морской силы на французскую революцію и имперію. Переводъ съ англійскаго. С. Петербургъ 1897 г.
16. Коломбъ. Контръ-адмиралъ британскаго флота. Морская война. Переводъ съ англійскаго. С. Петербургъ 1894 г.
17. Движеніе флотовъ. Сочиненіе господина Джона Клерка. Переводъ съ англійскаго. С. Петербургъ 1803 г.
18. Экинсомъ. Контръ-адмиралъ британскаго флота. Описаніе сраженій англійскаго флота съ 1690 по 1827 г. Переводъ съ англійскаго. С. Петербургъ 1840 г.
19. Н.Л.Кладс. Введеніе въ курсъ исторію военно-морского искусства. С. Петербургъ 1910 г.

20. Шабо-Арно. Капитанъ II ранга въ резервѣ. Исторія военныхъ флотовъ. Переводъ съ Французскаго. С. Петербургъ 1896 г.
21. Русско-Японская война 1904-05 г. Книги I, II, III. Работа исторической комиссiи по описанiю дѣйствiй флота въ войну 1904-05 г. при Морскомъ Генеральномъ Штабѣ.
22. М. Петровъ. Трафалгаръ. Цусима. Ютландскiй бой. Москва 1926 г.
23. Описанiе военныхъ дѣйствiй на морѣ въ 37-38 г. г. Мейджи. Т. I-IV. составлено Морскимъ Генеральнымъ Штабомъ въ Токио. Переводъ съ японскаго. С. Петербургъ 1909-1910 г.
24. М. Смирновъ. Сраженiе въ Корейскомъ проливѣ 14 и 15 мая 1905 г. Морской Сборникъ 1913 г. № 4.
25. Вл. Семеновъ. Расплата. С. Петербургъ 1907 г.
26. Вл. Семеновъ. Бой при Цусимѣ. С. Петербургъ 1908 г.
27. Овчинниковъ. Генераль-Майоръ флота. Международное право. Особенная часть. Право. Войны. Литографированныя лекцiи читанныя на Военно-Морскомъ отдѣлѣ Николаевской Морской Академiи.
28. Кѣтлинскiй. Морская сила Англии. Морской Сборникъ 1913 г. №№ 8, 9, II и 1914 г. №№ 1, 2, 3, 4.

29. Кирхгофъ. Вице-адмиралъ въ запасѣ. Влияніе морской силы въ Балтійскомъ морѣ. Т. I, II. Переводъ съ нѣмецкаго. С. Петербургъ 1908 г.

- 240 -

S I S U K I R I .

E e s s õ n a1.

S I S S E J U H A T U S5.

Meresõja ajaloo tähtsus. Strateegia ja tak-
tika 5. Elementaarsed oskussõnad strateegia alal
6. Sõjaplaan 8. Operatsiooni plaan 10. Ajajärgud.
Sõjakunsti printsiibid 13.

I. p e a t ü k k .

S Õ U L A E V A S T I K U A J A J Ä R K .

1. G r e e k l a s t e m e r e s õ j a
k u n s t15.

Vana ajajärk. Greeka mereväe kujunemine 15. Sõjalaevade kirjeldus 16. Relvastus. Isiklik koosseis 17. Lahingurivistus. Sõjalaevade taktika 20.

2. G r e e k a - P e r s i a s õ d a20.
Sõja põhjus ja esimesed kaks perslaste sõjakäiku 20. Kolmas perslaste sõjakäik 22. Artemiisiooni lahing 24. Salamisi lahing 28. Selle tagajärjed. Ateena võimu kerkimine 30.

3. P e l o p o n n e s i s õ d a32.
Sõja põhjused 32. Poolte jõud ja plaanid. Patراسi lahing 33. Naupaktos'i lahing 36. Peloponnesi sõja lõpp 39.

4. R o o m l a s t e m e r e s õ j a -
k u n s t39.
Sõjalaevastiku tekkimine 39. Sõjalaevade tüüp ja relvastus 40. Isiklik koosseis. Lahingu rivistus ja taktika 41. Lahing Lipaari saarte juures 43. Lahing Eknomos'i neeme juures 44. Edespäidine sõja käik ja Rooma merevõimu suurenemine 48.

II. p e a t ü k k .

Ü L E M I N E K U A J A J Ä R K .

1. M e r e s õ j a - k u n s t i s e i s u -
k o r d k e s k a j a l k u n i 17 - d a
a a s t a s a j a n i49.
Keskaja meresõja-kunsti väljakujunemine 49. Sõja-
laevade kirjeldus 51. Relvastus 54. Isiklik koos-
seis 55. Lahingu rivistus ja taktika 56.
2. K ü p r i s õ d a56.
Sõja põhjused 56. Sõja esimene ja teine aasta 58.
Lepanto lahing 60. Lahingu hindamine. Sõja lõpp 62.
3. V õ i t m a t a A r m a a d a s õ j a -
k ä i k62.
Sõja tekkimine 62. Hispaania plaan ja laevastiku
koosseis. Inglise tegevus ja laevastik 64. Cadix'i
laevastiku hävinemine. 1588 a. sündmused ja Armaada
koosseis 65. Lahingud Inglise kanaalis. Calais lahing
67. Gravelines'i lahing. Armaada tagasisõit 68. Sõja-
käigu hindamine 69.
4. V a n a d e e e s t l a s t e m e r e -
a s j a n d u s71.
Allikad. Meresõitude iseloom 70. Normanni laevade
kirjeldus 71. Relvastus 73. Sõjalaevastiku organi-
satsioon 75. Taktika 77. Navigatsiooniteadus.
Kokkupõrge ordurüütlitega Visby's 78. Kokkupõrge
merel piiskop Albert'iga. Toréida piiramine 79.
Sõjakäik Riia alla 1215 a. Kokkupõrge Uues sada-
mas 80.

III. p e a t ü k k .

P U R J E L A E V A S T I K U A J A J Ä R K .

1. M e r e s õ j a - k u n s t i a r e n e -
m i n e X V I I a a s t a s a j a l82.
Arenemise põhjused 82. Sõjalaevade tüüp 83. Rel-

vastus 85. Isiklik koosseis 87. Admir lteedid ja sõjasadamad. Laevastiku jaotus, rivistus ja taktika 89.

2. I n g l i s - H o l l a n d i s õ j a d 90.
Inglise sõjalaevastik 90. Hollandi sõjalaevastik 91. I sõda 1652 - 1654 a. 92. II sõda 1665 - 1667 a. 93. Neljapäevane lahing 95. Kolmas sõda 1672 - 1674 a. 98.

3. P r a n t s l a s t e m e r e s õ j a -
k u n s t 98.
Laevastiku asutamine 98. Prantsuse kuninga eesmärk ja selle vastolu Inglismaa huvidele. Orleani sõda 99. 1690 a. 100. 1691 a. ja kaaperi sõda 101. La Hougue lahing 103. Lahingu hindamine. Sõja lõpp 107. Sõda Hispaania päranduse pärast. Paul Hoste'i rasmat. 108. Tuulepealne ja tuulealune laevastikud. 109. Üldised juhtnõbrid 110.

4. M e r e s õ j a - k u n s t X V I I I a a s t a -
s a j a l k u n i P r a n t s u s e r e -
v o l u t s i o o n i n i 111.
Ajajärgu iseloomustamine 111. Touloni lahing 112. Lahing Minorca saare juures 116. Lahingu hindamine. Dominica lahing 119. Meresõja-kunsti arenemine peale Dominica lahingut 125.

5. K o a l i t s i o o n i s õ d a P r a n t -
s u s e v a b a r i i g i v a s t u 127.
Inglise laevastik 127. Prantsuse laevastik 129. Sõja esimesed aastad 130. St. Vincent'i lahing 132. Lahingu hindamine. Nelson 134. Egiptuse sõjakäik 1798 a. 135. Abukiri lahing 136. Lahingu hindamine 139. Egiptuse sõjakäigu lõpp. Relvas-
tud neutraliteet. 140. Inglismaa operatsioon Balti merde 142.

6. K o a l i t s i o o n i s õ d a P r a n t -
s u s e k e i s r i r i i g i v a s t u
1803 - 1815 143.
Sõja algus 143. Napoleoni Boulogne'i ekspeditsiooni plaan 144. Operatsiooni hindamine. Trafalgar lahing

149. Kontinentaal-süsteem 153. Inglaste ekspeditsioon Konstantinopoli vastu 154.

IV. p e a k ü k k.

A U R U L A E V A S T I K U A J A J Ä R K.

1. Ü l e m i n e k u a j a j ä r g u i s e -
l o o m k u n i V e n e - J a a p a n i
s õ j a n i156.

Laevade ehitus 156. Artilleeria ja soomus 157.
Artilleeria paigutus 159. Ramm 160. Miinid ja
torpeedod 161. Laeva tüübid. Isiklik koosseis
162. Taktika ja strateegia 163.

2. Ü l e m i n e k u a j a j ä r g u
s õ j a d j a l a h i n g u d164.

Põhja-Ameerika kodusõja põhjused 164. Poolte jõud.
Sõja plaan ja üldine käik. Blokaad 166. "Merrimac"
ja "Monitor" 167. Lissa lahing 169. Hiina-Jaapani
sõda. Jalu lahing 172. Torpeedo ataakid. Hispaania-
Ameerika sõda 176.

3. V e n e - J a a p a n i s õ d a 1904-1905 a.
A. P o l i i t i l i n e s e i s u k o r d
K a u g e s - I d a s177.

Poliitiline seisukord 177. Sõja - teatri kirjeldus
179. Venemaa jõud 180. Jaapani jõud 182. Venemaa
sõjaplaan 183. Jaapani sõjaplaan 185.

B. V a i k s e o k e a a n i e s k a a d r i
t e g e v u s k u n i 23 j u u n i n i186.

Vene laevastiku dislokatsioon 186. Torpeedo
ataak 8 veebruaril 187. Lahing 9 veebruaril 189.
Sündmused Tshemulpos 190. Venelaste tegevus peale
torpeedo ataaki 191. Jaapanlaste plaan. Port-Arthuri
sulgumise katse 24 veebruaril 192. Sisemise reidi
pommitamine. Teine sulgumise katse 194. Makarovi
hukkumine 195. Seisukord Port-Arthuris 196. Kolmas
sulgumise katse 197. Laevastiku tegevus 198. Vene
laevastiku plaan 199.

C. Lahing Kollases meres
ja Port-Arthuri valda-
mine200
Laevastiku tegevus peale 1-st väljasõitu 200.
Lahing Kollases meres 10.VIII. 04. 202. Lahin-
gu hindamine 206. Port-Arthuri valdamine 208.

D. Vladivostoki ristle-
jate tegevus.....210.
Tegevusplaani puudus. Ristlejate väljasõidud 210.
Lahing 14-dal augustil. Ristlejate sõda 211.

E. Teine Vaikse okeani
eskaader.....212.
Teise eskaadri vormeerimine 212. Eskaadri sõit
213. Jaapani laevastik 215. Jõudude võrdlus 216.
Poolte kohtamine 218. Tsusiima lahing 221. Lahin-
gu hindamine 227. Lahingu tagajärjed. Järeldused
mere-sõjakunsti alal 228.

4. Meresõjakunsti arene-
mine peale Vene-Jaapa-
ni sõda.....229.
Lahing-laevad 229. Kerged ristlejad. Torpedo-
paadid 232. Allvee laevad. Lemnuvägi 233. Abi-
laevad. Taktika 234. Isiklik koosseis 236. Rahvus-
vaheline õigus 238.

L i s a.

Kirjanduse nimekiri.....241.

