

MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmub kuus korda aastas

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

NR. 5

10. OKTOOBER 1938

VI AASTAKÄIK

SISU: R. K. — Allveelaevad külaskäigul Soomes. Kapten-majoor J. Santpank — Hispaania kodusõda ajaloolisel taustal. Iv. — Kombineeritud löök lennukiga ja mootortorpeedopaatidega. Leitnant R. J. Kokk — Märkmeid allveelaevade arengust. (Järg.) Leitnant A. Pääbus — Üks dessantoperatsioon ja selle õpiseid. Leitnant R. Hiisaar — Laevaartilleria-tule korrigeerimine lennuki andmetel. Leitnant R. J. Kokk — Meie neutraliteet ja selle kaitsmine merel. J. J. — Erapooletusest meresõjas. Iv. — Kas tänapäeval tuleb arvestada veel rammimist. Uus tabel eseme nähtavuse määramiseks merel. Kapten-majoor M. Piigert — Purjespordi alalt. Lühiteateid sõjalaevastikest.

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

Allveelaevad külaskäigul Soomes.

Meie allveelaevad *Kalev* ja *Lembit* ühes s/*Laine* Merelaevastiku Divisjoni ülema k. t. kapten-leitnant J. Pruun'i VR I/3 juhtimisel asusid oma esimesele välisriigi külaskäigumatkale teisele poole Soome lahte 24. sept. s. a. vara hommikul. Ilmastik sellel sõidul ei tahtnud millegi pärast kooskõlastuda momendi tähtsusega, vaid laotas merele nii tiheda udukatte, et laevad olid sunnitud ankrusse jääma vähe N pool Harmaja tuletorni, kuna Helsingi tulelaevalt peale tulnud lootsid ei usaldanud enam edasi sõita. Sideohvitseriks määratud leitnant Antti Leino aga ilmus kohusetruult divisjoniülema käsutusse Harmaja tuletorni all.

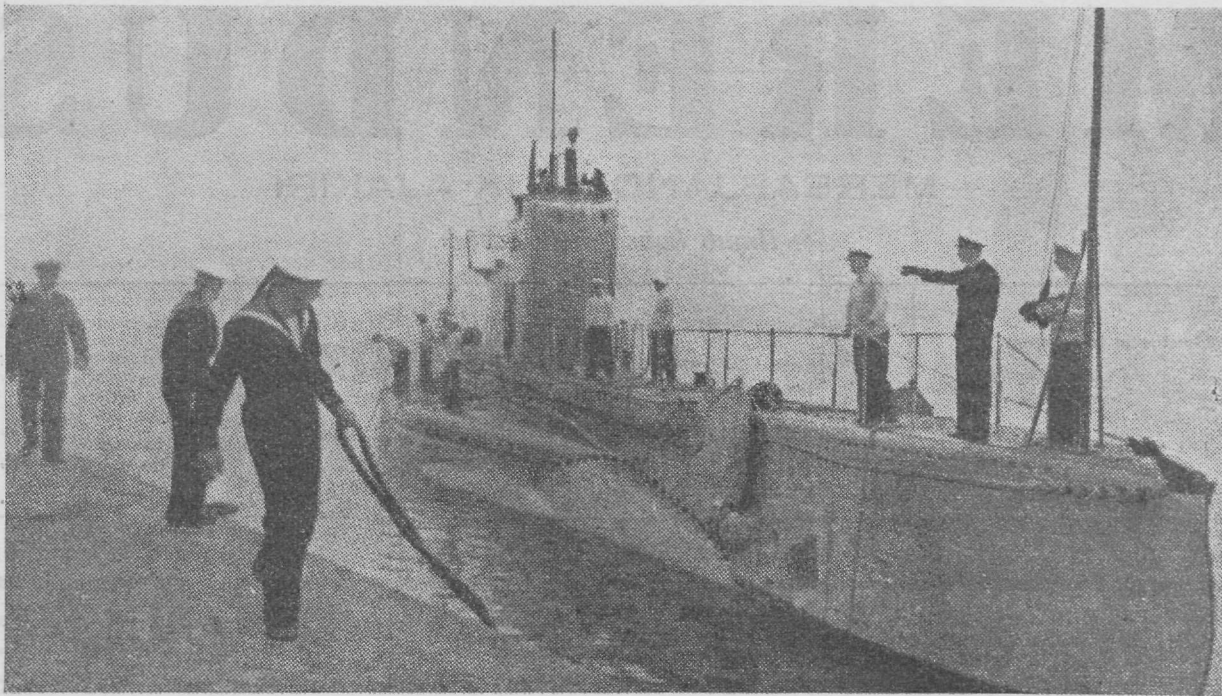
Pärast paaritunnilist ankrus olekut usaldati edasi sõita, sest nähtavus paranes, kuigi väga vähe. Seega jõuti silduda Helsingi Hietalahden sadamas alles kell 1300, selle asemel et kohal olla programmi kohaselt kell 0830—0900.

Kohe seejärel divisjoniülem sideohvitseri saatel tegi visiidid meie saadikule Soomes, Soome kaitseministrile J. Niukkanen'ile, sõjavägede juhatajale kindral-leitnant H. Österman'ile, kindralstaabi ülemale kindral-leitnant

L. Oesch'ile, kaitseliidu ülemale kindral-leitnant L. Malmberg'ile, garnisoniülemale kindral-majoor T. Laatikainen'ile, merejõudude juhatajale kindral-majoor V. Valve'le ja laevastiku juhatajale kommodoor E. Rahola'le.

Õhtul kell 2000 Soome merejõudude juhataja andis õhtusöögi eesti ohvitseride auks Katajanoka ohvitseride kasiinos, millest võtsid osa ka meie saadik R. Möllerson ja saatkonna sekretär Kotsar. Õhtusöögil merejõudude juhataja kindral Valve oma lauakõnes tervitas eesti laevastikku ja kriipsutas alla neid südamlikke suhteid, mis valitsevad mõlema mereväe isikliku koosseisu vahel. Kõnele vastas divisjoniülem kapten-leitnant Pruun tänades lahke vastuvõtu ja südamlike sõnade eest ja omalt poolt andes edasi eesti mereväe parimad soovid soome mereväele. Selle peale eesti ohvitserid hüüdsid kolme-kordse elagu soome mereväele.

Samal päeval korraldati allohvitseridele autobusega ringsõit linna ja linna ümbrusega tutvumiseks, mis lõppes kohvi joomisega ühes linna lähedases kohvikus. Õhtul oli korraldatud õhtusöök instruktoreile, millele järgnes ball,



Allveelaev „Lembit“ saabub Hietalahden sadamasse.

kust oli kutsutud osa võtma ka teisi allohvitsere ja madruseid.

Pühapäev, 25. september algas kell 1100 pärjapanekuga, mille aetas Eesti Vabadussõjas langenud soomlaste hauale kapten-leitnant Pruun. Selleks oli rivistatud mälestusmärgi juurde üks rühm allveelaevade allohvitsere. Peale selle viibisid pärjapanekul saadik Möllerson, garnisoniülem kindral Laatikainen, kommodoor Rahola, välisministeeriumist riiginõunik Hakkarainen ja kõik eesti ohvitserid. Lühike ja lihtne tseremoonia jättis kõigile osavõtjatele sügava mulje.

Keskpäeval eesti ohvitserid tutvusid soome sõjalaevadega, millele järgnes laevastiku ülema kommodoor Rahola poolt korraldatud kella-viiete ohvitseride kasiinos. Sellest võtsid osa kõik eesti ohvitserid eesotsas saadiku ja pr. Möllerson'iga. Soome ohvitseride koos abikaasadega oli väga rohkearvuliselt kohal. Lõbusas vestluses ja tantsides viibiti koos kella 7-ni.

Samal ajal eesti allveelaevade allohvitserid korraldasid laevades vastuvõtu soome allohvitseridele, kus vastastikku süvendati hõimusiidemeid.

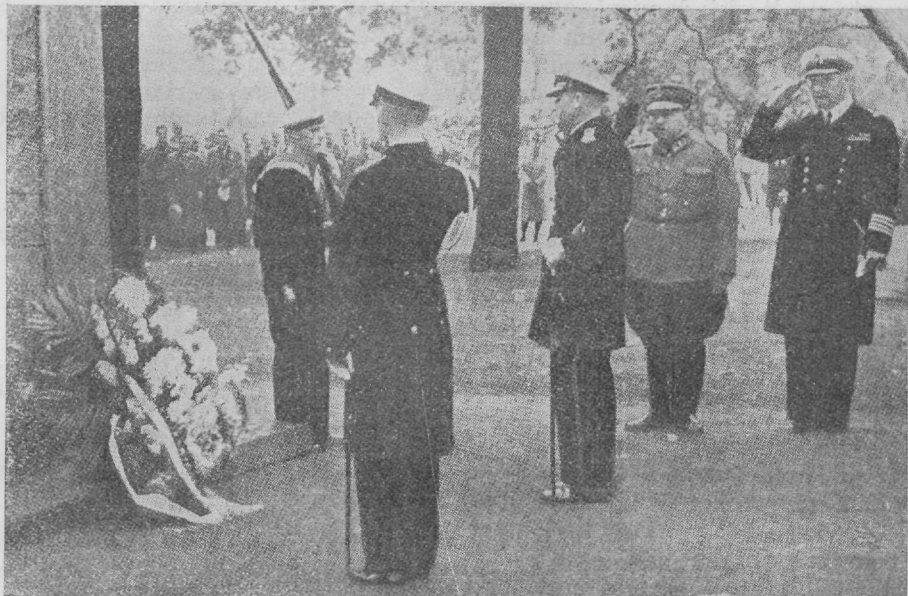
Järgneva päeva hommikul soome ohvitserid tutvusid meie allveelaevadega, millele järgnes kell 1330 eine Eesti saatkonnas, mille andis saadik Möllerson soome ohvitseride auks. Sellest võtsid osa kindral Valve, kommodoor Rahola, everstid Olenius ja Relander, komentajad

Hakola ja Raninen, soome sõjaväeline esindaja Eestis major Ingelius ja arvukalt soome allveelaevade ohvitseride. Meie ohvitserid võtsid einest



Soome laevastiku juhataja kommodoor Rahola vastuvisiidil s/l. Laine. Paremalt: kommodoor Rahola, divisjoniülem kaptn.-leitn. J. Pruun ja s/l. Laine komandör kaptn.-m. J. Roden.

Pärjapanek Eesti Vabadussõjas
langenud Soome sangarite
hauale. Paremt: kommodoor E.
Rahola, kindral-majoor T. Laati-
kainen, kapten-leitnant J. Pruun
ja noor-leitn. Nael.



osa täiearvuliselt eesotsas divisjoniülema kapten-leitnant J. Pruun'iga. Einel saadik pidas sündmusekohase soomekeelse kõne, millele vastas kindral Valve.

Kella viieks olid soome ohvitserid eesotsas merejõudude juhataja kindral Valve'ga palutud divisjoniülema poolt laevadele klaasi eektail'ile, kus lõbusas koosviibimises viideti aega hiliste õhtuste tundideni.

Teisipäeval, 27. septembril kell 0900 laevas-

tik alustas tagasisõitu kõige paremate mälestustega ja muljetega, mida jättis südamlük vastuvõtt ja kohtlemine, mille osaliseks said nii ohvitserid kui ka allohvitserid sellel külaskäigul. Soomlastele omane külalislahkus ja tõsine hõimutunne olid selleks tagatiseks, et kõikjal eestlased tundsid endid kui kodu ja mitte kui võõrsil. Seepärast teisel pool lahte vedetud kolm päeva püsivad jäävalt meeles.

R. K.

Hispaania kodusõda ajaloolisel taustal. *)

Kapten-majoor J. Santpänk VR II/3.

Juba kolmandat aastat möllab Hispaanias verine kodusõda. Ei suuda seda lõpetada ei võitlevate hispaanlaste, ei ka Euroopa suurriikide pingutused. Võitlus jätkub sama halastamatult ja sama toorest vägivalda tarvitatakse kättesaadud vastaste suhtes. Kas tuleb Hispaania kodusõjas süüdistada fašistlikku konspiratsiooni ja kommunistlike intriige? Kui kaugele lähivad Itaalia, Prantsusmaa, Venemaa, Inglismaa ja Saksamaa Hispaania kodusõtta vahelesegamises ja mittevaheseegamises? Millega lõpeb Hispaania kodusõda? Kas algab Hispaania kodusõja lõpul jälle normaalne rahulik elu?

Need on küsimused, milledega tihti pööratakse teistele. Neile küsimustele otsitakse vastust igapäevastest ajalehtedest ja ajakirja-

dest. Kuid vaev näib olevat asjatu, sest Hispaania kodusõja kohta saadav informatsioon on niivõrd moonutatud ja võltsitud, et tihti samas ajakirjas leidub teineteisele vastukäivaid teateid. Põhjusena sellele informatsiooni vastupidisusele on peaasjalikult maailmavaatelised lahkuminekid. Isegi meil, kes me Hispaania küsimusest kuidagi otseselt huvitatud ei ole, võib märgata, kuidas ühed ajalehtedest tõstavad rasvaste ja tihti koguni värviliste pealkirjadega esile väiksemagi valitsusvastaste surveakti, jättes sellejuures koguni mainimata valitsuslaste massilised veretööd; samal ajal näeme aga teistes ajalehtedes ainult valitsuslaste met-sikuste kirjeldusi, kuna valitsusvastaste karmidest surveabinõudest minnakse vaikides mööda.

Kui juba meie ajalehtede juures võib tähele panna ilmset vahetegemist ja erapoolikust võit-

*) Koostatud ajaloolistel andmetel.

levate poolte hindamisel, siis on arusaadav, et maades, kes on Hispaania küsimusest otseselt huvitatud, on see erapoolikus veel suurem. Sama tahtlikult ühekülgselt esitatakse lugejaile ka teateid sõjakäigu kohta. Kui teha kokkuvõtte, vastavalt suurema osa prantsuse ajalehtede sõjateadetele, siis peaks juba suurem osa maure ja pool Itaalia sõjaväge olema langenud Hispaania kodusõjas, kuna valitsuslaste kaotused samal ajal ei küüni rügemendinigi. Kui aga jälgida saksa ajalehti, siis jääb mulje, et Hispaania valitsuslaste poolele voolavad vahet pidamata rongid välismaa brigaadidega, kuna hävitatud brigaadide hulk tõuseb kokkuvõttes sadadele.

Nii otsib siis lugeja ajalehtedest asjatult vastust oma küsimustele ja imestab, et ei inimmaterjal ega sõjavarustus Hispaanias juba kord lõpule ei jõua. Ei aita ka rinde asetuse jälgimine lugejale selgitada olukorda, kuna sõjategevus on juba ammu muutunud paigaltamumumiseks ja päevast edu võib, piltlikult öeldes, mõõta meetritega.

Kuna ajakirjandus ei suuda anda rahuldavaid vastuseid meid huvitavatele küsimustele, siis vaatame, kas ei suuda seda vähemalt osaliseltki teha ajalugu. Öeldakse ju praegugi, et tuleviku üle võib otsustada ainult mineviku järele ja juba Eukleides väljendas tulevikku järgmiselt: „Mis on olnud, tuleb jälle, mis on tehtud, tehakse jälle ja ei ole midagi uut päikese all.“ Aeg jahutab kired ja pühib kõrvale võltsingud ja propaganda. Selle tõttu saame ajalooost õige tausta jooksvatele sündmustele ja ajalugu võib meid juhtida ka õigele teele segaste ja tahtlikult vassitud vastukäivate teadete rägastikus. Katsume siis ka Hispaania küsimuste vaatlusel selgitada, missugused on hispaanlased, missugune on nende ümbrus ja mida õpetab meile Hispaania ajalugu.

Maa.

Pürenee mäestik eraldab ja on ka alati tõhusalt eraldanud Hispaania ülejäänud Euroopast. Atlandi ookean ja Vahemeri täiendavad veel Pürenee poolsaare isolatsiooni, tehes Hispaaniast pigemini saare kui poolsaare. Gibraltari väin, mis lahutab Hispaaniat Aafrikast, on tihti olnud ka Hispaania ja Aafrika vaheliseks sillaks. Ja näemegi Hispaania mägismaal paljusid loomi ja taimestikku, mida leidub veel ainult Gibraltari väina Aafrika-poolsel kaldal.

Hispaania isolatsioon muust Euroopast ja Hispaania tähtsate provintside lähedus Aafrikale on jätnud tugeva mulje ka Hispaania rahvale. Püreneed kaitsesid Hispaaniat küll Lääne-

ja Kesk-Euroopa suurte sündmuste levingust Pürenee poolsaarele, kuid Gibraltari väin oli nagu sillaks mauride, araablaste, kartaagolaste ja berberite emigratsioonile ja invasioonile. Iga vallutus suurendas aafrika vere hulka hispaanlastes, tugevdas aafrika iseloomu ja tõstis Aafrika mõju. Kõigi vallutajate rahvaste hulgas olid berberid, s. o. valgesse rassi kuuluvad mustanahalised Vahemere elanikud, tähtsaimaks teguriks.

Hispaania vallutajate hulgas näeme ka teisi rahvusi, kuid need ei suutnud mõjutada Hispaania rahvastikku. Nii kuulusid föniiklastele ja kreeklastele ainult väikesed kaubavahetuse-



Tüübiline tänavapilt Hispaania kodusõjast.

punktid Hispaanias, millel peale tsivilisatsiooni reklameerimise polnud mingit mõju Hispaania rahvastikule. Kuus aastasada Rooma ülemvalitsust andsid Hispaaniale ainult Rooma seadused, keele ja usu. Läänegootide ülemvalitsus aitas kaasa ainult Hispaania aristokraatia valgemaks muutumisele. Seega siis ainult berberid segunesid Hispaania rahvaga. Antropoloogid tähendavad, et hispaania rahvas oma suures enamikus on väga homogeenne ja tema tõutunnusteks võib lugeda berberi-ibeeria omi. See hispaania rahva algupära võib hiljem olla abiks nii mitmeagi ajaloolise tööga selgitamisel.

Hispaania on väga mäginne. Mäestiku kõrguselt ületab Hispaaniat ainult Šveits. Hispaania viie suurema jõe orud on üksteisest eraldatud hiigla mäeahelikkudega. Kesk-Hispaania hiigeltasandiku jagab Guadarrama mäestik Vanaks- ja Uueks-Kastiiliaks. Kantaabria mäed ja Püreneed kaitsesid kristlaste jäänuseid muhameedlaste vallutamisevõitlustes. Alpujarrase kärjstatud ahelik kaitseb Granaada mereäärset madalmikku ja võimaldas Granaada kuningriigil vastu panna kaks ja pool aastasada pä-

rast seda, kui teised muhamedi riigid Pürenee poolsaarel olid juba kristlaste poolt vallutatud. Ainult mööda merd ja Guadalquiviri jõge on võimaldatud loomulik ühendus ja kerged transportid võimalused. Selle tõttu siis hispaanlane elab ja sureb oma orus, arendab tugevat „kolka patriotismi“ ja vaistuliselt vihkab välisilma. Siis juba maastiku iseloom sunnib hispaanlasi omandama tugeva separatistliku vaimu.

Praegune Hispaania on suuremalt jaolt paljas mitteviljakandev maa. Sademeid on normaalselt vähem kui mujal Euroopas, kuid selle kõrval on ka troopiliste sadude perioodid. Nende sadude hooajal vesi voolab mägedest alla hiigla hulkades, purustades teel kõik ettesattuva ja sünnitades raskeid uputusi. Nende uputuste põhjus on siiski täieliselt kunstlikult tekitatud.

Varematel aegadel oli Hispaania väga metsarikas ja metsad neelasid suure hulga sademeid, kust vesi hiljem vähehaaval valgus alla. Tollal oli ka võimalik allavoolavat vett ära kasutada maa niisutamiseks. Kuid ajal, kus Hispaanias kees võitlus Risti ja Poolkuu vahel, algas Hispaanias järjekindel metsade hävitamine. Kaliifid korraldasid oma alade kaitseks läbi kogu Hispaania lageda vöö, mida ajaloos nimetatakse „suureks kõrbeks“. Sellel maaribal hävitati kõik, ka väikseim põõsas. Kaks korda aastas muhameedlaste sõjaväed ületasid „Suure kõrbe“ ja laiendasid seda kristlaste maa arvel, tappes, põletades, purustades ja hävitades koguni loodusegi elu. See tahtlik hävitamine kestis aastasadu ja viidi läbi suure põhjalikkusega. Hiljem kasutati seni puutumatus Lõuna-Hispaanias araablaste ja berberite vahelistes võitlustes sama taktikat. Veel hiljem võeti sama laastamisviis tarvitusele koguni emiiride omavahelistes võitlustes. Lõpuks ka kristlased olid muhameedlaste headeks õpilasteks ja kasutasid Granaada valutamisel sama taktikat.

Sellise järjekindla hävitustöö tagajärjel muutusid määratud viljarikkad maa-alad täielikult lagedaks ja nüüd juba takistamatult mägedest allavoolav vesi kandis mäenõlvakutelt ära koguni mullakihi.

Jätkuvad, aastasadu kestvad võitlused võõrutasid hispaanlased täieliselt põllutööst ja põllutoole vaadati kui häbiasjale. Selle tagajärjel läks maaviljelemine Hispaanias ikka enam juutide kätte ja maa hakkas vähehaaval uuesti kosuma. Kuid järgnev juutide tagakiusamine, tapmine ja maalt väljaajamine andis Hispaania põllumajandusele viimase hoobi, millest ta seni pole veel toibunud.

Viimasel ajal on metsade laiendamise ja kunstliku niisutamise abil püütud uuesti jalule

upitada Hispaania põllumajandust. Iseäranis palju tööd sel alal tehti Primo de Rivero valitsemise ajal. Kuid aastasadasid kestnud hävitus-tööd ei ole nii kerge uuesti ehitada ja praegune Hispaania on mitmeid kordi vaesem Rooma-aegsest Hispaaniast. Kõige mahajäänum ja lagedam on praegu Põhja- ja Lääne-Hispaania, see on just valitsev osa Hispaaniast.

Rahvas.

Roomlased algatasid Hispaania sõjakäiku kartaagolaste väljaajamise eesmärgiga. Roomlased leidsid Pürenee poolsaarelt eest suure hulga suguharusid, kes olid väga piiratud läbikäimises üksteisega. „Lusitaanlased“ (praegune Portugal) moodustasid liidu 30-st ja galiitsialased — 40-st suguharust. Andaluusia suguharud omasid juba väljaarenenud põllumajandust ja tööstust ja nende kirjanduse vanuseks oletatakse 6000 aastat. Poolsaare põhja-, lääne- ja keskosa rahvastik oli veel poolmetslaste astmel. Tolle aja allikates nimetatakse hispaanlasi (tolleaegne nimetus „ibeerlased“) suure füüsilise vastupidavusega, vahvaks, truuks, vabadusearmastajaks, kuid distsipliinitundeta rahvaks.

Roomlaste vallutussõjas ühinesid iberia suguharud ühe või teisega võitlevatest pooltest. Kõige kauem, nimelt 300 aastat, pidasid vastu just metsikumad põhja- ja keskosa suguharud. Kavalusega, pettustega ja jõuga liideti lõpuks kogu Iberia poolsaar Rooma Impeeriumi külge.

Rooma andis Hispaaniale oma seadused, keele, administratsiooni ja kultuuri. Rooma tõi hispaania rahvale rahu, hiljem kristluse ja jõukuse, mille sarnast hispaanlased pole tundnud varem ega hiljem. Jõukusest annab tunnistust ka tolleaegne Hispaania elanikkude arv, mida arvatakse umbes 40 miljonit. Kuid Rooma ei suutnud õpetada hispaanlastele ei ühtlusega distsipliinitunnet; ja Rooma tahtlikult ei õpetanud hispaanlastele omavalitsemist. Seega siis kuus aastasada Rooma valitsust tegi hispaanlastest roomlased ainult väliselt, seesmiselt jäid nad hispaanlasteks.

Roomlastele järgnesid Hispaanias läänegoodid. Läänegootidest kujunes tolle aja Hispaania aristokraatia ja sõjavägi. Endised Rooma ametnikud jätkasid valitsemist, neil tuli koguda ainult täiendavaid makse uutele peremeestele. See kahe peremehe süsteem läks hispaanlastele väga raskeks, kuna üksikud feodaalhärrad, kelle käes oli tegelik võim, kurnasid väga rahvast. Läänegootide 300 aastat kestnud valitsemise tagajärjed olid, et hispaanlased võtsid esimesi Aafrikast saabuvald araablasi vastu kui päästjaid. Läänegootide pärana-

dus hispaanlastele oli halb; rahvale kasvasid sisse nende kumbed ja iseloom, nimelt korralgedus, anarhia, vastutustunde puudus, vastikus omavalitsuslike kohustuste ja vastikus töö vastu.

Nii kui varemate vallutussõdade korralgi, ei ühinenud hispaanlased ka araablaste vastu. Araablastes nähti tahtmata liitlast, kes vabas-



Pilt Hispaania lahinguväljadelt.

tab neid vastumeelsetest ja kardetud valitsejatest. Selle tõttu siis mõned juhuslikud linnad kaitsesid end Araabia sõjavägede vastu, tehes seda siis ka juba äärmise vahvusega; suurem osa linnadest avas aga ise oma väravad vallutajaile. Selle tõttu suutiski 30 000-lineline Araabia sõjavägi, mis koosnes pea eranditult berberitest, vallutada seitsme aastaga maa, millel tollal oli üle 30 miljoni elaniku. Hiljem aga kulds kaheksa aastasada vahet pidamata verevalamist ja võitlust, et vabaneda naiivilt vastuvõetud liitlastest.

Muhameedliku Hispaania ajalugu on vahetpidamatute mässude ja kodusõdade loetelu, kus muhameedlased kasutasid järelejäänud kristlike Hispaania osariike omavaheliseks võitluseks. Ka kristlased polnud paremad ja kasutasid ligi kolm aastasada muhameedlaste abi omavaheliste arvete õiendamisel. Ja ühine tahe muhameedlaste Hispaaniast väljaajamiseks ei tulnud mitte hispaanlastelt enestelt, vaid väljastpoolt. Nimelt üheteistkümnendal aastasajal alatud Ristisõdadest osavõtjad rüütlid rahul-

dusid ka sellega, et võisid saratseenlaste vastu võidelda sama hästi Hispaanias kui Palestiinas, kus sõdimine oli palju kurnavam.

Araablastelt ja berberitelt võtsid hispaanlased jällegi üle just nende halvimald omadused, nimelt anarhismi, suguharude vahelise kadeduse ja veretasu kumbe. Tolle aja hispaanlase kohta loeme vanast kirjandusest: „Kui samasse forti või laevale sattus pool tosinat hispaanlast, siis moodustasid nad kohe vähemalt kolm kliket, kelle peaülesdeks oli vastasklikede hävitamine.“ Kui silmas pidada veel hispaanlaste võrdlemisi suurt toorust ja julgust, siis ei ole ime, et Rooma-aegsest ligemale 40 miljonist elanikust oli 1594. a. Hispaanias järel ainult 8 miljonit elanikku.

Kuningriik.

1474. aastaks olid Ibeeria poolsaare väikesed feodaalriigikesed ühinenud neljaks tugevaks riigiks: Portugal, Leon ja Kastilia, Aragoonia ja Granaada. Portugal oli jõukaim, parimini arenenud ja omas suurt ülemeri kaubandust. Portugal rääkis teist keelt kui hispaanlased ja tahtis jääda iseseisvaks. Leoni ja Kastilia kuningriik oli suurim, kuid ka rahuuim ja kuninganna Isabella astus troonile keset mässu. Aragoonia oli jagu saanud oma feodaalhärradest ja omas väga teguvõimsat kuningat Ferdinand V. Granaada kihask muhamedi põgenikest teistest Hispaania osadest, kuid oli veel küllalt tugev, et vastu panna üksikute kristlike riikide vallutustele, ehkki ta oli juba 250 aastat olnud piiramise seisukorras.

Ajaloo õpikutest loeme, et Aragoonia Ferdinandi ja Kastilia Isabella abieluga ühendati Hispaania üheks riigiks. Tegelikult ühinesid, Aragoonia ja Kastilia küll Granaada vallutamiseks, kuid kaugemale asi ka ei läinud. Nii Aragoonia kui ka Kastilia jäid iseseisvaks riigiks, omades eraldi õukondi. Mõlema riigi teed läksid ka otsekohe pärast Granaada vallutamist lahku. Ferdinand vallutas Sitsiilia, Sardiinia, Naapoli ja kogu Lõuna-Itaalia, kuna Isabella huvid olid hoopis mujal ja tema tegudeks oli Kolumbuse ettevõtte finantseerimine ja Mehhiko ja Peruu vallutamine. Siiski oli ühendatud Ferdinandi ja Isabella valitsemise ajal Hispaania vägevaim riik Euroopas.

Kuna Aragoonia ja Kastilia tegutsesid oma erinevatel huvialadel, siis ei jätkunud kummalgi lõpuks küllaldaselt jõudu ettevõtete läbi viimiseks ja kättevõidetud varad ja võim hakkasid ka kohe uuesti kaduma. Ka ei olnud

Hispaania välispoliitika tollal väärikal kõrgusel, ehkki õpikutes mainitakse vastupidist. Näeme, kuidas hispaanlaste kulul Richelieu loob Prantsusmaast vägeva riigi ja kuidas Inglismaa rikastus Hispaania Ameerikast toodud varanduste arvel. Ja kui Inglismaa ja Prantsusmaa olid omavahel sõjajalal, kiskusid nad alati Hispaania ühele või teisele poole kaasa, liitudes mõne aja pärast mõlemad Hispaania vastu. Nii oli Napoleoni sõdade ajal Hispaania kaks korda liidus Prantsusmaaga ja kaks korda liidus Inglismaaga. 20 aastat kestnud konfliktist väljusid nii Inglismaa kui ka Prantsusmaa vägevamatena kui enne, kuna aga Hispaania kaotas oma kolooniad ja ei saavutanud midagi.

Hispaania kuninglikud valitsused on kõik olnud idamaiselt despootlikud. Rahva kurnamises ületati igasugused piirid. Kuna aga rahva kurnamine teostus aristokraatide ja kiriku kaudu, siis olid hispaanlased alati väga truud oma kuningatele. Kuid siin tuleb alla kriipsutada just oma kuningale, sest vaatamata kõikidele liitudele jäid hispaanlased ikkagi kastiillasteks, galiitslasteks, astuurlasteks, andaluuslasteks, aragoonlasteks, baskideks, kataloonlasteks ja valenssialasteks.

Mõnes suhtes on praegune Hispaania kodusõda sarnane 19-dal aastasajal Hispaanias mõl-
lanud karlistide sõjaga. Kui 1823 Ferdinand VII välismaise abiga uuesti troonile upitati, siis tekkis kohe väga palju rahulolematuid, kes nägid kuningas väga suurt pehmust ja lootsid asja paranemist kuninga venna Carlose troonileastumisega. Ehkki Carlose pooldajate arv oli suur, ei astunud ta eht hispaania aumehele vastava don quijoteliku rüütellikusega oma venna vastu välja, vaid ootas ära selle surma. Ferdinand surm 1833. a. oli signaaliks mäsule. Suurem jagu ohvitseri liitus nagu praeguseski sõjas mässualgatajatega, s. o. karlistidega. Valitsus pidi nagu praegugi toetuse saamiseks pöörduma liberaalide ja radikaalsete elementide poole. Sõda teostati vana Hispaania kombe järele, kasutades kunstlikult kõiki sissisõja võtteid, milleles hispaanlastel sissesündinud oskus. Massilised vastaspoole poolehoidjate tapmised leidsid aset ja nagu nüüdki avati Barcelona vangikoda raevunud jõukudele, kes siis korraldasid veresauna seal kinnipeetavatele karlistidele. Esimene karlistide sõda lõppes nagu suurem osa Hispaania kodusõdasid ilma kummagi poole võiduta, kuna pooled juba väsisid alalistest tapatalgutest. Poolte-vaheline viha jäi aga endiselt püsima.

Vabariik.

Kataloonia on alati olnud kõige vähem hispaanialik. Muhameedlaste sissetungi ajal taga-

nesid kataloonlased Prantsusmaale, kus õppisid ära prantsuse keele ja võtsid omaks osa prantsuse kombeid. Prantslaste abil Kataloonia võideti tagasi muhameedlastelt ja jäi rippuvusse Prantsusmaast. 12-dal aastasajal ühendati abielu teel Kataloonia ja Aragoonia, mille järel aragoonlased võtsid üle ka Kataloonia dialekti, mida nüüd räägitakse Kataloonias, Valencias ja Balearidel. Muuseas ka praegune kodusõda käib erikeeli rääkivate hispaanlaste vahel, nimelt kastiilia ja portugali keel kataloonia keele vastu.

Kataloonia olles keskajal tööstuslikult ja kaubanduslikult arenenuim osa Hispaaniast tundis Kastiilia monarhide ülevõimust ja igatses endist iseseisvust. See saavutati 1640. aastal prantslaste abil. Alguses oli Kataloonia vabariik, kuid hiljem sai Prantsuse kuningas Kataloonia vürstiks. Varsti aga leidsid kataloonlased olevat prantslased sama vastumeelt kui kastiillased ja läksid tagasi Filipp IV alla.

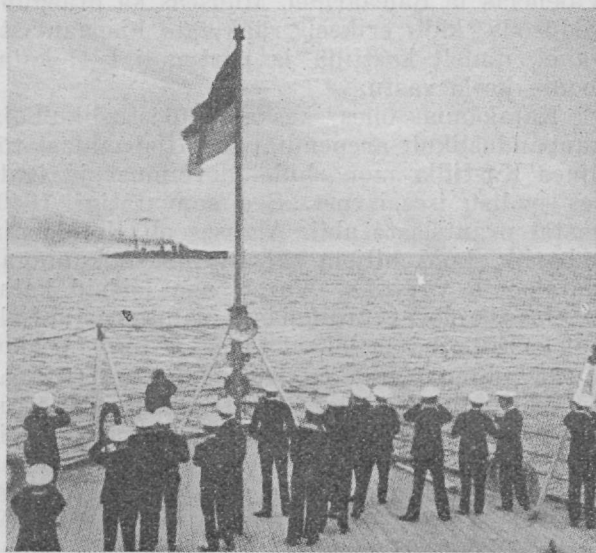
Järgmine Kataloonia mäss teostus Hispaania pärandussõja ajal. Kataloonlaste mälestused prantslastest olid nii pahad, et nad ei võinud seedida Bourbonidest Hispaania kuningat ja ühes Aragoonia ja Valenciaga liitusid ingllastega ja 1705. aastal tõtsid mässu Filip V vastu. Loode-Hispaania, Kastiilia, Estremaduura ja Andaluusia jäid Filipile truuks. Seega näeme sama jõudude kombinatsiooni nagu 1640. a. ja ka praeguses Hispaania kodusõjas. Sõda lõppes 1714. a. Aragoonia, Valencia ja Kataloonia kõigi eriõiguste kaotamisega.

Pärast jätkuva sõdasid, kui 1871. a. kuningas Amadeo loobus troonist, kuulutati välja esimene Hispaania vabariik. Nüüd algas periood, mis andis tunnistust liberaalide nõrkusest ja võimetusest. Ühe aasta jooksul valiti viis presidenti ja kahe aasta pärast valitses maad täieline anarhia. Tagajärg oli, et kuningriik restaureeriti rahva üldiste hõisete saatel.

Esimese vabariigi ajal Kataloonia ja Valencia vabastasid end täiesti Kastiilia kontrolli alt, andes sellega tõenduse püsivast iseseisvuse säilitamise tahtest. Viimase 50 aasta jooksul on Barcelona olnud kommunismi ja filosoofilise anarhismi keskuseks. Siin said õppust ka esimesed vene nihilistid, nii et võib öelda, et Venemaa on nakatunud Hispaania revolutsiooni eeskujust, aga mitte vastupidi. Valencia ja Andaluusia on Katalooniaga väga sarnased.

Teine Hispaania vabariik algas 1931. a. kõige paremate kavatsustega. Taheti hoiduda Kerenski valitsuse vigadest. Hispaania kommunistid mõtlesid aga teisiti ja kerkis esile sama nõrkus, mis Hispaania esimesel vabariigil ja Vene ajutisel valitsusel 1917. a. Ilusad

sõnad — head kavatsused — ruineeriv tagajärg. Oma positsiooni säilitamiseks pidid liberaalid ikka enam toetuma radikaalidele, mille tagajärjena lõpuks valitsus allus jõukudele. Käsikäes mässuvaimuga käis aga nüüd nagu alati ka separatismi ja eraldumisvaim, ja näeme jälle iseseisvaks kuulutatud Katalooniat.



Tagaplaanil kuulus valitsusvastaste ristleja Almirante Servera tegevuses.

Sõjavägi ja poliitika.

Pea kõikides riikides on kujunenud kindlaks traditsiooniks ja seaduseks, et sõjavägi ei tee poliitikat. Hispaania traditsioon on aga teisugune. Sõjaväe osavõtul poliitikast on Hispaanias pikk ajalugu. Teame, et juba keiserlikus Roomas pretoorlaste kaardivägi oli tegelik poliitiline autoriteet. Seda õpist ei jätnud hispaanlased muidugi kasutamata. Ka muhameedliku Hispaania kaliifide ja emiiride tugevus olenes nende ihukaitseväest.

Kuldse perioodi ehk „Siglo del Oro“ kestel oli sõjavägi niivõrd ametis välissõdadega, et sõjaväeliseks mässuks ei jätkunud kellelgi aega. See kestis kuni 18. sajandi lõpuni. Kuid siis otsustasid prantslased poliitika abil saavutada selle, millega nad jõuga ei saanud hakkama. Ja varsti oli Hispaania sõjavägi täis poliitilisi rakukesi, kes tantsisid prantslaste pilli järele.

1819. aastal kogus Ferdinand VII kõik oma sõjaväe Cadiz'i alla oma Ameerika kolooniat sõnakuulmisele sundimiseks. Transporteerimise ootel löid vägedes lõkkele igasugused salaseltsid ja 1820. a. üks pataljonitülem kuulutas välja 1812. aasta konstitutsiooni. Liikumine ise ei leidnud rahva seas küll suurt poolehoidu, kuid

see oli alguseks tervele reale valitsuste vahetustele, streikidele, mässudele ja kodusõjale.

1835. aastal näeme uut sõjaväelist mässu, kus kindral Esparto hakkab regendiks. Järgnev Isabella II valitsemise aeg kujuneb kolme kindrali — Narvalz'i, O'Donnelli ja Esparto — omavaheliseks võitluseks, mille tagajärjel sõjavägi ikka enam ja enam poliitikasse kistakse. 1866 näeme suurtükiväelaste mässu Madriidis. Kaks aastat hiljem mässab laevastik, mille tagajärjel kuninganna põgeneb Prantsusmaale.

Nüüd pakutakse kaks aastat järgemööda Hispaania trooni kõigile kuninglikkudele perekondadele, kuid tagajärjeta. Lõpuks võtab trooni vastu Savoi Amadeo, kuid loobub juba 1883. aastal pärast kokkupõrget sõjaväe juhtide vahel. Nüüd algab uus anarhiline periood. Põhja-Hispaania kuulutab kuningaks don Carlose ja haarab relvade järele. Malaga, Sevilla, Cadiz ja Granaada nimetavad end kantoniteks ja saavutavad pea täielise iseseisvuse. Kataloonia ja Valencia eralduvad ülejäänud Hispaaniast. Igal pool näeme sõjaväelaste mässu. Kartageenas mässuline laevastik ja armee ühinesid ja olid valmis algama mereröövde, kuid interneeriti viimaks rahvusvahelise eskaadri poolt.

Lõpuks 1874. aastal Alfonso XII kuulutab end kuningaks ja võetakse rahva poolt vastu hõisetega, ehkki sama rahvas 48 tundi tagasi lubas kaitsta vabariiki oma eluga.

1876. aastal Primo de Rivera vallutas karlistide vastupanu pesad ja nüüd saab Hispaania tervelt 30 aastaks rahu, mis on Hispaania jaoks kuulmata pikk aeg. Sellel perioodil tuli siiski maha suruda 1886. aasta mäss Kartageenas, kindral Villacompa vabariiklik mäss ja 1909. aastal anarhistlik mäss Barcelonas. See puhkus kulus ka Hispaaniale ära, sest maa oli verest tühjaks jooksmas ja haletsemisväärt seisukorras.

Maaõnne sõjas jäi Hispaania erapooletuks, millist asjaolu tuleb lugeda harukordseks, kuna ta seni läks alati kaasa igale poole, kus aga vähegi „löömist“ oli. Maaõnne sõja ajal kosus Hispaania ka jõult ja rikkuselt sõdivate naabrite arvel. Kui aga 1917. aastal toimus Vene revolutsioon, siis ei saa hispaanlased enam rahulikult jääda. Seekord surub sõjavägi mässu maha, kuid ainult selleks, et oma sõna maksma panna.

Riffide sõda Marokos 1921. a. kutsub Hispaanias esile uue korralageduste laine. Igal pool puhkevad mässud; valitsus järgneb valitsusele. Lõpuks kuulutab kindral Primo de Rivera oma „pronunciamento“ ja hakkab diktaatoriks. Primo de Rivera olles tubli, töökas ja aus ei osanud siiski ära kasutada momenti oma

poliitilise võidu kindlustamiseks, mida tema vastased elukutselised poliitikud tõttasid kohe ära kasutama. Ja ehkki rahvas täieliselt pooldas Primo de Riverat, oli ta lõpuks sunnitud alistuma.

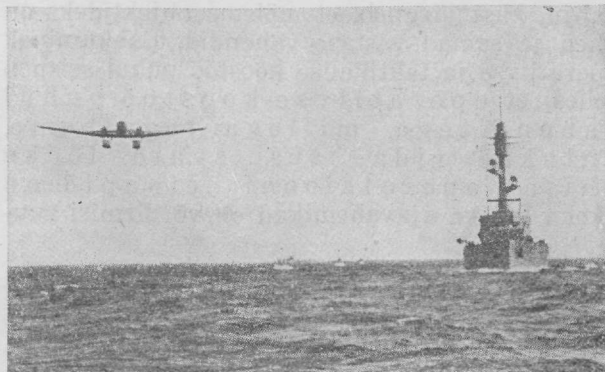
1926. aastal algas suurtükiväe mäss, mis vaevu maha suruti. 1930. aastal üks endistest peaministritest püüab võimu haarata Ida-Hispaanias ja tekib sõjaväeline mäss Ciudad Real'is. Hispaania astub seega jälle „normaal-sele“ teele. Primo de Rivera lahkumisega läheb aga lahti uus üldine mässuliikumine, millal näeme ka sõjavägede mässu Jacas ja Madridis. Kuningas Alfonso XIII loobub troonist, lootes sel teel päästa Hispaaniat kodusõjast. Kuid hispaanlasele sissesündinud sõja- ja mässuvaim muudab Hispaania uuesti kodusõja tallermaaks ja algab praegune kodusõda.

Lõppsõna.

Vaadeldes Hispaania olukorda nende möödunud sündmuste taustal paistab praegune kodusõda teises valguses. Sama vana konflikt ja sama vana viha, mis raevus juba siis, kui Tarik oma berberitega võitis Algecirasi juures läänegoodid, jätkub ka praegu. Ühel pool näeme gooti-kelti-ibeeria esivanemaid ja hispaania kultuuri; vastaspoolel on araabia-berberi-ibeeria veri ja välismõjud. Võitlus algas lihtsalt, et hispaanlased ei suutnud enam elada rahu; hispaanlastel tekkis tung erutuste ja hädaohutude järele ja härjavõitlused ei suutnud enam rahuldada nende madalaid instinkte. Fašism ja kommunism annavad võitlusele lihtsalt uut värskust ja vaheldust.

Ka näeme, et hispaanlased oma üldmassis on tugevasti monarhistlikud. Kõik vabariiklikud mässud on Hispaanias poliitikute poolt kunstlikult tekitatud ja rahvas on nendega kaasa läinud rohkem oma kuumaverelisuse tõttu kui ideeliselt. Ka on vabariikide iga Hispaanias olnud väga lühike ja uus monarh on pärast vabariikide langust alati hõisetega vastu võetud isegi anarhistlikus Kataloonias.

Näeme veel võrdlemisi suurt võõraste vihkamist. Võitluse tuhinas hispaanlane võtab küll vastu võõra abi ja liitub koguni võõrastega, kuid niipea, kui eesmärk on saavutatud, pööratakse mõök otsekohe senise liitlase vastu. Ainult itaallastega on hispaanlased tihedamini



Luurelennuk läheb tule korrigeerimisele.

seotud, oli ju Hispaania Rooma ülemvalitsuse all kuus aastasada ja umbes sama kaua valitsesid ka hispaanlased suure osa Itaalia üle.

Näib siis, et Hispaania praeguseski kodusõjas pole süüdi mitte niipalju revolutsiooniline klassidevaheline võitlus, kui hispaanlaste tung rahuldada oma ürginstinkte ja põline viha kahe erineva suguharude rühma vahel. Näib, et nüüd nagu varemgi võideldakse halastamatult, kuni mõlemad pooled nõrkevad; kui siis viletsus on jõudnud astmeni, et käsi ei jaksa tõsta mõõka, siis sõlmitakse ajutine kokkulepe selleks, et koguda jõudu uueks heitluseks.

Kuid ei ole ka võimatu, et Hispaania tugev mees kindral Franco suudab siiski suuremas osas hispaanlastes äratada korraarmastuse ja distsipliinitunde, suudab juhtida hispaanlaste võitlustahte väljapoole Hispaaniat ja et Hispaanias algab selle järel uus „Siglo del Oro“. Hispaania maa ja maapõuevarandused annavad igatahes selleks küllalt soodustusi.

.... aga jalanõud

ostke „Raudnahast“

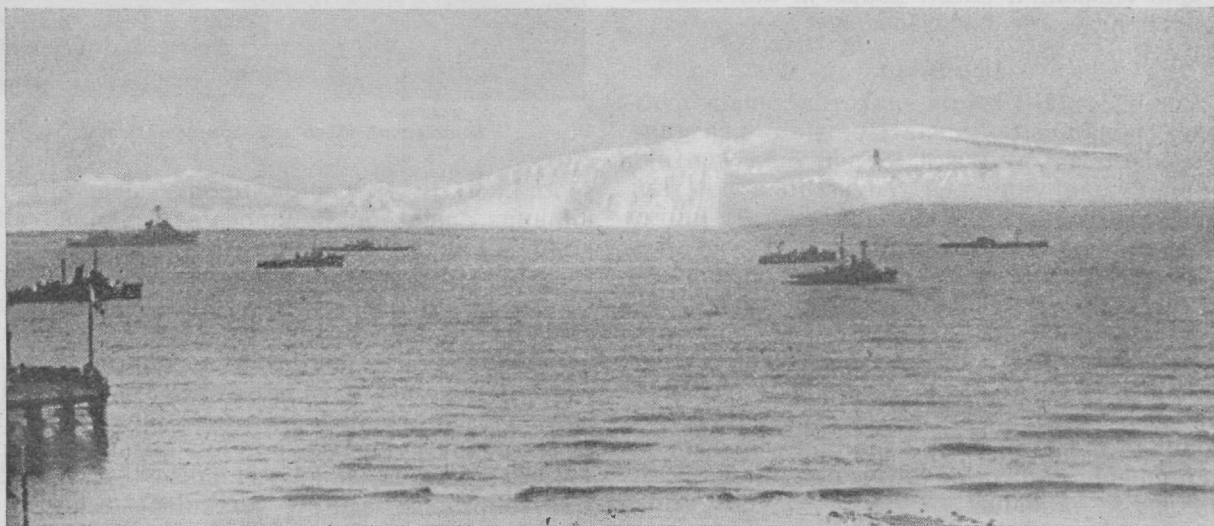
Estonia puiestee nr. 13.

Kombineeritud löök lennuväega ja mootor- torpeedopaatidega.

Harilikult tehakse vahet kahesuguse koostöö vahel: operatiivne ja taktikaline. Mõlema üldiseks eesmärgiks on tekitada vastasele kahju, kust järgneb, et mõlema objektideks on ühed ja samad vastase vahendid. Lahkumine operatiivse ja taktikalise koostöö puhul seisneb selles, et operatiivse koostöö puhul vahenditega, millega tegutseme, antakse rida iseseisvaid lööke ühise operatsiooni etapidena (koha kui ka ajavahemikud on võrdlemisi suu-

tiivse koostöö puhul omatakse nagu rohkem aega, seega opereeritakse kergemini aja mõttes; taktikalise koostöö puhul kõik vahendid (näit. lennukid või MTP jne.) tegutsevad üheaegselt, kusjuures ühete varajasus aja mõttes või hilistumine viivad operatsiooni täiesti nurja.

Operatiivse koostöö puhul näib olevat võimalik ka juhtida osavõtjaid, kuna taktikalises koostöös vaid osavõtjate komandöride initsiatiiv ja lahingulise väljaõppe ühtlus kindlustavad edu.



Tänapäeva laevastiku udustamistehnika võimas demonstratsioon, mis võimaldab ka nõrgemale poolelegi edukat tegutsemist.

red), kuna taktikalise koostöö puhul antakse vastasele nn. kombineeritud löök. Võetakse nimelt teatud vahendid, millede abil antakse teatud tingimustes ühele pealetungi objektile ühes ja samas kohas rida üheaegseid lööke. Sellise koostöö aluseks on hajutada vastase aktiivsed kaitsevahendid oma nõrkade külgede varjamiseks, et sel teel täielikult ära kasutada olemasolevad vahendid vastase hävitamise või maksimaalse kahju tekitamise eesmärgiga.

Kombineeritud löök tuleb teostada või anda väga kiiresti ja ootamatult ning üheaegselt tegutsevate mitmekesisete vahenditega, mitmest küljest või suunast.

Ses mõttes on vahest taktikaline koostöö veel raskemini teostatav kui operatiivne, kuna esimese puhul on kõigi osavõtjate tegevus kõige tihedamalt seotud üksteise tegevusega. Opera-

Kombineeritud löök skemaatiliselt väljenduks järgmisena:

- 1) kombineeritud löök mitmesse klassi kuuluvate laevadega;
- 2) kombineeritud löök lennuväega ja mootor-
torpeedopaatidega (MTP).

Arvestades meie laevastiku väiksust peaks meid esijoones huvitama just kombineeritud löök lennuväega ja MTP vastase laevastikule. Allpool käsitlemegi seepärast sellist koostöö võimalust veidi lähemalt.

Kui vaadelda lennukite ja MTP taktika tehnilisi omadusi, siis peab märkima, et need on võrdlemisi lähedad teineteisele, seepärast leiab nende kahe relvaliigi koostöö küsimus väliskirjanduses ikka rohkem ja rohkem käsitlemist. Teatud kogemused, mis sel alal on saadud, lubavad oletada, et kombineeritud löök, mis an-

takse laevale või laevadele lennuväega ja MTP, võimaldab otsustavaid tagajärgi — loomulikult teatud mõttes soodsais tingimuses.

Kombineeritud löögi definitsioon vastavalt valitud konkreetsele vahendeile on seega järgmine:

Kombineeritud löögiks lennukitega ja mootortorpeedopaatidega meie nimetame mitmesuguste lahinguvahendite tegevust, mis on sihitud vastase laeva või laevade hävitamiseks.

Kuna ründamine toimub üheaegselt mitmest suunast, siis nõuab see rünnatava objekti aktiivsete kaitsevahendite hajutamist kui ka manööverdumist, millega aga harilikult esineb olukorra ära kasutamise võimalus otsustava hoobi andmiseks.

Kombineeritud löögi andmiseks valitud juhtumil vajatakse järgmisi vahendeid.

Lennuvägi.

Luurelennukid, mis peavad teostama vastase suhtes vahetpidamatut järelevalvet ja vaatlust selleks, et operatsiooni juhil oleks täiesti selge ülevaade olukorrast lahingu rajoonis. Peale selle lasub nendel lennukel märgi näitamise ülesanne MTP nende rünnakusse liikumisel läbi suitsu- ja udukatete. Ka on osa luurelennukeid varustatud suitsustamise ja udustamise vahenditega ning määratud aktiivudustajaiks MTP rünnaku maskeerimiseks kui ka nende varjamiseks taandumisel pärast rünnaku sooritamist.

Lõpuks — N. Vene vaadete kohaselt — võib neid kasutada ka juhatuse lennukina, kust kuulub juhtimisele terve operatsioon.

Pommitajad. Kergete pommitajate ülesandeks on rünnaku peajõudude tegevuse kindlustamine demonstratsiooni näol, kuna raskepommitajad annaksid löögi vastasele pommidega suurtelt kõrgustelt.

Torpeedolennukid peaksid ründama samal ajal madalalt torpeedodega.

Hävitajad. Hävitajate ülesandeks jääb oma lennukite tegevuse kindlustamine lahingu tähtsamal ajavahemikul.

Mootortorpeedopaadid MTP.

Mootortorpeedopaadid sooritavad ataagi suitsu ja udukatete varjus, kusjuures osa MTP, olles varustatud suitsustamise või udustamise vahenditega, teostavad suitsustamist või udustamist. Viimane liik MTP peavad omama teistest MTP tunduvalt suuremat kiirust.

Et rünnakut oleks kergem läbi viia ja juhtida, seks tuleks kõik loendatud vahendid jaotada kahte gruppi. Üks neist moodustaks katte- või kindlustusgruppi, kuhu

kuuluvad luurelennukid, udustajad, rünnaku suunajad, kerged pommitajad ja hävitajad.

Teine — rünnakgrupp, mis koosneb MTP (mootortorpeedopaatidest), raskeist pommitajaist ja torpeedolennukeist.

Neist loendatud vahendeist ja nende funktsioonide lühikesest äramärkimisest selgub rünnaku või löögi läbiviimise keerulisus ning üksikute osavõtivate komandöride kõrge väljaõppe vajadus, samuti selgub osavõtjate suur kokkutootamise vajadus ülesseatud ülesannete lahendamisel keerukas ja raskest olukorras.

Kombineeritud löögi teostamine toimuks umbes selliselt:

Kõik vahendid, mida omame kombineeritud löögi andmiseks, peavad tegutsema selliselt, et üheaegselt atakeerida vastast MTP, pommitlennukeiga ja torpeedolennukeiga. See põhitingimus piirab ka meie operatsiooni rajooni.



Destroierite koondis loob suitsukattega eeldusi kombineeritud löögiks.

Operatsiooni rajoon piiratakse seega esiteks kasutada olevate vahendite tegevusraadiusega ja teiseks kõigi vahendite üheaegse rünnakusse väljumise võimalusega. Lennuväe kiiruse ülekaal võrreldes MTP omaga võimaldab neile kergemini manööverdumist ja nagu MTP saabumise ootamist. Kuid viimane asjaolu nõuab lennukite manööverdumist rünnatava objekti läheduses, mis mõjub demaskeerivalt kogu kavatsatud operatsioonile. Seega rünnaku esimeseks tingimuseks jääb ikkagi võrdlemisi piiratud tegevusrajoon, mida iseloomustavad järgmised tingimused:

1) Rajooni suurus peab olema selline, et vastane liikudes ükskõik missuguse kursiga ja kiirusega ei välju sellest ajavahemikust, mis on tarvilik rünnaku läbiviimiseks (momendist, millal anti signaal rünnakuks — kuni rünnakuni).

2) Rajooni suurus peab võimaldama üheaegselt märgile lähenemist nii MTP kui ka fennukeile.

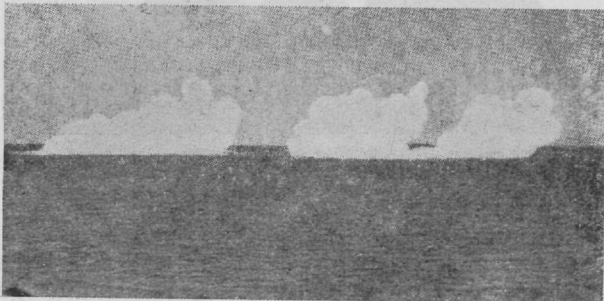
Olenevalt MTP ja lennukite baseerumise kaugusest rajooni pindalale vähendavalt mõjutab ka esialgne lähenemise tee pikkus, kuna viimane ei vähenda mitte ainult MTP ja lennukite tegevusraadiust, vaid suurendab ka vastase kasutada olevat aega.

Rajooni piiratavus mõjutab piiravalt ka rünnaku läbiviimise aega.

Esiteks, aeg piiratakse just vastase enda poolt; teiseks koostöö piirab valmisoleku-, väljumis- ja ootamisaja jne. Kõikide osavõtjate tegevus on selliselt ajaga seotud, et kõik peavad olema nagu laskevalmis relvad laevas.

Suurt tähtsust lõpliku eesmärgi saavutamiseks mängib loomulikult olukord. Nii tegevusel kalda või baasi läheduses on tunduvalt kergem läbi viia maskeerimist kalda varjus, kusjuures pealegi võib arvestada oma rannakaitse vahendite abistamist jne.

Tegevuse läbiviimine merel aga raskendatakse rea asjaoludega, nagu vastutegevus vastase kergete jõudude poolt kui ka ilmastiku ja mere olukord. Mere olukord või lainetus võib takistada MTP väljumist, kuna madal pilvitus mõjutaks sama tunduvalt lennukite tegevust.



Vastase tegevuse paralüüsimine merel lennukeilt visatud suitsupommidega.

Seega siis atmosfääri ja mere seis tuleb igal juhul arvesse võtta ja praktilisel teel kindlaks määrata rida tingimusi, mis soodustaksid sellitaolisi operatsioone. Tuule tugevus ja suund, samuti õhu niiskus mängivad samuti suurt tähtsust, sest rünnaku teostamisel tuleb laialdaselt kasutada suits- ja udukatteid.

Rünnaku tegevus koosneb ise kätte- ja rünnakgruppide tegevusest, millede tegevust võiks kujutada järgnevalt.

1) **K a t t e g r u p p.** Niipea kui juhatus olemasolevail andmeil otsustas läbi viia kombineeritud löögi, organiseerib ta spetsiaalluure, millele annab järgmised ülesanded: a) pidev vastase jälgimine; b) rünnaku rajooni ilmastikuteadete andmine. Teated peavad tulema otseselt operatsiooni juhile.

Antakse valmisoleku käsk väljalennuks hävitajaile ja kergetele pommitajaile.

Siinkohal tuleb märkida, et suuresti soodustab operatsiooni kahekülgne side lennukite ja kalda vahel, samuti ka isiklikult teostatud õhuluure operatsiooni juhi poolt.

Nii pea kui valitakse rünnaku koht ja aeg, määratakse ka täitmise peamomendid.

Olenevalt olukorra tingimustest tehakse korraldus lennukeile ja MTP udustajaile suits- või udukatete teostamiseks. Kergetele pommitajaile tehakse korraldus ja ülesanne: atakeerida vastase kergete jõude, et takistada nende vastutegevust MTP vastu. Kui kerged jõud mingil põhjusel puuduvad, tuleb teha demonstratsioonrünnak rünnaku objektile. Suunajad lennukid peavad samuti saama ülesandeid rünnakgruppide suunamiseks, kuna hävitajad — ülesandega oma lennukite kaitsmise alal.

Operatsiooni kindlustamise mõttes MTP ja torpeedolennukite rünnak teostatakse suits- ja udukatete tagant ja varjus. Ses mõttes on soovitatav, et udukatted tõmmataks vastase suhtes nii udustajate MTP kui ka lennukite poolt pealvee kui ka õhus.

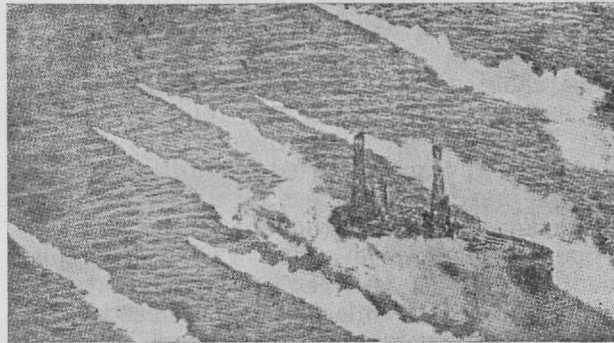
Kuigi udustajad võivad omada paremusi kiiruses rünnakuvahendite suhtes, et teostada udustamist ees, siis praktiliselt udustatud kohad tuleb lugeda ikkagi juba rünnaku kohtadeks ning udustajad peavad olema kindlasti juhitud oma tegevuses operatsiooni juhi poolt raadioga. Ses mõttes võiks operatsiooni juht koguni viibida ka ühel udustajaist, mille tegevus oleks siis ka märguandeks teiste tegevusele. Vastasel korral võiks oskamatu või vale udustamine operatsiooni tulemusi tunduvalt vähendada.

2) **R ü n n a k g r u p p.** Lööke ise teostub paljude gruppidega mitmest suunast. Gruppide arv oleneb siin täiesti esitatud ülesandest ja vastase kaitsevahenditest, mida vastane omab. Pealööke antakse MTP ja raskete pommitajatega või torpeedolennukitega.

MTP atakeerivad vastast võõri kursinurkadelt, läbides seejuures suits- ja udukatteid, orienteerudes suundade valimises suunajate lennukite järgi, mis suunavad neid kas oma kurssidega või vastavate signaalidega. Rasked pommitajad peavad samal ajal atakeerima vastast ahtri kursinurkadelt, kohe pärast torpeedoataaki.

Rünnakgruppide (MTP) ja lennukite liikumine teostub koondistena kuni määratud lähtealuseni, kus kõikide gruppide vanemad komandörid annavad signaali rünnakuks ja ka kursi, millel umbes igal grupil tuleb rünnata. Üksikute gruppide komandörid peavad hiilgavalt arvestama oma liikumist, et juhtida neid

määratud ajaks rünnakursile tarvilikus suunas. Tõenäoliselt leiavad ründavate gruppide ataaigid aset kontra- ehk vastupidistel kurssidel, millede juures vastase tähelepanu ja kaitsevahendite hajutamine on maksimaalne. Rünnakgruppide manööverdamist võib vastane veel



Vesilennukid neutraliseerivad vastase laeva tegevust udukattega.

raskendada oma manööverdamisega, mis nõuab ründajailt kogu varem kavatsatud tegevuse muutmist.

Siinkohal oleks vahest rünnaktegevusel kasulik järgmisest süsteemist kinni pidada:

1) Pearünnaksuund valitakse udustajate poolt.

2) Suunajad lennukid ja MTP koordineerivad oma tegevust esimeste tegevuse kohaselt ja nii pea, kui vastane on pimestatud udu- või suitsukattega ning saadud vastav signaal — MTP ründavad täie käiguga, hargnedes vastase haaramiseks kahe või enam grupiga.

3) Udustamise algul kerged pommitajad ründavad vastast, nagu oli märgitud eelpool.

4) Pommilennukid ja torpeedolennukid asuvad kahekordsel kaugusel vastasest võrreldes MTP. Nad peavad saama rünnaku signaali ja omades umbes 3-kordse ülekaalu kiiruses alustavad liikumist ühes MTP. Kombineeritud löögi edu kindlustatakse just iga osavõtja tegevuse järjekindlusega, mis on võrdlemisi raske, arvestades rünnaku lühidust aja mõttes.

Peab ära kasutama kõik võimalikud sidevahendid peasignaalide edasiandmiseks, kuid edu seejuures peab kindlustama ikkagi isikliku koosseisu ettevalmistus ja järjekindel treening sel alal.

Kombineeritud löögi võimalus esineb praktiliselt harilikult järgmisil juhtumel:

1) Kombineeritud löök vastase laevadele, mis tulistavad baasi või mis pommitavad rannakindlustisi.

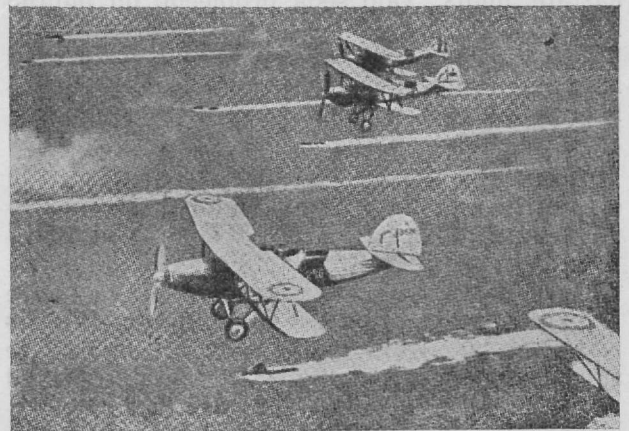
2) Kombineeritud löök laevastiku poolt, mis võtab lahingu vastu artilleeria positsioonil.

3) Kombineeritud löök, mis antakse vastase laevadele lahingus merel.

Kõige rohkem soodsaid tingimusi kombineeritud löögi läbiviimiseks eelpool käsitletud vahendeiga pakub esimene oletus või võimalus. Just seepärast, et vastase tegevus on seotud teatud ajaks rajooniga, millele baseeruvad MTP ja lennukid.

Peale selle tegevus kaldarajoonis pakub suuri soodustusi maskeerimise mõttes (kalda varjus) nii MTP kui ka lennukitele ning lõpuks on võimalik ära kasutada ka sidevaatlusposte ja kohapealseid võimsaid sidevahendeid.

Teine, eriti kolmas variant kombineeritud löögi andmiseks pakub igatahes palju suuremaid raskusi.



Üks rünnakgruppidest — pommitajad ja MTP — siirduvad rünnakusse ühise löögi andmiseks.

Kuigi siin pole käsitletud kombineeritud lööki konkreetsete näidete varal, näib selle teostamine siiski võimalik ja otstarbekohane. Kombineeritud löögi teostamine laevade ja transportide suhtes peaks olema ka täiesti läbiviidav; üldiselt kombineeritud löögi keerulisus nõuab asja igakülgset uurimist nii teoreetiliselt kui ka praktiliselt, mis peaks olema küll üks tänapäeva ülesandeid.

Iv.

Märkmeid allveelaevade arengust.

Leitnant R. J. Kokk.

(Järg.)

b) Allvee liikumapanev jõuallikas.

Pealiskaudsel vaatlemisel näib, et allvee liikumapanev jõuallikas on kõige aeglasemalt ja kõige vähem arenenud perioodil, kui teised komponendid on teinud suuri edusamme. Selles järeluses ei puudu ka tõeterake, kuigi ka selle komponendi juures on tehtud edusamme.

Juba alguses a-laevades tarvitusele võetud akumulaator-elektrimootori kombinatsioon omab veel tänapäeval täit eluõigust. Erialaline kirjandus kui ka igasugused kuuldused kõnelevad tihti leiutistest, et siin ja seal riigis olla edukalt katsetatud mootorit, mis töötab nii vee all kui pealveesõidul. Kahtlematult sellega katsetatakse tänapäeval väga tõsiselt, kuna leiutis võimaldaks a-laevanduses toime panna revolutsiooni. Kuid teisest küljest peab mainima, et mainitud katsed ei ole sugugi viimaste aastate uudis, vaid seda probleemi on püütud lahendada juba aastakümneid. Ja seejuures on täiesti loomulik, et siin või seal on tehtud mõningaid edusamme, kuid probleemi otstarbekohane lahendus ei näi olevat veel saavutatud. Kuid kahtlematult see kunagi saavutatakse.

Akumulaator-elektrimootori kombinatsioonil on valulapseks olnud akumulaator, mille mahtuvuse suurendamine on progresseerunud piiralt. Mahtuvuse suurendamine oleks järelikult tõstnud allvee kiirust ja loomulikult ka allvee tegevusraadiust. Viimase suurendamine oluaks eriti tähtis. Kuid peale vähese mahtuvuse suurendamise on akumulaatoritel suurenenud iga seetõttu, et plaadid materjali ja konstruktsiooni tõttu on muutunud vastupidavamaks. Ka on vähenenud aku üldkaal ampertunni kohta.

Kuna a-laevad peagu eranditult on olnud ja varustatud tina-akudega, siis USA ehitas 1909.—12. a. katseks ühe a-laeva *E 2* Edison raudnikkelakudega. Laev omas pealvee deplamenti 287 t ja vee all 340 t. Seejuures saavutati vee all kiirus 11 sõlme. Kuid see katse on senini jäänud ka katseks, kuna raudnikkelaku suureks miinuseks on tema kaal, mis on märksa suurem kui tina-akul.

Märkimisväärseks iseloomustuseks aku-elektrimootori kombinatsiooni juures on asjaolu, et harilikult meretehnilistes käsiraamatutes antud a-laeva allvee kiirust (8,5—10,5 sõlme) saab a-laev anda ainult väga lühikest aega, s. o. umbkaudselt kuni 3 tunni vältel. Järelikult kui a-laeva juures tuleks küsimuse alla allvee tege-

vusraadius, siis see on otseselt sõltuv kiirusest. Siit järeldub muidugi, et mida vähem allvee kiirus, seda suurem siis ka tegevusraadius.

Senini on a-laevade maks. allvee kiiruseks olnud keskm. 10 sõlme, sellest kõrgemale on väga vähesed läinud. Kuid minevikust vääri- vad märkimist briti a-laevad tüüp *R*, mis ehitati Maailmasõja lõpuperioodil 1917.—18. a. Need laevad omasid kiirust vee all kuni 15 sõlme, seejuures pealvee see oli ainult 9,5 sõlme. *R* laevad olid varustatud ühe diisliga 240 HJ, kuna elektrimootorid andsid 1200 HJ. Deplament oli 420/500 t. Need a-laevad ehitati puht eriuülesannete täitmiseks ja nimetati „Submarine destroyers“ — allveelaevade hävitajateks, milline nimetus juba iseenesest märgib täpselt nende ülesande. Peale suure kiiruse vee all omasid *R*-tüübilised a-laevad tugevat torpedorelvastist, nimelt võõris 6—18" torpedotoru, millele tarvis olid eriti suured torpedode kompenseerimise tangid ühes kiirutusklappidega, et kogulasul a-laev pinnale ei tuleks. Nende a-laevade pealvee manööverdamise võimed olid väga halvad, sest rool oli väike ja oli paigutatud ettepoole propellerit. Allvee manööverdamise võimed olid rahuldavad. Siit võib järeldada, et isegi laeva manööverdamise võimed ohverdati selleks, et vähendada allvee takistust.

Tänapäeval uute rivviastuvate a-laevade juures on märkimisväärne voolujoonelisuse rakendamine, eriti sildade ehituse juures, mille eesmärgiks ei ole midagi muud, kui vähendada veealust takistust ja seega suurendada kiirust resp. tegevusraadiust. See koos juba eelpool mainitud akude arenguga on tõstnud tegevusraadiust, mis näib kõikuvat keskmiselt 100—120 miili 4—5 sõlme juures. Tõenäoliselt uute valmivate a-laevade juures see suureneb veelgi, kuid sellest ei ole veel mingeid andmeid avalikkusel. Kuid kas maksimaalset allvee kiirust tõstetakse üle praeguse keskmise (10 sõlme), seda tuleb oodata seni, kuni selle kohta andmed ilmuvad.

Relvastis.

a) Torpedotorud ja torpeedod.

Tendents torpedotorude arvu suurendada oli tingitud sellest, et suurendada kogulasul torpedode arvu ja seega tõsta tõenäolist tabede protsenti. Siin on jõutud nüüd ka juba teatud piirini, sest üle 6 torpeedo vaevalt saab otse- lasul kogulasul olla, kuna ühelgi a-laeval ei ole rohkem kui 6 toru, mida saab ühes suunas kasu-

tada. Teoreetiliselt on siiski võimalus a-laeval torpeedode arvu kogulasu tõsta kuni arvuni, kui palju on a-laeval üldse torusid. Seejuures tuleks kasutada nurk-vurrseadiseid osas torpeedodes, kuid praktiliselt säärast meetodit tarvitada näib olevat võimatu. Seepärast võib praktiliselt kogulasu suuruseks võtta ikkagi ainult maks. 6 torpeedot, s. o. nii palju, kui on kõige rohkem torusid a-laeva vööris, näiteks kõigil briti a-laevadel ja suuremal osal USA ja jaapani a-laevadel.

Terve rida riike ehitab ka a-laevadele ahtrise torpeedotorud, et kergendada manööverdämist atakeerimisel. Samuti on leidnud kasutamist ka pealisehitise alla ehitatud pöörlevad torpeedoaparaadid pealveelaevade eeskujul, näit. prantsuse, läti, jaapani *Kaigun* tüüpi jne. a-laevadel. Ka Vene tsaaririik püüdis suurendada torpeedotorude arvu a-laevas sellega, et ehitas väljapoole survekeret raamid, milles lebas torpeedo ja kust ta lahti lasti. Sama meetodit kasutasid ka prantslased oma *Ivessel* ja *Lagrange* tüübiliste a-laevade juures ning *Gustave Zédé* omas neid ka 6 tükki. Kuid säärasest torpeedotorude asendamise moodusest on nüüd lõplikult loobunud, sest sellega ühenduses oli rida pahesid. Kõigepealt torpeedo materjalosa ei kannata nii suurt välissurvet välia, kui sügavale a-laev tänapäeval võib sukelduda ja teine asjaolu on sõja korral sügavuspommid, mis võivad panna plahvatama torpeedo lahingupead, kui torpeedo asub lahtiselt raamid. Seepärast ehitatakse kõik väljaspool survekeret asuvad torpeedotorud, ükskõik kas pöörlevad või kinnised, nii tugeva konstruktsiooniga, et nad kannatavad sama välissurvet kui a-laev isegi.

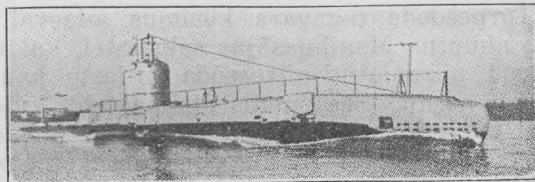
Suurim arv torpeedotorusid on prantslaste *Redoutable* klassist a-laevadel, millede tonnaaž on 1379/2060 t. Neil on 11 — 550-mm torpeedotoru, milledest 4 on vööris ja 2 pöörlevat aparati tekil, üks 3- ja teine 4-toruline. Samuti prantslaste *Requin* (1130/1410 t.) klassi a-laevad omavad 10 torpeedotoru, millest 4 on vööris, 2 aparati à 2 toru tekil ja 2 toru ahtris. Sama arv torpeedotorusid on ka *Surcouf*, kuid neist on 6 toru vööris ja 2 pöörlevat aparati à 2 toru ahtri tekil. Inglastel omas ka *K. 26* kümme toru, milledest muist olid kinnised torud tekil.

Ahtri torpeedotorusid on ehitanud a-laevadesse peale prantslaste veel inglased (*Rainbow* ja *Parthian* klass), sakslased, itaallased, USA jne., kusjuures nende arv üksikus a-laevas ei ole ületanud kahte.

Märkimist väärib, et uemad briti a-laevad, nimelt *Thames*-klass (ehit. 1932—35), *Provoise*-klass (ehit. algus 1933 ja kestab praegu) ja *S*-klass (ehit. algus 1932 ja kestab praegu) omavad torpeedorelvastisena ainult 6 torpeedo-

toru vööris. Samuti omavad uued briti a-laevad *Triton*-klassist ainult 6 torpeedotoru vööris.

Omaval ajal ehitati a-laevades kinnised torpeedotorud tekile kas pealisehitise või silla sisse, nii et nad moodustasid väikese nurga laeva diametraal-tasapinnaga, seejuures olid



Briti „S“-tüübiline allveelaev „Starfish“.

Deplasmant $\frac{640}{945}$ t; relvastis: 6 — 533-mm torpeedotoru ja 1 — 3" õhukaitse-suurtükk.

need suunatud kas vööri või ahtri poole. Säärast viisi tarvitasid prantslased oma a-laevade *Dupuy de Lôme* ja *Sané* juures ja inglased oma a-laevade tüüp *K* juures. Tõenäoliselt säärane moodus võib tulevikus jälle rakendamist leida, kuigi vahepeal see näis tagaplaanile olevat vajunud.

* * *

A-laevades tarvitavate torpeedode kaliiber on praegu võrdlemisi ühtlane kõigis riigis. Maailmasõja perioodist väärib märkimist, et tendents oli sõja kestel suurendada kaliibrit, mis võimaldas tõsta lõhkeaine kaalu lahingpeas ja ka suurel määral kiirust. Sõja lõppedes olid inglastel a-laevades tarvitusel 18" ja 21" (*H* ja *L* klass) torpeedod, prantslastel 18", USA-l 18" ja 21", itaallastel 17,7" ja 18" ja sakslastel üks standard-tüüp 19,7" (50 sm).

Tänapäeval on vastavate riikide allveelaevastikes tarvitusel alljärgnevad kaliibrid: 21" (533.4 mm) on eranditult tarvitusel briti ja USA a-laevastikes. 533.4-mm torpeedode kõrval Jaapan kasutab ka 18" torpeedosid vähemates a-laevades. Saksa a-laevastik kasutab aga 21" torpeedosid täies ulatuses. Prantslased aga kasutavad oma a-laevadel 550-mm torpeedot ja vähemal määral ka 400-mm torpeedot (osal *Diane*-klass a-laevadel).

533.4-mm torpeedo tunnustatud tarvitamine a-laevadel on tingitud asjaolust, et sellekaliibrilisel torpeedol on head taktikalised omadused, nagu küllaldane lõhkeaine kaal ja küllalt suur kiirus. Ka selle torpeedo ulatus on küllalt suur, kuigi see allveelaeva taktikas omab vähemat tähtsust. Veel võiks aga mainida, et sellekaliibrilised torpeedod on küllaldaselt hea materjalosaga, mida võimaldab ehitada selle torpeedo

suurus. Vähemakaliibriliste torpeedode juures kannatab tihti torpeedo materjalosa just väheses ruumi tõttu.

Kõige uuemad mitteametlikud andmed kõnelevad, et briti uutest *Triton-klassi* a-laevades võetakse kasutamisele torpeedod läbimõõduga 24,5" (622,3 mm). Need andmed aga vajavad veel kinnitamist.

Torpeedode tagavara küsimus a-laeval oli eriti akuutne Maailmasõjas sakslastel, kui nad pidasid piiramatut allveesõda liitlaste kaubalaevade vastu. See sundis otsima teid, kuidas seda tagavara suurendada. Ja üks lahendus selleks oli järgmine: väljapoole survekeret pealisehitise alla ehitati survekindlad silindrid, kuhu paigutati siis tagavaratorpeedod. Näiteks saksa a-laevad *U 117* — *U 126* võtsid sel moel kaasa 24 torpeedot, milledest 12 olid asetatud väljaspool asuvatesse silindritesse. Need laevad omasid deplasmenti 1163/1501 t; kiirus 15/7,5 ja pealvee tegevusraadius 11 500 miili 8 sõlme juures. Ka USA a-laevad *Narwhal* ja *Nautilus* omavad praegu 8 säärast silindrit väljaspool survekeret tagavaratorpeedode mahutamiseks.

Kasutada olevail andmeil võivad tänapäeval kõige rohkem torpeedosid kaasa võtta prantslaste *Requin* (1130/1410 t)-klassi a-laevad *Caïman*, *Espadon* ja *Phoque*, nimelt 32 torpeedot. Samuti prantslaste *Surcouf* võib kaasa võtta 22 torpeedot. Teiste riikide laevade kohta puuduvad andmed, kuid üldreeglina võiks võtta, et iga a-laev võib vähemalt kaasa võtta kahekordse arvu torpeedosid, kui on laevast torpeedotorusid. See tähendab üks komplekt torpeedosid asub torudes ja teine on tagavaraks. Kuid kahtlemata paljudel a-laevadel on see tagavara suurem.

b) Suurtükid.

Artilleriarelvastisele kuni Maailmasõjani pandi väga vähe rõhku, kuid piiramata allveesõda kaubalaevade vastu samas sõjas tõestas selle relva tähtsust teatud olukordades. See pärast ka sõja kestel pidevalt tõusis artilleria suurus üksikul a-laeval. Sõja lõppedes oli suurtüki kaliiber sakslastel tõusnud juba kuni 150 mm ja arv kaheni üksiku laeva kohta. Näiteks *U 117* — *U 126* klass (1041/1550 t) omas üht 150-mm suurtükki ja *UK—Helder*-klass (*U 139* — *U 141*) kaks 150 mm suurtükki.

Pärast sõda näis, et artilleria osatähtsus a-laeval veelgi suureneb täiesti arusaamatul põhjusel.

Huvitava eksperimendi tegid inglased sellel alal, nimelt nad alustasid 1917. a. kolme *M*-klassi (1600/1950 t) a-laeva ehitamist. Nende laevade ehitamine lõppes 1920. a. See-

juures need laevad varustati ühe 12" — 35 kal. ja ühe 3" õhukaitsesuurtükiga. Seda 12" suurtükki sai laadida ainult siis, kui a-laev oli pinnal. Pärast laadimist anti suurtükile suur tõstenurk ja laev sukeldus nii, et suue jäi vee pinnale. Nüüd sihiti periskoobiga, milleks toru otsas oli nn. kirp. Laskmine toimus vee all olles.

Säärase kuluka eksperimendi ettevõtmine oli tingitud soovist ehitada veealune monitor ja seda taheti kasutada Flandria ranna kindlustiste vastu. Tegelikult aga õige varsti need laevad ehitati ümber, nimelt *M2*-le ehitati peale angaar lennuki mahutamiseks, *M3* ehitati ümber veeskjaks ja *M1* uppus kokkupõrke tagajärjel 12. nov. 1925.

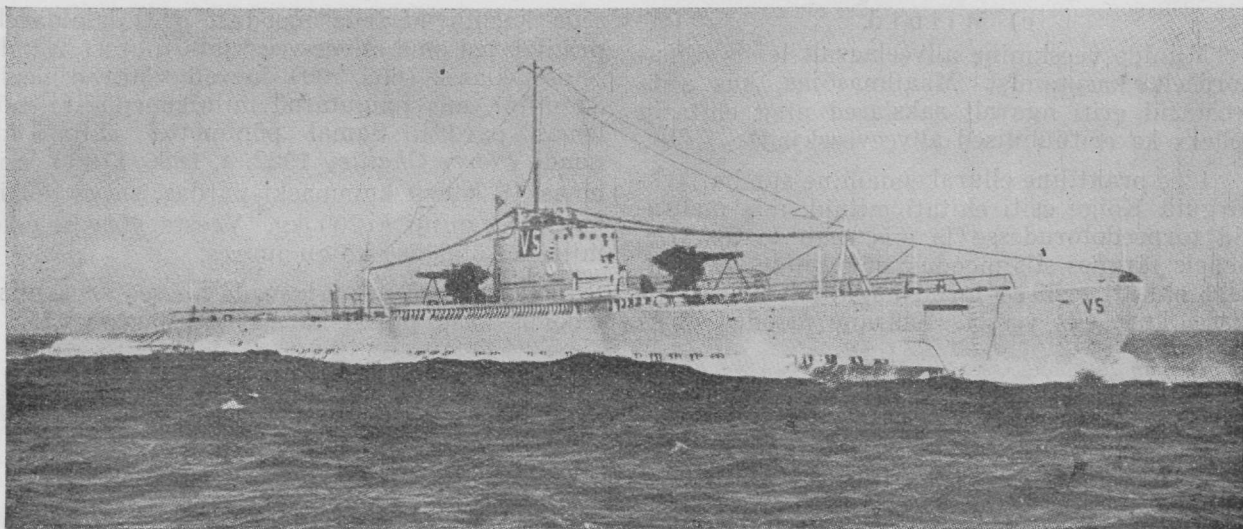
Kui inglased jätkasid pärast Maailmasõda juba sõja ajal projekteeritud *M*-klassi a-laevade ehitamist, siis on see kuidagi arusaadav, kuid järgmise kuluka katse sooritasid nad niisamuti. Septembris 1925 astus rivvi *X1* (2780/3600 t), mis pidi enesest kujutama allveeristlejat. Tõeliselt säärane nimetus on ka täiesti kohane. Laev omas 4—5,2" (132 mm) suurtükki soomustatud tornides à 2 toru tornis. Torpeedotorusid oli 6. Kiirus 19,5/9 sõlme. Laev olla maksnud ühes ümberehitamisega £ 1.044.158. (Ekr. 19.200.000). Kuid selle kuluka katse tulemuseks oli, et briti mereväe juhid jõudsid veendumusele, et allveeristlejate ehitamine ei ole otstarbekohane ja taktikaliselt põhjendatud. Seepärast kõik hiljem ehitatud a-laevad kuigi tonnaazilt küllalt väärivad allveeristleja nime kandmiseks, on siiski varustatud ainult ühe 4" suurtükiga, näiteks *Thames*-klassi a-laevad.

Nagu ikka sõjalaevade ehitamisel püüavad suurriigid üksteisega sammu pidada üksikute laeva tüüpide juures, nii ka siin asusid teised riigid oma a-laevu varustama suuremakaliibriliste ja suurema arvu suurtükkidega. Kõige otsekohele vastuse andis briti *X1*-le Prantsusmaa oma *Surcouf*'iga mis astus rivvi 1931. See laev varustati kahe 8" suurtükiga paigutatud ühte soomustatud torni ühes suure kaugusmõõtjaga. Peale selle on veel 2 — 37-mm õhukaitsesuurtükki. Kuid ka sellele ühele katse-laevale ei ole enam järgnenud teisi.

Märksa tagasihoidlikumalt näisid suhtuvat suurtükirelvastise suurendamisse ja seega targalt säästsid kulusid USA ja Jaapan.

USA relvastas oma 1929—30. a. rivvi astuvad allveeristlejad *Narwhal* ja *Nautilus* ainult kahe 6" suurtükiga. Samuti suur allvee-veeskja *Argonaut* (2710/4080 t) relvastati kahe 6" suurtükiga. Laev astus rivvi maikuu 1928.

Jaapanil astusid rivvi 1924—28. a. allveeristlejad *I1* — *I4* (1955/2480 t) relvastatult



USA allveelaev „Narwhal”. Ehitatud 1930. a. Relvastatud 2 — 6” suurtükiga.

kahe 5,5” suurtükiga. See kordus veel kord 1935/36. aastal, kui valmis said *I 7* ja *I 8*, sest need olid ka relvastatud kahe 5,5” suurtükiga. Kuid siitpeale ühes a-laevade tonnaaži vähendamisega on loomulikult vähenenud ka suurtükkide kaliiber.

Vaadeldes aga nüüd artilleeriarelvastist a-laevadel, mis paari viimase aasta jooksul on astunud laevastike koosseisu, näeme, et artilleeriarelvastis on muutunud peasjalikult õhukaitse-relvastiseks. Loomulikult säärase relvastise ülesanne on siis ka kahesugune: seks on jäänud esialgne ülesanne — teotsemine kaubalaevade vastu ja muud vähem tähtsad ülesanded, mis seotud veepealsete või kaldamärkidega, millele lisaks on tulnud nüüd õhukaitse ülesanded. Seepärast siis ka a-laevu relvastatakse peasjalikult õhukaitse-suurtükkidega ning väga palju vanemaid a-laevu on vahetanud seepärast oma relvastist, eriti vähe- tonnaažiga laevad.

Nii USA uued ehitusel olevad a-laevad *Salmon* ja *Perch*-klassist relvastatakse ühe 3” õhukaitse-suurtükiga. Laevad omavad vastavalt pealvee tonnaaži 1450 t. ja 1330 t. *Pike*-klassi a-laevad, milledest valmis on juba 4 laeva, on

ka varustatud ainult ühe 3” õk.-suurtükiga. Nende tonnaaž on pealvee 1315 t.

Jaapan oma 1919—23. a. ehitatud a-laevad *Ro 51* — *Ro 59* varustas ühe 3” õhukaitse-suurtükiga, sama relvastist omavad ka *Ro 26* — *Ro 28* ja *Ro 17* — *Ro 19* ning *Ro 25*.

Prantsuse a-laevastikust võib näitena tuua *Redoutable*-klassi a-laevad, ehitatud 1928—35. a., ja relvastatud ühe 100-mm õhukaitse-suurtükiga ja kahe 13-mm õhukaitse-kuulipildujaga; *Saphir* (ehit. 1928—35)-klassi laevad ühe 75-mm õhukaitse-suurtükiga; *Diana*-klassi laevad (ehitatud 1929—34) ühe 75-mm õk.-suurtükiga ja *Requin*-klass — 1 — 100-mm õk.-srt. ja kaks kuulipildujat.

Saksa a-laevadel on: 712-tonniseil üks 105-mm ja üks väikesekaliibriline õhukaitse-suurtükk. 500-tonniseil üks 88-mm ja üks väikesekaliibriline õhukaitse-suurtükk ja 250-t ainult üks väikesekaliibriline õhukaitse-suurtükk.

Ka N. Vene uued keskmise ja väikese dep-lasmendiga a-laevad omavad ainult õhukaitse-relvastist väikesekaliibriliste suurtükkide näol.



Briti allveelaev „M 2”. Pildil näha angaar ja kraana lennuki tõstmiseks.

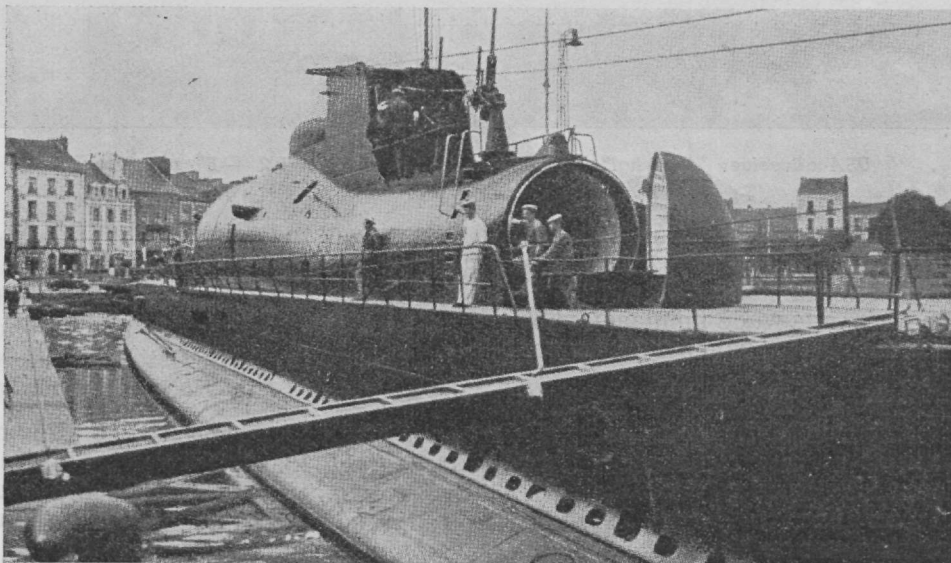
c) Miinid.

Miinide veeskmine allveelaevvalt leidis esmakordselt kasutamist Maailmasõjas, kus seda teostasid eriti agaralt sakslased ning ehitasid selleks ka eritüübilised allveeveskjad.

Idee praktiline ellurakendamine sündis järkjärgult. Kõige esiti ehitati miinid, mis mahtusid torpeedotorudesse ja siis sealt lasti välja. Sellele järgnes siis moodus, et miinide veeskmi-seks ehitati erilised torud harilikult laeva aht- risse, kust siis veesti. Säärane moodus püsis

seada kasutavad seda moodust eriti laialdaselt prantslased oma allvee-veeskjate juures. Nende *Saphir*-klassi (669/900) laevad võtavad peale 32 miini, mis paigutatud miinikaevudesse mõ- lemas pardas. Samal põhimõttel ehitati ka nende *Pierre Chailley* 1922. a. (886/118 t), mis omas 16 kaevu kummaski pardas, seega võttis kaasa 64 miini à 200 kg. Veesta võis ta neid miine 6-sõlmelise käigu juures.

Peale prantsuse a-laevade on see veeskmise moodus kasutamisel ka soome a-laevades.



Prantsuse allveelaev „Surcouf“.

Ehitatud 1931. a. Pildil näha ankaar, mille uks on lahti ja sillal õhukaitse-suurtükid.

kuni Maailmasõja lõpuni, näiteks olgu maini- tud saksa UE II (U 117—126) klass, ehit. 1918. See a-laev-veeskja võis kaasa võtta 42 miini, kuid stabiileedi tõttu pidi seda arvu vähen- dama 32-ni. Kuid säärast veeskmise moodust kasutatakse ka tänapäeval. Nii on itaallaste *Corridoni*-klassi a-laevadel (ehit. 1929—30) kaks veeskistoru ja laevas 24 miini; praegu ehitamisel olevatel itaalia a-laevadel *Foca* ja *Zvea* on samuti 2 veeskistoru. Itaalia *Balilla*- klassi a-laevadel on ahtris üks eriline pikk toru miinide veeskmiseks. Laev võtab kaasa 16 miini.

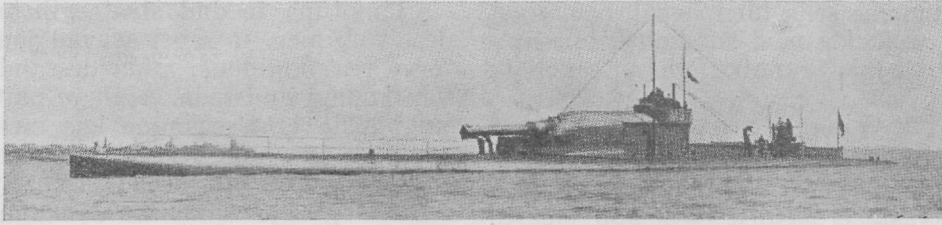
Teine moodus miinide veeskmiseks oli ja on praegugi terves reas riiges tarvitusel, s. o. a-laeva küljepealsetesse sukeldustankidesse on ehitatud erilised miinikaevud, mis mahutavad harilikult 2 miini. Säärane moodus leidis kasu- tamist inglise *L*-klassi (I seeria L1 — L8) juures, mis ehitati Maailmasõja ajal. Pärast

Kolmas moodus a-laevast miinide veeskmi- seks on lint-seadeldis, mis on ehitatud ahtrisse pealisehitise alla. Sellele lint-seadeldisele on on siis asetatud miinid, kusjuures linti võib liikuma panna soovitud kiirusega. Säärased seadised on kasutamisel ka pealveeveskjates.

Prantslased eitasid 1921. a. a-laeva-veeskja *Maurice Callot* katseks. See laev oli varustatud ahtri pool silda pealisehitise all kolme horison- taalse lint-seadisega, mis mahutasid 27 miini à 200 kg. Laeva deplasment oli 932/1298 t.

Briti *Porpoise*-klassi allvee-veeskjate juures on kasutamisel ka samasugune lint-seadeldis.

Suurim allvee-veeskja kuulub USA-le. Sel- leks on *Argonaut*, mis astus rivvi 1928. a. Selle laeva deplasment on 2710/4080 t; kiirus 14,6/8 sõlme; meeskond 89; relvastis: 2 — 6" torpeedotoru ja 60 miini.



Briti allveelaev „M 3“. Pildil näha 12" suurtükk.

A-laeva varustamine lennukiga.

Pärast Maailmasõda mõne aasta vältel tekkis idee varustada a-laeva lennukiga, et sellega suurendada a-laeva silmapiiri. Idee praktilisuse katseks võtsid inglased ühel *M*-tüübilisel a-laeval 12" suurtüki maha ja ehitasid selle asemel ühe vesilennuki jaoks angaari. Kuid see laev, nimelt *M 2*, hukkus hiljem. Pärast seda inglased on loobunud a-laeva varustamisest lennukiga.

Jaapan varustas oma a-laeva *I 5* (1955/2500 t), ehit. 1931, ühe vesilennukiga, mis oli paigutatud ahtritekile pealishitise alla ehitatud torukujulisse angaari. Vesilennuki tiivad on kokkupandavad.

Itaalia on väikese vesilennukiga varustatud *Ettore Fieramosca* (1340/1788 t), ehit. 1929. a. Ka sellel asub angaar tekil silla juures.

Prantslastel on *Surcouf* varustatud ühe vesilennukiga, kusjuures angaar on ehitatud ahtri poole silda tekile.

Kuid ka see vaade, varustada a-laevu lennukitega, näib olevat möödunud, sest eespoolmainitud katseile ei ole enam järgnenud teisi. Selle küsimuse on otsustanud puhtpraktilised raskused. Kõigepealt sünnitab raskust angaari konstruktiivne külg, mis nõuab erilisi ettevaatuse abinõusid, et see mitte lekkima ei hakkaks ja teiseks lennuki veepinnale asetamine ja sealt uuesti angaari tõstmine lahtisel merel on kahtlemata raske. Seepärast selle lennuki kasutamine tegelikus olukorras on võimalik harukordadel, millele on aga täiesti asjatu ohvriks tuua muid tarvilikumaid a-laeva taktikalisi omadusi.

* * *

Kahjuks pole võimalik käsitleda ja võrrelda muid a-laeva taktikalisi omadusi, mis ei ole sugugi vähem tähtsad kui eespoolmainitud. Kuid nende kohta ei ole kasutada mingisuguseid andmeid, sest need andmed on harilikult täiesti salajased ja seepärast kättesaamatud.

Üks dessantoperatsioon ja selle õpiseid.

Leitnant A. Pääbus.

Meri on aegade jooksul etendanud rahvaste elus määravat osa. Rahva kultuuriline õitseng, tema vägevuse kasv ja selle kadumine on tihe- das seoses olnud merel arenevate sündmustega. Kauged, sagedasti salapärased rannad on alati köitnud inimese meeli. Kuid ka tuntud rannad on avatlenud inimesi. Enamikul juhtudel uustulnukel on uue kodu loomisel tulnud pidada veriseid võitlusi põlisrahvaga. Jättes vaatluse alt välja kaugema mineviku, võiks märkida, et nii näiteks anglide, jüütide ja sakside sissetung V sajandil Britannia saartele võis toimuda vaid pärast seda, kui Albioni keldide rühmad olid eest läände surutud. Pärast Ameerika avastamist a. 1492 suundusid sinna peagi hispaanlaste ja portugallaste vallutusjõugud nn. konkistadoorid, avatletud vanade kultuurriikide rikkusist. Sissetungijad võisid vaid pärast in-

kade ja Kito riikliku korralduse hävitamist tunda endid enamvähem koduselt. Ka inglise puritaanide asumine P.-Ameerika mandrile koos prantslaste ja hollandlastega nõudis pikaajalist pinevat võitlust punanahkade vastu. Inglise kaubakontorite sissetung Indiasse XVI sajandil ja selle järkjärguline allaheitmine nõudis raskeid ohvreid. Kõikides eespooltoodud võitlustes relvad ja olukorrad olid väga erinevad ja muutuvad, kuid sõdimisviisid, printsiibid olid muudetud. Printsiipe olemasolu on avastatud mineviku uurimisega, selgitades ühtlasi nende muutumatust aegade jooksul võitude ja kaotuste ajaloos. Neis võitlusis merd kasustati ühendusteena; lahingud merel esinesid veel harva ja nad kandsid juhuse iseloomu. Vaid pärast kestvaid meresõdasid XVI ja XVII sajandil omandas meri sõjaliselt selle tähenduse,

nagu meie tunneme seda tänapäeval. Seepärast ongi huvitav vaadelda neid sündmusi, mis arenesid merel vastase ranniku vastu sellel ja hilisemal ajal.

Meid peaksid huvitama operatsioonid vastase ranniku vastu, kuna ka meie riigi territooriumi peagu $\frac{2}{3}$ perifeeriat uhuvad veed, mis võimaldavad vastasel aastast 8—9 kuu jooksul ette võtta operatsioone meie ranniku vastu. Meie riigi tulunduslik olukord sunnib meid eriti valvel olema merel arenevate sündmuste vastu, sest enamik sellest, mida vajame lahingus (relvad, laskemoon, lõhkeained, arstimid jne.), tuleb meil sisse vedada ja peamiselt just merd kaudu. Peamiselt just see asjaolu sunnibki vaatlema, kuidas on toimunud ja milliseid sõjalisi võtteid võib kasutada vastase ranniku vastu ning millal need õnnestuvad ja millal mitte.

Võttes vaatluse alla vaid ühe ühendatud operatsiooni (dessant) teostamise vastase ranniku vastu, peame enne peatuma mõne üksiku põhialuse juures, mida mainitud operatsiooni teostamisel silmas peab pidama. See on mere ja sellel valitseva olukorra küsimus. Nende aluste väljatoomiseks peab paratamatult laskuma ajalukku, et sealt, minevikku vajunud sündmuste analüüsimisega võiksime jõuda seisukohani, millal ühendatud operatsioon õnnestub, millal ta võib õnnestuda ja millal ta ei õnnestu. Selle küsimuse uurimisel on kindlasti peamiseks takistuseks mere vaba kasutamise probleem või nn. kontrolli saavutamise küsimus ühendusteel. Sellest alusest lähtudes võib mere strateegiline olukord olla kolmesugune¹⁾.

1. Ükskõikne (indifference); siin meri, sellel asuvate merejõududega jääb tegevusest kõrvale. Tegutseb vaid maajõud.

2. Vaieldav (disputed command). Siin dessant võib vastase merejõudude löögi alla sattuda kas üleminekul, maabumisel või siis, kui dessant on maabunud. Kõik need kolm kallale tungi võimalust on dessandile väga ohtlikud ja kui kallale tungivad jõud on küllalt tugevad, siis on dessandi hävinemine peagu kindel.

3. Tagatud (assured command). Siin kas puudub üldse vastase merejõud, mis võiks dessandi tegevust tõkestada, või kui see ongi, siis ei jõua ta kohale enne, kui operatsioon on juba lõppenud. Ajalugu tunneb vaid ühte näidet, kus sõdivaist poolist üks omas täielikku kontrolli merede üle, omades sellega tagatud olukorda merel ja nimelt Krimmi sõjas. Selles sõjas osa vene laevastikku oli suletud Balti merre ja teine osa hävitati Sevastopoli reidil.

Tingituna toodud strateegilistest olukordadest võib meri ja sellel asuvad jõud seada üles terve rea tingimusi, mida dessandi teostaja ei tohi kunagi unustada. Ajalugu näitab, et nende tingimuste ignoreerimine kas meelega või juhuslikult on viinud dessandi hävinemisele. Vaid erakordne õnn on jätnud riskeerijaid karistamata, nagu see sündis ka dessandi maale saatmise korral Krimmi poolsaarele. Inglise Klinglake oma teoses „The Invasion of the Crimea“ nimetas selle operatsiooni „avantüüriks“, mis on jäänudki nimeks seda liiki ettevõtetele.

Et selgusele jõuda, millal võib dessanti teostada ja millal mitte, selleks võtame vaatluse alla just merel valitseva vaieldava merekasutamise olukorra, sest nii indiferentne kui ka tagatud olukord antud juhul ei paku mingit huvi — mõlemas olukorras on meri ühes sellel asuvate jõududega kas välja lülitatud, ei teotse üldse või jõuab kohale hilja.

Huvitavamaid näiteid on Napoleoni dessandi teostamine Egiptusesse, mis teatavasti lõppes üsna kurvalt: alul kohe Abukir ja hiljem armee kapituleerumine.

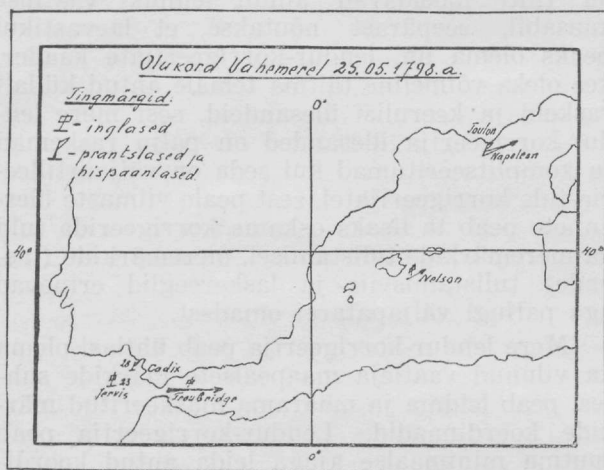
Dessandi korraldamiseks oli olukord küllaltki avatlev: suurem osa inglaste laevastikust (118 liinilaevast) oli laiali paisatud kaugetele merele, nii näit. oli Kap-Hornis (Healootuse neem) juures 11, Lääne-Indias 16 ja Põhjameres 19 laeva jne.

Dessandi teostamise momendiks oli olukord kujunenud järgmiseks. Juba 1796. a. surus Prantsuse-Hispaania ühendatud laevastik inglased Vahemerest välja. Pärast järgneval aastal löödud inglastele väga õnnelikke lahinguid (eriti St. Vincenti) jäi hispaanlastel siiski rivvi 28 laeva. Selle laevastiku valveks Cadixi ees seisis John Jervis oma 23 laevaga. Need olid ka ainsad inglaste laevad, mis asusid Vahemere läheduses. Lahkuda aga Cadixi juurest nad ei võinud, sest siis oleks võinud Cadixis asuv laevastik ühineda kas Brestis asuva 12—15 — või Toulonis asuva 13 prantsuse liinilaevaga. Seda ei võinud inglased lubada. Ülejäänud inglaste 95 liinilaeva oli laiali üle terve maailma, nii näiteks oli Lääne-Indias 16, Healootuse neem juures 11, Inglise kanali mitmes punktis kokku 48 liinilaeva (viimastest 18 seisis varus) jne. Prantslased lugesidki Vahemerd indiferentseks ja selle tõukel asusid dessandi ettevalmistamisega Egiptusse, koondades Touloni ja Genuasse 400 transportlaeva ja 36 000 meest. Samas asusid ka 13 liinilaeva ja 59 mitmesugust sõjalaeva, esimesed, s. o. liinilaevad Toulonis.

Inglased, kuulnud prantslaste jõudude koondamisest Vahemere rannikule, saadavad 30. 04. 1798. a. Nelsoni 3 liinilaeva, 2 fregati ja 1 väiksema laevaga Touloni ette valvele, lubades Nel-

¹⁾ Colomb „Morskaja voina“, lk. 304.

sonile saata veel laevu tema laevastiku tugevdamiseks. Nelson satub aga 22. 05. tormi ja tema lipulaev kaotab kolm päeva enne prantslaste dessandi väljumist (25. 05.) masti. Nelson, kuulnud prantslaste siirdumisest merele, jääb Touloni ees ootama toetuslaevu, mis jõuavad Troubridge'i juhatusel kohale 07.06. Nüüd on Nelsoni käsutuses 14 liinilaevast koosnev eskaader ja ta asub Napoleoni tagaajamisele.



Olles elukutseline, andekas mereväehvitser, Nelson peab meeles meresõja printsiipide nõudeid. Ta seab enda eesmärgiks: 1) hävitada vastase dessantarmee, kes asub transportlaevadel ja kui seda pole võimalik ilma prantsuse eskaadriga lahingusse astumata, siis 2) siduda vastase eskaader enda külge, et osa laevastikust võiks tõkestamatult uputada transpordet.

Selle kava realiseerimiseks jagab Nelson laevastiku kolme ossa, kolme „alleskaadrissi“¹⁾. Kaks alleskaadrit, kumbki 4 laeva, pidid atakeerima vastase sõjalaevu ja kolmas, kus oli 6 laeva, pidi ründama transpordet, uputades viimaseid.

Pärast mõneajalist eksisõitu Nelson tabab Napoleoni laevastiku 01. 08. Abukiri juures madaliku taga ankrul. Öises lahingus Nelson hävitab prantsuse laevastiku peagu täielikult. Lahingu tulemuseks oli, et prantsuse armee kommunikatsiooniliin oli läbi lõigatud. Sõjavarustise ja elutarvete juurdeveo katkemise tõttu oli Napoleoni armee sunnitud lõplikult kapituleeruma 1801. aastal. Selliselt lõppes nn. Egiptuse operatsioon.

Mis põhjusel see operatsioon ebaõnnestus?

Olnuksid dessandi korraldamiseks perspektiivid märksa paremadki, kui nad tegelikult

¹⁾ J. Corbett „Nekotorõje printsipõ morskoi strategii“, lk. 169.

olid, oleks selle operatsiooni ettevõtmine siiski täielises vastuolus meresõja printsiipidega. Napoleon ei oleks pidanud selleks operatsiooniks laevastikku siduma dessantarmeelega. Soovides anda lööki „inglise armee tiivale“ Egiptuses, kordas ta Medina Sidonia viga Armada sõjakäigu korraldamisel.

Napoleon rajas oma ettevõtte mere indifferentsusele, mida see aga ei olnud, muutis ta selle kasutamise laevastiku kaasavõtmisega kindlasti vaieldavaks. Admiral Colomb'i arvates oleks dessandi katmiseks jätkunud ka ühest fregatist²⁾, sest Vahemeri oli ju tegelikult inglasedst lage. Touloni liinilaevastik oleks pidanud jääma kohale kahel põhjusel ja nimelt:

1. Cadixi ees asuv Jervis'i laevastik oli võimeline eraldama endast laevu, millede arv võrduks Touloni laevadega ja seega kallale tungides dessandile merel võiks selle kui mitte hävitada, siis vähemalt tekitaks väga raskeid kaotusi.

2. Touloni laevastik oleks pidanud jääma dessandi kätteks Vahemere lääneossa, sest sel juhul poleks ükski inglise admiral julgenud oma selga pöörata Toulonile. Pealegi võis ju tegevusse astuda ka hispaania Cadixi laevastik.

Oleks aga prantsuse Touloni laevastiku juht Brueys kohe teinud katset Cadixi eskaadriga ühinemiseks, siis inglased vist ei teeks katsetki Vahemeres kontrolli oma kätte võtmiseks, sest selleks oli nende laevastik liiga killustatud ja kinni muude ülesannetega. Prantsuse laevastiku parim kasutamiseviis olnuks — kui see jääks just Vahemere lääneossa hoides sellega inglasi Gibraltari rajoonis, seda aga prantslased ei teinud ning muutsid oma operatsiooni „avantüüriks“, kandes selle eest ka väga raskeid järeltusi. See oli aga vale strategia viil. Vale arusaamine meresõja printsiipidest tõi Napoleonile selle kaotuse.

Toodud operatsiooni kirjeldusest nähtub selgesti, et põhiprintsiipide ignoreerimine või unustamine toob endaga tavaliselt kaasa raskeid kaotusi. Arvestanud mere indifferentsust prantslased kas „unustasid“ inglased täielikult või läksid välja lootes nende passiivsusele. On õige, et Vahemeres polnud inglasi, kuid nad olid siiski selle vahetus läheduses, Cadixi ees ja küllaltki tugeva eskaadriga. Jätnud aga inglased sinna täiesti valveta ja vabaks ei võinud nad lootagi, et nad jäävad passiivseks pärast seda, kui kuulevad dessandi lahkumisest.

Kõigest toodust selgub, et kui tõesti kavatsetakse teostada suuremat operatsiooni vastase ranniku vastu merd mööda, mille kasutamine on väga vaieldav, siis peab seda operatsiooni

²⁾ Colomb „Morskaja voina“, lk. 232.

Laevaartilleeria-tule korrigeerimine lennuki andmetel.

Leitnant R. Hiisaar.

Kaasaegne laevaartilleeria laskeulatus ületab kaugelt pursete nähtavuse ja suuremate kaliibrite juures isegi märgi nähtavuse piiri. Laevaartilleeria kiire areng ja laiaulatuslik suitsukatete tarvitamisele võtmine teevad tule korrigeerimise ja võib olla, isegi sihtimise väga aktuaalseks küsimuseks.

Oskus laevaartilleeria tuld juhtida nägemata märgi pihta võimaldab ühtlasi enda ja vastase vahele suitsukatet teha, segades ja takistades vastase vaatlusi meie suhtes.

Veel suurem tähtsus kui liikuvate märkide tulistamisel, on laevaartilleeria-tule korrigeerimisel lennuki andmetel kaldamärkide tulistamisel, nagu rannapatareide tulistamisel, rinde tiiva toetamisel, dessandi saatmisel ja ettevalmistamisel jne.

Laeva suurekaliibrilise artilleria peamiseks märkideks on suured laevad, lahtised ja tornides asuvad rannapatareid. Nii ühed kui teised on merelt sagedasti halvasti näha või koguni nägematud.

Keskkaliibrilise laevaartilleeria peamiseks märkideks on lahtised rannapatareid, mis peaaegu alati on otsese vaatluse eest merelt varjatud.

N. Venes on maapealsete nägematute märkide tulistamisel väljapatareidest tarvitamisele võetud laskeviisi tule korrigeerimisega lennuki andmete varal, millist laskeviisi loetakse seal praegu kõige ratsionaalsemaks. N. Vene suurtükiväe eeskiri nõuab väljapatarei tule mahasurumiseks 10 km kaugusel, juhul, kui märgi koordinaadid on kantud kaardile õhuülesvõtte alusel ja oma patarei asukoht on täpselt teada, 9 — 152-mm kahurit; kui märgi koordinaadid on määratud optilise või häälelise luure alusel — 14 — 152-mm kahurit; laskmisel aga ilma eellaskmiseta samadel tingimustel nõutakse esimesel juhul 22 ja teisel juhul isegi 30 — 152-mm kahurit.

Laskmisel lennuki vaatluse abil ühes eellaskmisega, vaatamata laskekaugusele, nõutakse 2 kogulasu korrigeerimiseks 6 ja 3 kogulasu korrigeerimiseks ainult 4 kahurit.

Eelpool toodud suhtelisest kahurite vahekorrrast selgub, kuivõrd kõrgelt hinnatakse seal tule korrigeerimise tähtsust lennuki vaatlusel.

Laevastiku operatsioonid kaldaesemete vastu on tihti mõeldavad ainult lennuki vaatluse kaasabil, seepärast nõutakse, et laevastikul peaks olema nn. lendur-korrigeerijate kaader, kes oleks võimeline täitma temale antud küllalt raskeid ja keerulisi ülesandeid, sest mere lendur-korrigeerija ülesanded on palju raskemad ja komplitseeritumad kui seda on väljaartilleeria-tule korrigeerijatel, sest peale viimaste ülesannete peab ta lisaks oskama korrigeerida tuld ka meremärkide tulistamisel, meremärkide (laevade) tulistamisviisi ja laskereeglid erinevad aga paljugi väljapatarei omadest.

Mere lendur-korrigeerija peab ühtlasi olema ka vilunud vaatlaja maapealsete märkide suhtes, peab leidma ja määrama maskeeritud märkide koordinaadid. Lendur-korrigeerija peab suutma minimaalse ajaga leida antud koordinaatide abil maastikult märke, veel enam, ta peab suutma avastada ka uusi olemasolevaid märke.

Tulistamisel lendur-korrigeerija kaasabil omab suurt tähtsust kahekordne side laeval oleva tulejuhi ja lendur-korrigeerija vahel. Side peab olema kiire ja kindel ja garanteeritud vastase segamise eest. Sidekood peab olema niivõrd lihtne, et lendur-korrigeerija kui ka tulejuht võiksid maksimumi vajalikke käsklusi ja signaale peast teada, ilma et vaja oleks seda tabelist otsida.

Korrigeerimise tehnika, s. o. kogu lasu keste kindlaksmääramine märgi suhtes laskmisel kaldamärkide pihta, nõuab korrigeerijalt suurt vilumust mitte üksnes kallangu määramisel, vaid isegi ka lõhengute vaatlusel. Samal ajal, kui lõhengud merel on vähegi soodsa ilmastiku juures võrdlemisi hästi näha, on kaldamärkide tulistamisel suur tähtsus just maastiku iseloomul, kus märk asub.

Metsasel maastikul on lõhengud võrdlemisi halvasti näha ning nõuavad vaatlajalt suurt pingutust ja vilumust nende leidmisel.

kas 1) katma niivõrd tugeva laevastikuga, et see suudaks tagasi lüüa kõik vaenlase katsed kommunikatsiooniliini katkestamiseks või 2) täiesti eraldi ekspeditsioonist pidama sellist laevastikku, mis on suuteline võrdsetes oludes tagasi lööma kõik kallaletungid, mis kuidagi

võiksid ohustada dessandi läbiviimist. Vaid siis võib loota, et dessant üle vaieldava mere võib õnnestuda. Soovitakse aga saada täielist kindlustust, siis peab katma transpordet ja ka omama sellist laevastikku, mis võib vastase löögid tagasi lüüa.

Pehmes pinnas mürsud võivad jääda hoopis plahvatamata või anda sügavad maa-alused lõhngud-kamufletid, mis võivad vaatlajale jääda nägematuks. Purunevad mürsud annavad kõrge, võrdlemisi kitsa ja ruttu kaduva lõhngu.

Kõvas pinnases on lõhngud madalad ja laiad; aeglaselt allalangev tolm laseb vaadelda lõhnguid kauemat aega.

Samuti suurt harjumust ja vilumust nõuab kogulaskude kallangute määramine märgi suhtes. Kallangute määramise täpsusest oleneb turmamisele ülemineku kiirus ja seega ka märgi hävitamine. Kallangu hindamise täpsus omab veel suuremat tähtsust laskemoona kulumisel teatud märgi hävitamiseks.

Sageli sunnivad vastase õhukaitsevahendid eellaskmise korrigeerimist lõpetama juba esimeste kogulaskude järele; kui korrigeerija esimesed vaatlused polnud küllalt täpsed, nõuab märgi hävitamine väga suurt aja- ja laske-moona kulu.

Iga lendur-korrigeerija peab suutma juba esimese kogulasu kallangu määrata täpselt, et teise kogulasuga saada kindlat katangut; see omakorda oleneb suurel määral märgi koordinaatide kindlaks määramise täpsusest; mida väiksemad on kallangud, seda kergem ja lihtsam on korrigeerijal teha vaatlusi. Täpse kallangu kindlaks määramine, kui seda tehakse silmamõõdu järele, nõuab suurt vilumust kauguse hindamises, mida saavutatakse süstemaatilise, üksikasjalise harjutuse läbi.

Laevaartilleeriatule korrigeerimine mere-märkide (liikuvate laevade) järele erineb paljugi kaldamärkide korrigeerimise viisist. Erinevus ilmneb kõigepealt juba laskeandmete ettevalmistamises. Kaldamärkide tulistamise korrigeerimisel seisneb vaatlajakorrigeerija peamine ülesanne märgi leidmises ja tema koordinaatide täpses kindlaks määramises kaardil, edasi andes neid laevale, mille alusel laeval olev tulejuht valmistab ette laskeandmed eellaskmiseks. Merel liikuva märgi koordi-

naatide kindlaks määramine enne laskmist ka ligikaudse täpsusega osutub harilikult võimatuks, seepärast lendur-korrigeerija peab näitama täpse suuna märgile antud momendil ja ühtlasi määrama ka kauguse tulejuhist kuni märgini, mida võib saavutada manöövriga lennukil oma tulejuhist kuni märgini.

Peale selle lendur-korrigeerija peab määrama laeva tüübi, võimalikult täpselt märgi kursi ja kiiruse ning tegema vaatlusi, kogu aeg jälgides ka vastase manööverdamist.

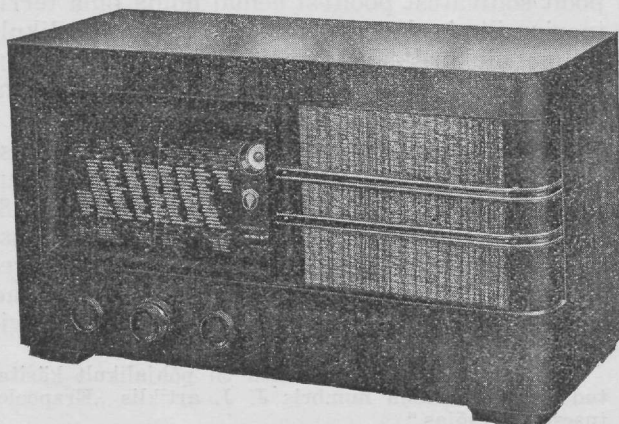
Veel suurem tähtsus kui kaldamärkide on kiirusel meremärkide tulistamisel, sest kaldamärkidenä esinevad peamiselt seisvad esemed, kuna aga laevad kui liikuvad esemed võtavad tarvitusele kõik abinõud, et manööverdamisega nurja ajada eellaskmist või välja pääseda turmlaskmise alt. Eellaskmise peale kulutatud aeg oleneb esialgsete kallangute määramise täpsusest ja siin peab veel kindlamalt kui kaldamärkide tulistamisel kinni pidama nõudest, et juba teise kogulasuga saada katangut, andes vastasele kiireid, võimsaid ja otsustavaid lööke.

Kui laevastik väljub operatsioonile kaldamärkide tulistamise eesmärgiga, siis lendur-korrigeerijaid võib välja kutsuda oma baasidest, kui viimased ei asu liiga kaugel rünnatavatest esemetest.

Kui laevastik väljub mereoperatsiooni eesmärgiga, s. o. kui oodata on merelahingut, siis lahingu algust aja ja koha suhtes on võimatu ette aimata, sest tihti on ootamata kohtamine vastasega alati võimalik.

Merelahing on lühikene, mille kestust võib arvestada minutitega, seepärast lendur-korrigeerija väljakutsumine oma baasist jääb alati hiljaks, selle vältimiseks peavad laevad omama oma lendur-korrigeerijaid. Võib ette ütelda, et ükski tuleviku merelahing pole mõeldav lendur-korrigeerija kaasabitaga. On möödunud ajad, kus miinilaevad läksid ründama vastase peajõude hea nähtavuse juures.

Saksa admiral Scheer'i poolt ettevõetud



AGA-BALTIC raadiovastuvõtja
viimistletum aparaat raadioturul.

AGA-BALTIC raadiotelefoni ja telegraafiseadeldised laevadel on moodsamad omal alal.

ESINDUS JA LADU:

A. SELLING & Ko

TALLINN, VENE TÄNAV 11

Julge rünnak oma lahinguristlejatega inglise Grand Fleet'i vastu, eesmärgiga lahti kiskuda oma peajõude Jutlandi lahingust, läks sakslastele väga kalliks maksma nii isikliku koosseisu kui ka materjalosa arvel ja õnnestus ainult tänu halvale nähtavustingimusele, ja seda halba nähtavustingimust luuakse nüüd nii rünnakuks kui ka lahtikikumiseks kunstliku suitsukattega ja pool, kellel on siin kasutada õhuvaatlusi, jääb soodustatumasse olukorda, omades eduks eeldusi. Peab alati olema ette valmistatud selleks, et igal momendil oleks võimalik laskmiselt nähtava märgi pihta üle minna laskmisele nägematu märgi pihta. Igal võimalikul juhul peaks lendur-korrigeerija vaatlusi tegema juba lahingu algusest peale, olenemata sellest, kas laev tulistab nähtavat või nägemata märki, kusjuures eeltingimuseks jääks asjaolu, et surnud ajad kogulasu langemisest kuni korrektuuri tegemiseni ei ületaks, ehk kui ületaks, siis ainult vähesel määral nähtava märgi pihta tulistamise surnud aja. Organisatsioon tulistajal laeval peab olema säärane, et üleminek ühelt laskeviisilt teisele ei oleks keeruline ega nõuaks erilisi lisatoiminguid.

Laevad, millede laskekaugus ületab märgi ja pursete nähtavuse piirid, peavad esmajoones

omama lendur-korrigeerijaid, kuid et nähtavuse piirid pole alati seoses üksnes suurte laskekaugustega, vaid rohkem nähtavustingimustega, seepärast nii lahingulaevad kui ka kerge-ristlejad peavad omama lendur-korrigeerijaid.

Mitte üksnes laeval, vaid veel enam igal rannapatareil peab olema kasutada lendur-korrigeerija, sest ükski vastane ei riskeeri päeval, hea nähtavuse juures mööduda patareidest ega läbistada miinivälja traaleriteta, ilma et liiguks suitsukatte varjus.

Lendur-korrigeerijad peavad tundma laeva kui ka rannapatareide laskereegleid, lasketeooriat ning laskeorganisatsiooni.

Eeltoodud kirjeldus sisaldab N. Vene suur-tükiväelaste-eriteadlase kaalutlusi, vihjeid ja nõudeid laevade ja rannapatareide tule korrigeerimisel õhuvaatluse abil; nende ridade vahelt võib ühtlasi ka välja lugeda praegust kui ka lähemas tulevikus nõutavat uut tulistamis-organisatsiooni laevades kui ka rannapatareides, eriti just nägematute märkide tulistamisel. See küsimus on ikka enam ja enam N. V. laevastikus ja rannapatareides saanud juba akuutseks nõudeks, millest võiks nii mõndagi vastavat järeldust teha.

Meie neutraliteet ja selle kaitsmine merel.

Leitnant R. J. Kokk.

Praeguse rahvusvahelise pineva olukorra, kus õhk on täis sõjaohu rohkem, kui kunagi varem pärast Maailmasõda, vaatavad väkeriigid murega tulevikku. Nende loomulikuks sooviks on ainult hoida ja kaitsta oma iseseisvust. Selle järeldusena on nende välispoliitika ainukeseks eesmärgiks olnud hoida end täiesti neutraalne ja mitte siduda end mingisuguste riikide rühmitustega, millede vahekorrad võiksid kord välja viia relvastatud kokkupõrkeni. Säärane põhimõte on olnud ka meie välispoliitika aluseks, mida on korduvalt toonitatud meie riigijuhtide poolt.

Hiljuti näis, et kardetud kahe riikide rühmituse kokkupõrge on väga tõenäoline. Ühe riikide rühmituse moodustavad Berliin-Rooma-Tokio kolmnurga ümber koondunud riigid ja teisel pool asuvad demokraatlikud riigid Briti, Prantsuse, Tšehhoslovakkia ja teised, kes püüavad kaitsta status quo'd Euroopas.

Pealiskaudsel vaatlemisel näib, et nende riikide kokkupõrke puhul piisab meil vaid deklaratsioonist, et meie tahame neutraalseks jääda. Kuid asja sisuline külg ei ole aga sugugi

nii lihtne. Paljas tühjasõnaline deklaratsioon ei ole veel küllaldane selleks, et sõdivad pooled seda austaksid. Selleks on veel tarviline, et meie deklaratsiooni selja taga seisaks relvastatud jõud, kes igal momendil oleks valmis meie neutraliteedi deklaratsioonile sisu andma. See loob olukorra, mis väga lähedane on sõja olukorrale. Meie küll ei sõdi, kuid oleme valmis igal momendil selleks, et ükskõik missugust poolt sõdivatest pooltest eemal hoida oma territooriumilt ja ka territoriaalvetest. Järelikult selline olukord nõuab meie relvastatud jõudelt alalist valmisolekut, ehk teiste sõnadega osalist mobilisatsiooni.

Puudutades lähemalt neutraalriigi rahvusvahelist õiguslikku olukorda, siis on selle aluseks II Haagi konverentsi XIII kokkulepe 18. oktoobrist 1907, mis käsitleb neutraalriigi õigusi ja kohuseid meresõjas*). Kuna Eesti on mere-riik ja oletatavate vastaste merepiirid piiravad samu vetealasid kui meiegi riigi omad, siis huvi-

*) Mainitud kokkuleppe sisu on põhjalikult käsitletud samas ajakirja numbris J. J. artiklis „Erapoolestusest meresõjas.“

tavad meid loomulikult esmajoones need õigused ja kohused, mida meie omame eespoolmainitud Haagi kokkuleppe alusel. Kuid kahjuks eespoolmainitud Haagi kokkuleppe mere-sõja kohta pole enam küllalt täieline, kuna vahepeal on sõjapidamise vahendid väga palju arenenud ja uusi liike juurde tulnud, näiteks õhujõud. Haagi kokkuleppe leidis küll praktiliselt rakendamist neutraalriikide poolt Maailmasõjas, kuid seda kokkulepet täiendati sõja kestel üksikute riikide poolt, andes selleks välja eriseadusi ja määrusi.

Selle järeldusel on nüüd ühe rühma riikide, Põhjariikide (Rootsi, Norra, Taani, Island ja Soome) poolt avaldatud 27. mail 1938 nende neutraliteedi reeglid, millede aluseks on eespoolmainitud II Haagi konverentsi XIII kokkuleppe. Põhjariikide poolt avaldatud neutraliteedi deklaratsioon hõlmab seega Maailmasõjas saadud praksise ja tahab seega olla ajakohased neutraliteedi reeglid meresõja kohta.

Seega oleks meil võimalus tähendatud reegleid eeskujuks võttes ja olukorrast tingitud korrigeerimisi viies, avaldada meie neutraliteedi määrused. Kuna meie neutraliteedi määrustes ei saaks olla suuri lahkuminekuid ega erinevaid seisukohti võrreldes Põhjariikide neutraliteedi määrustega, siis mainiksin lühidalt neid deklaritud õigusi ja kohustusi, mida omab erapooletu riik.

Kõige esimesena võiks mainida õigust kitsendada oma territoriaalvete läbistamist ja sadamate kasutamist sõdivate poolte sõjalaevade poolt; keelata üldse sõdivate poolte sõjalaevadele sissesõit teatud rajoonidesse, mis selleks välja kuulutatud. Erapooletul riigil on õigus anda määrusi näiteks selle kohta, kuidas koheldakse sõdivate poolte relvastatud kaubalaevu, milliseil juhtumisel võõras sõjalaev võib üldse territoriaalvette tulla ja kui kaua ta seal võib viibida, millised tingimused maksavad kütte- ja toiduainetega varustamisel, vigastuste parandamisel, raadio kasutamisel jne. Absoluutselt on muidugi keelatud asutada erapooletu riigi vetesse või maale baase, toetuspunkte, luua kütte- või varustisetagavarasid ka isegi mõnel laeval, mis asuks territoriaalvees. Lennukite kohta on samuti õigus panna maksma igasuguseid kitsendavaid määrusi.

Haagi XIII kokkuleppe artikkel 10 kohaselt ei riku sõdiv pool erapooletu riigi neutraliteeti, kui tema sõjalaev läbib erapooletu riigi territoriaalvee, aga Maailmasõjast on teada juhtumid, kus seda siiski rea riikide poolt keelati. Näiteks Holland ja Hispaania ei lubanud sõdivate poolte sõjalaevu üldse oma territoriaalvetesse tulla. Samuti Rootsi keelas relvastatud allveelaevadel oma territoriaalvetest läbi sõita,

välja arvatud Sund, kui ka peatuda, ähvardades tarvitada relvi hoiatamata. Sama määruse pani maksma ka Norra. Erand tehti juhtumel, kui a-laeva tabas avarii, põhja puutumine või halb ilm. Neid kitsendavaid määrusi põhjendati asjaoluga, et erapooletul riigil on õigus rahvusvahelise tava alusel panna maksma neid reegleid, mida ta peab tarvilikuks oma erapooletuse säilitamiseks.

Nüüd kohustused, mida erapooletuse deklaratsiooniga võetakse endale, on jämedajooneliselt kohustus pidada erapooletust absoluutselt ühetaoliselt mõlema poole vastu.

„Erapooletu riigi põhiõiguseks on jääda võimalikult puutumata sõjast, sellele vastab tema kohustus hoiduda igasugusest segamisest sõjasse ja hoida neutraliteeti ühetaoliselt mõlema poole vastu“ — ütleb Vanselow*).

Järelikult neutraliteedi deklareerimisega võtame endile suure rahvusvahelise kohustuse, mille täitmisest on suurel määral meie neutraliteedi austamine sõdivate poolte poolt. Ülim tähtsus on siinjuures täielisel ühetaolisel erapooletuse reeglite rakendamisel kummagi sõdiva poole kohta, nagu juba eespool oli toonitatud.

Kuid sõjas tihti „eesmärk pühendab abinõu“, seepärast vahest sõdivad pooled ei respekteeeri küllaldaselt erapooletuse reegleid. Näiteks võiks mainida siin juhtumit Maailmasõjast, kus vene ristlejad jälitasid saksa veeskjat *Albatros* kuni Rootsi territoriaalvete piirini ja pommitasid seda isegi siis, kui *Albatros* oli juba madalikul Gotlandi saare juures täiesti territoriaalvees. See juhtum suudeti siiski lahendada diplomaatlikul teel.

Veel raskem on olukord muidugi ühel väikeriigil, kelle sõjalised jõud oma väiksuse tõttu ei suuda sõdivate poolte jõudude vahelkorda tunduvalt muuta. Sel juhtumil võib tekkida hädaoht, et sõdivad pooled ei respekteeeri küllaldaselt erapooletust, vaid leides, et üks pool seda teeb meelega, asub ise ka samale teele.

Erapooletuse rikkumist suuremate koondiste poolt võib vähem oletada, kuna selle järelduks oleks kahtlematult sõda erapooletu riigiga. Kuid palju rohkem võib oletada, et erapooletust rikutakse vähemate koondiste ja eriti üksikute sõjalaevade poolt. Sellele ei tarvitse mitte kohe vaadata kui kõrgemalt juhatusel antud direktiivide kohaselt toimetatavale sihilikule neutraliteedi rikkumisele, vaid rohkem olukorrast tingitud seisukorrale. Esimene oletus ei lange aga siiski mitte täielikult ära, vaid jääb ikkagi püsima. Teine oletus, erapooletuse rikkumine üksikute sõjalaevade poolt, on igal juh-

*) Vt. „Praxis des Völkerrechts“ lk. 419 ja Marine Rundschau, August 1938, lk. 550.

tumil palju tõenäolisem. Sääraste juhtumitena võiks oletada sõdivate poolte allveelaevade teotsemist, mis tuleksid territoriaalvetesse ööseks laadima oma akupatareisid, läbi viima mõningaid vähemaid parandustöid omal jõul, rendez-vous'd mõne pealveelaevaga jne.

Kujutledes nüüd olukorda, et meie idanaaber oleks sõjajalal mõne lääneriigiga, oleks vististi nende mõlema poole sõjalaevade, eriti kergete jõudude ja allveelaevade tegevus väga intensiivne. Meremaastikult on aga selle tegevuse suund paratamatult piki meie rannikut. Selline olukord nõuaks aga meilt pideva järelevalve teostamist meie territoriaalvetes, et kui tarvis sundida sõdivaid pooli kas või jõuga meie erapooletust austama.

Asja lihtsustamiseks võiksime Hollandi ja Hispaania eeskujul deklareerida kõik oma territoriaalveed sõdivate poolte sõjalaevadele suletuks ja osaliselt ka teatud tähtsamad kohad ja väinad sulgeda miinitõketega. Kuid see nõuaks otsest valveteenistuse pidamist miinitõkete juures, sest meie ei tohi unustada teiste neutraalriikide merekaubandust.

Näib, et erapooletuse puhul meie eespool tähendatud moodusest ei pääse, vaid peame selle teostamist arvestama. See aga seaks meie laevastikule väga suured ülesanded. Selle järeldusena kerkiks kohe küsimus — kas meie laevastik oleks võimeline selle ülesande teostamiseks? Kahjuks peab küll vastama, et see ülesanne ähvardab meie praegusele laevastikule käia üle jõu. Meil puudub selleks tarvilisel arvul kergetid pealvee jõude, s. o. peajasjalikult vastavalt relvastatud vahilaevu.

Ajakiri „Merendus“, valgustades laevastiku tähtsust juba oma algaastaist peale, on korduvalt maininud meie erapooletuse kaitsmist kui üht väga tähtsat laevastiku ülesannet. Ja käesolev kirjutis tahaks seda veel kord kriipsutada alla.

Käesolev pinevus laheneb ilma relvastatud kokkupõrkeks arenemata. Kuid meie ei tohiks jääda lootma, et see edaspidi ka sääraselt sünnib. Seepärast on meie tõsiseks kohuseks kaaluda, kui on veel aega, oma merejõudude suurendamise küsimust, et järgmisel säärasel olukorral võiksime pisut kergema südamega vaadata oma erapooletuse kaitsmisele merel.

Asi on seda tähtsam, et laevastiku ehitamine nõuab aega ja pikemat ettevalmistust. Maa- piiride kaitse on aga märksa lihtsam läbi viia, sest siin vastupidiselt pole oletatav, et tõsine piiririkumine võiks sünnida väikeste jõudude poolt, vaid seda suudaks teha ikkagi ainult mingisugune suurem organiseeritud ettevõte. Kuid veel tähtsam on, et meie maapiir oleks ikkagi puutuvuses ainult ühe sõdiva poolega ja seepärast hädaohtlikke pretsedente ei saa tekkida. Merepiir on aga lahtine mõlemale sõdivale poolele, mis võiks välja kutsuda ühe poole poolt teostatud erapooletuse rikkumise eeskujul samasuguse aktsiooni ka teiselt poolelt. Kui meie siin ei suuda juba algeos pareerida neid erapooletuse rikkumisi, jääb meie erapooletuse deklaratsioon ainult paberlikuks, mida kumbki sõdiv pool ei mõtlekski austada. Sellel aga võiksid olla saatuslikud tagajärjed meie iseseisvusele.

Erapooletusest meresõjas.

Erapooletusest üldse.

Sõda tekitab erilised, rahuaegseist suurel määral erinevad õigussuhted mitte ainult sõdivate riikide eneste vahel, vaid ka sõdivate ja sõjast mitteosavõtivate riikide vahel. Vahekordi esimeste vahel reguleerib sõjaõigus, kuna normide kogu, mis korraldab sõdivate ja mitte-sõdivate riikide omavahelisi suhteid, nimetatakse neutraliteedi- ehk erapooletuse õiguseks.

Erapooletuseõiguse põhimõte seisneb selles, et neutraalriigid ei või mingil viisil osa võtta sõdivate sõjalisest tegevusest. Selline põhimõte oli võõras vanale rahvusvahelisele õigusele, kuna siis olenes sõdivast, kas ta luges või mitte oma vaenlasteks neid, kes ei olnud tema poolt; siis kehtis põhimõte — kes ei ole meiega, see on meie

vastu. Alles nn. relvastatud erapooletusega (1780) neutraalriigid Vene- ja Prantsusmaaga eesotsas saavutasid sõjast mitteosavõtivate riikide õiguste tunnustamise. Edasise arengu erapooletute riikide õiguste tunnustamiseks tõi Pariisi rahu 1856. a., kuna täpsemat korraldust leidis see Haagi II rahukonverentsil 1907. a., kus erapooletute riikide õiguste ja kohustuste kohta sõlmiti kaks konventsiooni, milledest üks (V konventsioon) erapooletuse kohta maasõjas ja teine — (XIII konventsioon) erapooletuse kohta meresõjas. Nendes konventsioonides määratakse kindlaks neutraalriikide ja neutraalisikute, s. o. neutraalriikide alamate ja kodanikkude õigused ja kohused.

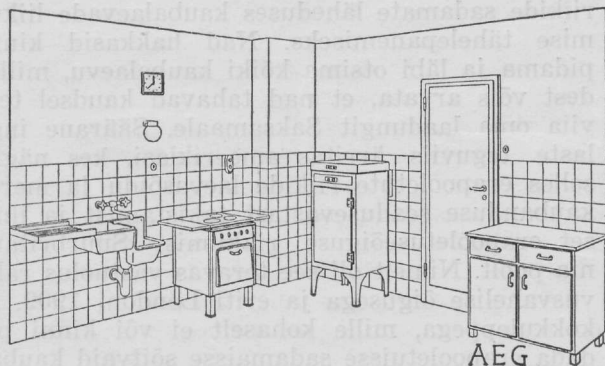
Erapooleetus võib olla kas vaba või lepinguline. Harilikult on riigi erapooletuks jäämine vabatahtlik, tema sisemine asi, kuid mõned riigid on võtnud endile lepinguga kohustuse sõja puhul erapooletuks jääda ning samuti ei või nad ka sõda alata. Nii on Šveits tunnustatud alatiselt erapooletuks Viini kongressil 1815. a. ja Luksemburg 1867. a., kusjuures suurriigid lubasid tagada nende iseseisvust ja puutumatus. Nagu eespool mainitud, eeldab erapooletus neutraalriigi mitteosavõtmist kahe või mitme riigi vahel tekkinud sõjast ning sellekohaselt mitte üksnes osavõtmine sõdija sõjaväe poolt ettevõetud toimingutest, vaid ka igasugune ükskõik mil viisil sõjast osavõtmine on keelatud ja loetakse erapooletuse rikkumiseks. Nn. heatahtlik erapooletus peab piirduma ainult diplomaatilise abiga ehk nüüd nii moodsaks saanud „moraalse toetusega“. Teisest küljest aga neutraalriik on õigustatud kaitsma oma erapooletust ja selle rikkumise katseid tagasi tõrjuma isegi relvastatud jõuga (relvastatud erapooletus) ning seda ei või lugeda vaenulikuks aktiks erapooletu poolt — see on ainult vahend, millega neutraalriik kaitseb oma iseseisvust ja puutumatus.

Haagi konverentsi määruste kohaselt on sõdivad riigid kohustatud austama neutraalriikide suveräänseid õigusi ja loobuma erapooletul territooriumil või erapooletuses vetes igasugusest vaenulikust toimingust, mis oleks neutraliteedi rikkumine. Neutraalvetes on keelatud igasuguseid vaenulikke akte toime panna, nagu vaenlase laevu peatada ja priise võtta. luua priisikohtuid ja baase vaenlase vastu tegutsemiseks. Ainult möödapääsemata sõjalised tarvidused võivad õigustada erapooletute kaubalaevade kinnipidamist (üldembargo) või nende kasutamist sõjaliste nõuete rahuldamiseks (ius angariae). Kuid sõdival riigil on õigus neutraliteedikohustuse rikkumise korral erapooletute riikide kodanikkude sõjakontra-

banti vedavaid või blokaadi rikkuvaid laevu kinni võtta ja konfiskeerida.

Erapooletud riigid ei või mingit toetust (olgu otseselt või kaudselt) anda sõdijatele, nagu sõjamoona, igasugust sõjavarustist, sõjalaevu jne., vastasel korral oleks see erapooletuse rikkumine. See kohustus kehtib riigi kui niisuguse, aga mitte tema alamate või kodanikkude kohta. Selline keeld ei pane neutraalriigile kohustust keelata oma maalt välja vedada sõjariistu, laskemoona ja üldse kõike seda, mis sõdijale kasulik võib olla. Kuid mõnedel juhtudel on riigid vastutavad oma kodanikkude tegevuse eest ja seepärast oleks soovitatav, et riigid oma siseseadusandlustega selgitaksid neid kohustusi, mis erapooletus paneb tema kodanikele. Harilikult kuulutavadki sõjast mitteosavõtvad riigid oma erapooletusest erilise erapooletuse deklaratsiooniga, millega väljendavad oma seisukohti nende kohustuste suhtes, mis nendele paneb erapooletus. Olulist tähtsust selline deklaratsioon ei oma, kuna sellega ikkagi ei saa laiendada ega kitsendada neutraliteediõigusega seoses olevaid õigusi ja kohustusi.

Neutraalvetes laeva komandör (koondise juht) peab iseäranis hoiduma igasuguste vaenulike aktide toimepanemisest. Samal ajal riik, kes ei ole alanud sõda, muutub erapooletuse õiguse ja kohustuse subjektiks ja on õigustatud võtma ette niisuguseid abinõusid, mis on tarvilikud tema erapooletuse kaitseks. Kui erapooletuse rikkumine siiski esineb, on neutraalriik õigustatud nõudma selle rikkujalt reparatsiooni. 1915. a. 19. augustil inglise a-laev „E-13“ sattus madalikule Taani rannas. Taani võimud teatasid laeva komandörile, et laev desarmeeritakse, kui ta ei lahku 24 tunni jooksul. Enne selle tähtaja möödumist laev avastati saksa destroyerite poolt, kes avasid a-laevale tule ja jätkasid tulistamist seni, kuni taani destroyer sõitis a-laeva ja sakslaste vahele.



Igas köögis tarvitage maailmakuulsaid elekterpliite ja külmutuskappe

Elektriselts

AEG

Tallinn, Raekoja pl. 4

Kodune keskjaam 428-15

Taani protesti peale Saksa valitsus avaldas kahetseva vabanduse juhtumise kohta.

Sagedad erapooletuse rikkumised esinevad eriti nõrkade ja väikeste riikide neutraalvetes, kuna nad ei ole suutelised kuigi tõhusalt oma erapooletust kaitsma. Harilikult väitena ja põhjusena tuuakse ette, et teine sõdiv pool või neutraalriik ise on samuti neutraalriigi erapooletust rikkunud. 10. augustil 1904. a., peale lahingut Port-Arturi juures, vene miinilaev „Rešiteljnõi“, otsides varjupaika, tuli Hiina sadamasse Chefoo'sse ja interneeriti seal. Kaks päeva hiljem tuli jaapani miinilaev ja pukseeris ta ära. Jaapanlased põhjendasid oma teguviisi sellega, et Hiina võimud ei olevat laeva küllaldaselt desarmeerinud, mispärast ei saavat kindel olla, et ta ei saa edaspidi osa võtta sõjalisest tegevusest ning samuti olevat Hiina poolt teistel juhtumitel erapooletust rikutud. Kuigi hiinlased väitsid, et nemad algasid laeva desarmeerimist ja lühikese aja tõttu ei jõudnud seda täielikult teostada, jäi Hiina protest tähele panemata. Oleks Hiina küllalt tugev olnud oma erapooletust kaitsma, vaevalt oleksid jaapanlased julgenud sääraselt talitada ja Hiina erapooletust rikkuda.

26. augustil 1914. a. briti ristleja „High-flyer“ avastas saksa abiristleja „Kaiser Wilhelm der Grosse“, kui see parajasti sõelaevalt süüsi võttis Sahara läänekaldal asuvas Hispaania sadamas Rio de Oros. Sakslased tõrkusid alistumast ja nõudsid Hispaania erapooletuse respektierimist. Pärast paaritunnilist ootamist ja kuna sakslane ei lahkunud sadamast, inglased avasid laevale tule ja lasksid ta põhja. Hispaania poolt avaldatud protestnoodile Inglise valitsus vastas, et saksa laev kasutas ülealnimetatud sadamat baasina 9 päeva kestel, sellega samuti rikkudes Hispaania erapooletust. Otsustati, et mõlemad pooled on erapooletust rikkunud ja Briti vastus võeti vastu.

Samasugune juhtum oli ka saksa ristlejaga „Dresden“ Cumberlandi lahes, Juan Fernandez'i saartel, mis kuuluvad Tšiilile. „Dresden“ tuli sisse 9. märtsil 1915. a. ja palus luba kohale jääda 8 päevaks masinate parandamiseks. Nõudmine lükati tagasi ja „Dresdenile“ anti 24 tundi aega kas välja sõita või saada interneeritud. Laev ei lahkunud ja Tšiili võimudel ei olnud kohapeal jõudu, et teda desarmeerida või sundida lahkuma. Neli päeva hiljem tuli briti ristleja ja avas kohe sakslase pihta tule. „Dresden“ tõstis üles alistumise lipu ja nõudis neutraalvete kaitset. Sellele vaatamata ta sai inglaselelt käsu kas alla anda või vastasel korral saada hävitatud. Tema kapteni käsul lasti „Dresden“ põhja. Vastuses Tšiili protestile Suurbritannia valitsus märkis, et „Dresden“

on rikkunud sadama erapooletust, peale lahkumise käsu saamist sinna jäädes ning et Tšiili võimud ei pidanud tarvilikuks teda desarmeerida, mille tõttu ta oleks võinud välja sõita ja uuesti kallale tungida briti kaubalaevadele. Briti vastus loeti rahuldavaks, kuna leiti, et „Dresden“ on tõesti Tšiili erapooletust rikkunud.

Erapooletud territoriaalveed ja sadamad.

Riigi erapooletust ei loeta riivatuks sõdivate riikide sõjalaevade ja nende poolt võetud priiside läbisõiduga tema territoriaalvetest. Samuti võib erapooletu riik lubada sõdivate riikide sõjalaevadele tema lootside tarvitamist.

Rahvusvahelises õiguses ei ole norme, mis nõuavad erapooletult riigilt läbisõidu lubamist sõdivate sõjalaevadele tema territoriaalvetest. See on neutraalriigi eesõigus, mida ta võib sõdivate sõjalaevade suhtes kasutada, s. t. milleni erapooletus võib ulatuda.

Maailmasõja kestel tehti neutraalriikide poolt sõdivatele palju kitsendusi erapooletute territoriaalvete ja sadamate kasutamise kohta. Nii keelasid Rootsi ja Norra 1916. a. territoriaalvetesse tuleku sõdivate riikide a-laevadele, ähvardades neid isegi ilma hoiatuseta kallale tungiga. Erand oli tehtud laevade kohta, mis olid tulnud ilma mõjul vigastuste tõttu. Samuti avaldas Hispaania valitsus määruse, et sõdivate riikide allveelaevadele, ükskõik mis liiki nad kuuluvad ja ükskõik mis põhjusel nad tulevad, on keelatud sissesõit Hispaania jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse ja territoriaalvetesse ning kõik sellest määrusest üleastujad interneeritakse kuni sõja lõpuni. Teatud sadamatesse sissesõit on võõrastele sõjalaevadele isegi rahuajal keelatud, välja arvatud hädajuhud, ning need sadamad on harilikult kuulutatud nn. kinnisteks sadamateks.

Varsti pärast Maailmasõja algust 1914. a. (Am. Ühendriigid astusid hiljem Maailmasõtta) patrulleerisid inglise sõjalaevad Am. Ühendriikide sadamate läheduses kaubalaevade liikumise tähelepanemiseks. Nad hakkasid kinni pidama ja läbi otsima kõiki kaubalaevu, milledest võis arvata, et nad tahavad kaudsel teel viia oma laadungit Saksamaale. Säärane inglase teguviis ärritas ameeriklasi, kes nägid selles erapooletute riikide laevasõidu ja merekaubanduse seadusevastast takistamist ja ilmselt erapooletuseõiguse rikkumist Suurbritannia poolt. Nimelt oli see teravas vastuolus rahvusvahelise õigusega ja eriti Londoni 1909. a. kokkuleppega, mille kohaselt ei või kinni pidada erapooletuisse sadamaisse sõitvaid kaubalaevu ega tohi ka sõdivate sõjalaevad loata

minna neutraalriikide territoriaalvetesse. Nüüd aga tülitasid inglased erapooletute laevu palja kahtlustuse tõttu, et nende laevade laadungid võiksid erapooletute riikide kaudu Saksamaale sattuda. Ameeriklaste õiglustunne oli puudutatud, milleks kaasa aitasid laevaseltsid ja eksportöörid, kes kannatasid suuri kahjusid ning samuti ka Saksa saadik, kes seletas, et inglaste blokaadi tõeline eesmärk olevat näljutada Saksamaa tsiviilelanikkonda.

President Wilson saatis Londoni mitu protestnooti blokaadi vastu. Briti välisminister, taibates ameeriklaste meeleolu, teeb korralduse, et diplomaatia peab saavutama blokaadi maksimaalse teostamise, kuid ilma konfliktita Ameerikaga. Läbirääkimised venisid pikale, blokaad aga muutus valjemaks.

Nüüd katkes president Wilsoni kannatus ja ta laseb koostada kirja Ühendriikide saadikule Londonis, et saadik peab teatama Briti välisministrile, et Ühendriigid kauemini ei või sallida mitte mingil tingimusel seadusevastast blokaadi. Kui kirja näidatakse Inglise saadikule, ütleb see, et Inglismaa võtab sellist kirja kui sõjakuulutust Inglismaale. Presidendi nõuandjate mõjutusel kiri jäi saatmata ja sõda, või vähemalt suhete katkestamine Inglismaa ja Ühendriikide vahel jäi tulemata. Kuid kõige selle tagajärjel inglise laevad tõmmati tagasi suurematele kaugustele vastavalt ameeriklaste nõudmistele.

Mis puutub sõdijate sõjalaevade viibimise õigusesse erapooletutes sadamates ja territoriaalvetes, siis on konventsioon vastu võtnud määruse, mis ei luba sõjalaeval peatuda neutraalsadamas, reidil või territoriaalvetes kauem kui 24 tundi, välja arvatud juhud, kui seda nõuab ilmade seisukord või avarii. Kuid sõjalaev võib ka kauemaks kui 24 tundi neutraalsadamasse jääda, kui kohapealne seadus seda teisiti korraldab. See määrus on väga olulise tähtsusega, sest riikidel, kel on palju merebaase, on kerge neid kasutada, kuna riikidele,

kel niisuguseid baase ei ole, teeb see norm suuri raskusi ja ristlemise kaugematel meredel võimatuks. Prantsusmaal näiteks see norm ei kehti ja seepärast võiski admiral Roždestvenski eskaader umbes kolm kuud peatuda Madagaskari juures Prantsuse vetes, oodates Tallinnast järele kolmandat eskaadrit.

Kui erapooletus sadamas, reidil või territoriaalvetes viibib vaenliku tegevuse algul ühe sõdiva poole sõjalaev, peavad erapooletud võimud sellele teatama, et ta peab lahkuma 24 tunni jooksul või aja jooksul, mis kohapealses seaduses ette nähtud. Eespoolmainitud kitsendavad reeglid ei kehti sõjalaevade kohta, millel on ainuüksi usulised, teaduslikud või filantroopilised ülesanded.

Kui neutraalriigi seadusandlusega ei ole teisiti korraldatud, võib ühe sõdiva riigi sõjalaevu viibida ühel ajal samas sadamas või reidil mitte üle kolme. Kui kahe sõdiva poole sõjalaevad ühel ja samal ajal viibivad erapooletus sadamas või reidil, peab mööduma vähemalt 24 tundi ühe ja teise riigi sõjalaeva lahkumise vahel. Lahkumise kord oleneb sissetulemise järjekorrast, välja arvatud juhtumid, kui esimesena tulnud laev on sellises seisukorras, mis lubab seadusliku peatuse kestust pikendada. Kuid sõdiva riigi sõjalaev ei või lahkuda erapooletust sadamast või reidilt enne 24 tundi pärast tema vaenlase lippu kandva kaubalaeva lahkumist.

Nagu ülaltoodust nähtub, ühele sõdijale kuuluvate sõjalaevade arv, mis üheaegselt peatuvad samas sadamas või reidil, on kolm. Kuid kõik riigid ei ole seda reeglit omaks võtnud ja on lubanud liigset erapooletute vete kasutamist, nagu eespool nägime vene laevastiku poolt tema reisil Kaugesse-Itta Vene-Jaapani sõja ajal. Samuti talitas Uruguai Maaailmasõja ajal, lubades 4 suurel ja 12 väiksemal sõjalaeval viibida üheaegselt sadamas.

Ilma ja mere seisukord ning tarvilikud parandused laeva merekõlvuliseks tegemiseks

TEHNIKA BÜROO

BRUNO ALEX. ZELINSKY



TALLINN, ROOSIKRANTSI 16. TELEFON 463-11

PUUTÖÖSTUSMASINAD: Saeraamide saed, igasugused kreissaed, lintsaed, hõvelmasinate-noad jne.

Tuntud Rootsi erivabrikust

A/B. LILJEQVISTS SÄGBLADSFABRIK, ESKILSTUNA

loetakse üldiselt küllaldaseks põhjuseks laeva peatuse aja seaduslikuks pikendamiseks.

Kui neutraalriigi võimude teadaande peale vaatamata sõdiva riigi sõjalaev neutraalsadamast pärast 24 tundi või üldse kohapealse seaduse poolt määratud aja jooksul ei lahku, on erapooletul riigil õigus abinõusid tarvitusele võtta, et laevale teha võimatuks merele minemist sõja kestusel, s. t. peab sõjalaeva desarmeerima, kusjuures laeva komandör on kohustatud selle teostamist abistama.

Ainult sõjalaevad kuuluvad desarmeerimisele, kuna see reegel kaubalaevade kohta ei kehti. Sõdivatele kuuluvad kaubalaevad ei ole piiratud sissesõidu, peatuse ja väljasõidu aegadega, kuid on tihti takistatud väljaspool erapooletuid sadamaid ja reide patrulleerivate vaenlase sõjalaevade poolt.

Laeva interneerimine tähendab tema desarmeerimist sellisel määral, et ta ei oleks võimeline välja sõitma ja tegutsema kui lahingüksus. Harilikult suurtükilukud, torpeedolahingpead võetakse maha, mehhanismide olulised osad eemaldatakse jne. Ohvitserid ja meeskond võetakse maha, kuid laevale peab jäetama tema korrashoidmiseks tarvilikud isikud. Ohvitserid võib vabaks lasta ausõna peale — mitte lahkuda ilma loata erapooletult territooriumilt sõja kestel.

Priisi võib neutraalvetesse tuua ainult sõiduvõimetuse ja halva ilma tõttu või kütteenite ja toidumooni puudusel. Ta peab lahkuma niipea, kui põhjus, mis sissesõitu õigustas, on kõrvaldatud; vastasel korral tuleb priis vabastada ühes tema ohvitseride ja meeskonnaga, kuna kinnivõtja poolt laevale asetatud priisimeeskonna peab interneerima. Edasi erapooletu riik võib lubada sissepääsu oma sadamatesse ja reididele priisidele kas konvoi saatel või ilma, kui nad tuuakse selleks, et neid sekvestri alla jätta kuni priisikohtu otsuseni. Kui priisi saadab sõjalaev, on kinnivõtja poolt laevale asetatud ohvitserid ja meeskond õigustatud saatelaevale minema. Sõidab aga priis üksi, jäetakse tema peale kinnivõtja poolt asetatud meeskond vabadesse.

15. jaan. 1916. a. inglise aurik „Appam“ võeti kinni saksa ristleja poolt Aafrika läänrannas ja viidi saksa priisimeeskonna poolt Ameerika sadamasse. Saksa saadik nõudis, et laeva inglimest meeskond interneeritaks ja laeval lubatakse jääda Ameerika vetesse. Vastupidi sellele nõudmisele meeskond vabastati ja kapten hakkas ühendriikide kohtutes nõudma laeva tagasiandmist omanikkudele. Asi läks kõrgemasse kohtusse, kus otsustati laev tagasi anda omanikkudele sel põhjusel, et rahvusvahelise õiguse põhimõtted, mis tunnustatud ka

Ühendriikide poolt, ei luba sõdivaid piiramatult kasutada erapooletuid sadamaid. Kui säärased kasutamised oleksid lubatud, kujuneksid erapooletu riigi sadamad varjupaigaks, kuhu sõdivate poolt kinnivõetud priisid piiramatult toodaks ja hoitaks, see aga on vastuolus neutraliteediõigusega.

Operatsioonide ja kommunikatsioonide baasid.

Sõdivatele riikidele on keelatud luua erapooletutes vetes ja sadamates mereoperatsioonide baase oma vaenlase vastu teotsemiseks, eriti seada üles raadiojaamu, mis määratud sõjalisteks otstarveteks (art. 5).

Nagu sellest nähtub, loetakse baasi loomist neutraalsadamates ja -vetes selgeks erapooletuse rikkumiseks. Baasi mõiste määramisel oli konverentsil raskusi, kuna riigid, kellel endil palju merebaase, nõudsid, et ka süte ja varustise ümberlaadimine neutraalvetes oma transportlaevadelt sõjalaevadele käiks baasi mõiste alla ja oleks keelatud. Kuid konverents otsustas siiski lugeda teatavat sadamat baasiks ainult sel juhul, kui seal seatakse üles raadiojaam sõdiva sõjaliseks otstarbeks.

Maailmasõja kestel paljud erapooletud riigid, eriti Am.-Ühendriigid, võtsid tarvitusele abinõud sõdivatele raadioteadete edasiandmise takistamiseks, sulgedes kõik sadamasse tulnud sõdivate kaubalaevade kui ka kaldal asuvad sõdivate riikide alamatele ja ühingutele kuuluvad raadiojaamad. Kuid mitte kõik neutraalriigid ei täitnud selliselt oma neutraliteedi kohustusi. Nii kasutati Mehhikos, kus saksa element avaldas eriti tugevat mõju valitsusele, raadiojaamu igasuguste sõjaliste teadete edasiandmiseks sakslastele, kuni lõpuks ühendriikide surveabinõude tõttu valitsus oli sunnitud loobuma säärasest erapooletuse rikkumisest.

Sama sõja ajal Rootsi saadik Brasiilias andis üle kaabli kaudu saksa sõjalisi teateid Rio de Janeiro ja Euroopa vahel oma šifriga. See erapooletuse rikkumine lõpuks avastati ja saadik kutsuti liitlaste nõudmisel tagasi.

Maailmasõja päevil kasutati raadiot ka laialdaselt propaganda vahendina, eriti sakslaste poolt. Võimsad saksa raadiojaamad töötasid ööd ja päevad, järjekindlalt levitades teateid sakslaste võitudest ja sõjalisest üleolekust, muidugi liitlaste teadetena.

Varustise täiendamine ja koosseisude suurendamine.

Sõdivate riikide sõjalaevad ei või kasutada erapooletuid sadamaid, reide või territoriaalmerd oma relvade ja muu sõjavarustise uuen-

damiseks ja suurendamiseks, samuti ka meeskonna täiendamiseks (art. 18).

Sõjalaevade, laskemoona ja igasuguse sõjamaterjali otsene või kaudne üleandmine neutraalriigi poolt sõdivale riigile, ükskõik mis põhjusel, on keelatud (art. 6). Kuid teisest küljest: erapooletu riik ei ole kohustatud sõjariistade, laskemoona, ja üldse kõige, mis sõjaväele või mereväele kasulik võib olla, välja vedu või transiiti ühe või teise sõdiva riigi arvel takistama (art. 7).

Ülemaltoodust näeme, et 1) erapooletul valitsusel, samuti ka eraisikutel, on keelatud neutraalvetes abistada sõdijate sõjalaevu nende lahinguvõime suurendamisega ja meeskonna täiendamisega, 2) valitsusel on keelatud abistada sõdijaid igasuguse sõjavarustisega, ja 3) erapooletutel üksikisikutel ei ole keelatud müüa ja eksporteerida sõjavarustist sõdijatele. Sõdivate riikide sõjalaevadel on lubatud tulla erapooletutesse sadamatesse kütte- ja toiduainete täiendamiseks ja vigastuste parandamiseks allpool toodud kitsendustega.

Ainuke erand, mis kehtib neutraalriikide kodanikkude või alamate kauplemise kohta sõdijatega, on sõjalaevade müük. Sellekohaselt erapooletu valitsus on kohustatud tema käsutada olevaid abinõusid tarvitama, et takistada oma jurisdiktsiooni piirkonnas igasuguse laeva valmisseadmist ja relvastamist, mille kohta temal on põhjust oletada, et see on määratud vaenulike operatsioonide teostamiseks riigi vastu, kellega ta on rahuajal. Samuti on tema kohustatud takistama iga tema jurisdiktsiooni piirkonnas valmisseatud ja vaenuliste operatsioonide teostamiseks määratud laeva väljasõitu.

See küsimus kerkis üles eriti Ameerika kodusõja ajal, kus lõunariigid said Inglismaalt toetust ja oma laevade kordaseadmiseks ja varustamiseks tarvitasid Inglismaa sadamaid. Üldtuntud on nn. „Alabama“ protsess, mis oli üks inglaste poolt valmisseatud ja relvastatud laevu lõunariikide jaoks. „Alabama“ sõitis Kanaaria saartele, kus ta relvastati, varustati ja Briti alamatest meeskonnaga täiendati ning üle anti lõunariikide laevastikule. Tema ristles üle kahe aasta mitmel merel ja hävitas suure osa põhjariikide kaubalaevadest, enne kui lasti põhja põhjariikide ristleja „Kearsarge“ poolt Prantsuse rannikul.

Pärast kodusõja lõppu nõudsid Ühendriigid Inglismaalt kahjutasu, väites et „Alabama“ väljaminek ja relvastamine inglaste poolt on erapooletuse rikkumine. Inglismaa vaidles selle vastu ja tüli anti vahekohtu lahendada ning selle otsuse põhjal Inglismaa maksis Ühendriikidele 15½ miljonit dollarit kahjutasu.

Vahekohtu lepingu järgi (1871) tunnistasid Briti ja Ameerika mereneutraliteediõiguse aluseks järgmised kolm põhimõtet, mis kannavad „Washingtoni reeglite“ nime. Nende reeglite järele on erapooletud riigid kohustatud 1) tarvilikku hoolt kandma, et vältida oma jurisdiktsiooni piirides iga laeva valmisseadmist ja varustamist, mille kohta võib arvata, et see laev määratakse ristlemiseks või sõjaks riigi vastu, kes temaga rahuajal; samuti ta on kohustatud ära hoidma niisuguste laevade väljasõitu; 2) mitte lubama ega laskma, et üks sõdivatest pooltest tarvitaks tema sadamaid ja vesi baasina mereoperatsioonideks teise vastu või oma sõjatagavarade ja relvade uuendamiseks ja täiendamiseks; 3) tarvilikku hoolt kandma oma sadamates ja vetes kui ka oma jurisdiktsiooni piirkonnas kõigi isikute suhtes, et vältida igasugust ülaltoodud kohuste ja kokkulepete rikkumist. Need reeglid saidki aluseks meresõja kohta käiva erapooletuse konventsiooni väljatöötamisel.

Maailmasõja ajal ehitati Ameerika erafirmade poolt Suurbritannia tarvis hulk allveelaevu, kuid nendel laevadel keelati Ameerika valitsuse poolt lahkuda sadamatest, et mitte rikkuda erapooletust ja need vabastati ja anti üle alles pärast Ühendriikide astumist sõtta liitlaste poolel.

Samal ajal esitati Saksamaa poolt nõudmine, et Ameerika kodanikkudel keelataks kauplemine kaupadega, mis kuuluvad sõjakonterbandi hulka, kuna merekaubandus Ameerikaga oli liitlaste kontrolli all, mille tõttu suur osa sellest sattus liitlaste maadesse ja kasutati sõjapidamiseks Saksamaa vastu. Samasuguseid nõudmisi on ka teiste sõdade ajal esitatud, kuid alati tagajärjeta jäetud, kuna erapooletute riikide kodanikud on õigustatud valmistama, müüma ja eksporteerima igasugust kaupa, selle hulgas ka relvi ja muud sõjamaterjali. Pealegi ei oleks niisugune keeld efektiivne, sest nüüdsel ajal on peagu iga artikkel paigutatud konterbandi lehte ja seepärast tuleks kaubandus täielikult lõpetada, mis aga oleks tegelikult võimatu ja vastuolus rahvaste õiguse põhimõtetega.

Toiduained ja küttematerjal.

Sõdivate riikide sõjalaevad võivad endid erapooletuis sadamates ja reididel toiduainetega varustada nende rahuaja normide ulatuses. Samuti võivad need laevad küteteaineid peale võtta kas niipalju, kui on vaja oma riigi lähemasse sadamasse jõudmiseks, või kuipalju on nende punkrite täitmiseks küllaldane. Misugust normi kunagi tarvitatakse, selle määrab erapooletu riigi oma siseseadusandlus.

Kui, kooskõlas erapooletu riigi seadustega, laev ei ole varustatud küttematerjaliga, toidu- tagavara ja laevatarvetega 24 tunni kestel peale tema sissetulemist, tema seaduslikku peatuse aega võib pikendada tarvilikul määral erapooletute võimude äranägemisel. Kuid laevad, mis erapooletu riigi sadamas kütte- ja toiduaineid on peale võtnud, võivad oma varustist täiendada sama riigi sadamas ainult kolme kuu pärast.

Maailmasõja esimese kuue kuu jooksul mitmed erapooletud riigid, eriti Lõuna-Ameerika riigid, varustasid sõdijate sõjalaevu täiel määral küttematerjaliga, s. o. niipalju kui nende sõepunkrid mahutasid. Hiljem nad nägid, et saksa sõjalaevad, täiendades endid mitmete erapooletute riikide sadamates ja käies ühest teise kolmekuulise vahega, tegid need erapooletud sadamad tõeliselt oma merebaasideks ja võisid olla määramata kaua väljas kodusadamatest ja baasidest. Valjema erapooletuse pidamiseks need riigid andsid määruse, et edaspidi sõdijate sõjalaevad varustatakse kütteenega ainult sel määral, mis oleks küllaldane lähema erapooletu riigi sadamasse jõudmiseks.

Saksamaa ei ole kunagi aktsepteerinud reeglit, mis nõuab kolmekuulist vaheaega ühe riigi sadamate külastamise vahel.

Vigastuste parandused.

Erapooletutes sadamates ja reididel sõdivate riikide sõjalaevad võivad teostada parandusi ainult sel määral, mis on möödapääsemata tarvilikud nende merekõlblikuks tegemiseks ja ei või mingil viisil suurendada nende lahingu võimet. Erapooletud võimud määravad paranduste iseloomu ja ulatuse ja see peab võimaliku kiirusega läbi viidama (art. 17).

Siin peab märkima, et selles artiklis ei ole tehtud mingisugust vahet vigastuste vahel, mis tekkinud lahingutegevusest ja vigastuste vahel, mille on põhjustanud mere- või ilmaseis ja onoleb erapooletutest võimudest, missuguses

ulatuses võib parandusi teostada. Üldiselt on peatuma jäänud põhimõtte juurde, et õigustatud on ainult need vigastuste parandused, mis on tekkinud ilma mõjul, sest kui laevale lubada uuesti üles seada suurtükid, tagasi asetada soomusplaadid või parandada mõnda muud vaenlase poolt tekitatud vigastust, muutuks erapooletu sadam sellega sõdijale baasiks.

1905. a. peale Tsušima lahingut kolm vene sõjalaeva, olles vigastatud jaapanlaste poolt, läksid Manila sadamasse ja palusid luba vigastuste parandamiseks. Palve jäeti rahuldamata ja laevadel ei lubatud ette võtta ühtegi parandust enne, kui laevad on desarmeeritud. Laevad interneeriti, kuna venelased ei leidnud võimaliku olevat parandusi läbiviimata merele sõita.

Varsti pärast Maailmasõja puhkemist saksa suurtükkipaat „Geier“, olles peale kokkusattumist vaenlasega vigastatud seisukorras, sõitis Honolulu sadamasse ja palus luba üldiste paranduste ettevõtmiseks. Ühendriikide võimud leidsid, et kindla erapooletuse seisukohalt ei saa lubada „Geier“ile“ nõutud paranduste teostamist. Laevale anti kolm nädalat aega parandustööde läbiviimiseks. Lubatud aeg osutus mitte küllaldaseks ja laev desarmeeriti.

Kuna see reegel laseb end mitmeti tõlgitseda ja annab erapooletutele võimudele õiguse otsustada, kas lubada ja millisel määral paranduste teostamist, on mitmelt poolt avaldatud arvamist, et õiglasem oleks erapooletutes sadamates sõdijate sõjalaevade vigastuste parandamist üldse mitte lubada, vaatamata sellele, millest need vigastused on tekkinud.

Erapooletu riik on kohustatud valvama ja kõigi tema käsutuses olevate abinõudega takistama oma sadamates, reididel ja vetes erapooletuseõiguse rikkumist ning seda ei pea loetama vaenulikuks aktiks ühe või teise sõdija vastu. Kuid tema poolt tarvitusele võetud iga kitsendust või soodustust peab ühtlaselt tarvitama kõikide sõjapidajate suhtes.

J. J.

Näitusel hinnatud hulga kuldaurahadega ja kõrgema auhinnaga GRAND PRIX'iga.

Klaveritööstus „ASTRON“ Tallinnas, Pikk 29-a. Tel. 441-24

valmistab kõrges headuses parimast materjalist **tiibklavereid ja pianiinosid.**

„ASTRON“i tiibklavereid ja pianiinod on tuntud oma headuse, kõlava hääle ja efekti poolest ja on leidnud kuulsamate muusikaproffessorite poolt heakskiitmist.

„ASTRON“i klaverid üheski suhtes kuulsamatest välismaa klaveritest taha ei jää.

„ASTRON“i klaverid on hinna poolest kõigile kättesaadavad, seepärast kaunistage oma kodu — „ASTRON“ klaveriga.

Kas tänapäeval tuleb arvestada veel rammimist.

Kui jälgida meresõja-ajalugu, siis selgub, et ühes artilleeria võimsuse tõstmisega on paralleelselt suurenenud ka lahingu kaugused. Arvestades artilleeria võimsust tekkis ka rammimise võimaluse kahtlus. Tsušima lahingu kogemused demonstreerisid piltlikult juba tolleaegse artilleeria võimsust ning paljud mereasjanduse spetsialistid said kindla veendumuse, et rammimist tänapäeva merelahingus vaevalt esineb. Arvati nimelt, et artilleeria suur laskekaugus ei võimalda lähenemist vastasele selle rammimiseks.

Suur artilleeria areng enne Maailmasõda kinnitas veel enam seda skeptilist suhtumist rammimisse, kuid juba Maailmasõda 1914.—1918. a. tõi esile rea juhtumeid, mis piltlikult demonstreerisid lähenemise võimalust vastasele õige lähedale, märkides samal ajal, misugust tähtsust omab ramm tervele reale väikestele ja abilaevadele eriti võitluses a-laevadega. Laevad nagu destroyeriid, torpeedopaadid, traalerid, vahilaevad, a-laevade hävitajad jne. kasutasid oma sõjalises tegevuses tihti rammi koos sügavuspommidega ja teiste a-laeva vastaste abinõudega.

Veel rohkem selgus, et võitluses a-laevadega osutus ramm üheks tõhusamaks pealetungi-vahendiks.

Välja minnes sellest püüame selgitada rammi tähtsust peajasjalikult väikestele laevadele.

Võiks loomulikult tuua ka terve rea näiteid, kus ka suured laevad võiksid kasutada rammi soodsais tingimuses, nagu seda on öö, väike nähtavus või udu, ent oleks ülearune arutada suurte laevade rammi kasutamise võimalusi lahingus omataoliste suhtes. Võib vaid mainida, et mõnikord siiski võib esineda olukordi, kus teisi relvi, millega on laevad varustatud, kasutada ei saa ning ramm osutub ainukeseks pealetungivahendiks.

Iseloomustavaks näiteks sellele võiks olla *U-29* rammimine lahingulaeva poolt 18. 03. 1915. a. Lahingulaev ei oleks saanud sel momendil kasutada ühtki suurtükki oma suurearvulisest artilleeriast ning komandör otsustas õigesti kasutada ära rammi.

Ka Maailmasõda andis rea näiteid rammimisest. Öösi näiteks, ajal, millal inglise destroyeriid atakeerisid saksa „ulgumere laevastikku“, rammis lahingulaev *Westfalen* inglise destroyeriit *Turbulent*, mille tagajärjel destroyer lõigati pooleks ja see hukkus terve koosseisuga. Ana-

loogiline juhtum esines saksa lahingulaevaga *Nassau*. Lahingulaevalt märgati öises pimeduses vasakul ees vastase laeva siluetti. *Nassau* võttis kursi sellele, et teda rammida. Vastaseks osutus 4. flotilli destroyer *Spitfire*. Destroyeri komandör räägib: Lähenes ristleja rammimise eesmärgiga, mispärast panin rooli paremale pardale ning meie pörkasime kokku vasaku parda vööriosadega. Arvan, et mina vigastasin ristlejat tunduvalt.

Destroyeri komandör eksis. See ei olnud ristleja, vaid lahingulaev ja momendil, millal lahingulaev võttis kursi destroyerile, viimane pööras järsku paremale ning libises parrast mööda eemale. Kui imelik see ka ei ole, ent destroyeriga kokkupõrke tagajärjel *Nassau* sai augu pardasse.

Spitfire ise pääsis vaevaga hukkamisest just õigeaegse rooli pardasse panemise tagajärjel. See originaalne näide kriipsutab veel rohkem alla rammi tähtsust öösi.

Taktikalisest seisukohast on väga õpetlik rammimine, mis teostus Doveri tõkke valvejõudude kokkupõrke ajal saksa destroyeritega öösi vastu 21. aprilli 1917. a., millal divisjon saksa destroyeriid ründas inglise kanali valvejõude ning pommitas *Calais*'d.

Sakslasi kohtas kaks inglise liiderit *Broke* ja *Swift*. Kohtamisel kontrakurssidel atakeerisid inglased sakslasi torpeedodega. Torpeedod tabasid rivis liikuvat viiendat destroyeriit *G-85*. Samal ajal liiderid panid roolid pardasse ning *Broke* rammis saksa viimasena sõitvat destroyeriit *G-42*. Rammimise tagajärjel viimane vajus varsti põhja. Neist mõningaist näiteist selgub, et olukord Maailmasõjas kujunes tihti selliseks, et oli võimalik kasutada rammi nii iseseisvalt kui ka koos teiste lahinguvahenditega.

Rammi kasutamise võimalusi relvastatud transportide, vahilaevade ja a-laevade hävitajate poolt.

Peab märkima, et see tüüp laevu oli relvastatud võrdlemisi nõrga artilleeriaga, mis tihti oli veel nõrgem a-laevade omast, seepärast võitluses viimastega olid ülalnimetatud laevad sunnitud laialdaselt kasutama just rammi. Ramm osutus küll kõige primitiivsemaks, kuid ühtlasi vahest ka kõige kindlamaks a-laevade ründamise vahendiks väikestele laevadele.

Juurdelisatud tabel illustreerib selle relva kasutamise efektiivsust piltlikult. Tabelist selgub, et 27 märgitud a-laevast hukkus suur osa just rammimise tagajärjel ning ainult 7 lasti

Nr. Nr.	A-laeva nimetus	Millega uputati	Märkusi
1.	U-15	Inglise ristleja „Birmingham“ ramm	
2.	U-18	Inglise traaleri „Dorothy Grey“ ramm	
3.	U-12	Inglise destroyeri „Ariel“ ramm	
4.	U-29	Inglise lahingulaeva „Dreadnought“ ramm	
5.	U-37	Prantsuse vahilaeva „S-te Jane“ ramm	
6.	U-14	Inglise traaleri „Hawk“ ramm	
7.	UC-26	Inglise destroyeri „Helsion“ ramm	Üheaegselt sügavuspommid.
8.	U-44	Inglise destroyeri „Oracle“ ramm	
9.	UC-33	Inglise vahilaeva „PC-61“ ramm	Üheaegselt artilleeria kasutamiseks.
10.	UC-69	Oma a-laeva „U-96“ ramm	
11.	U-87	Inglise sloobi „Buttercup“ ramm	Üheaegselt sügavuspommid ja veel vahilaeva „PC-56“ ramm.
12.	U-84	Vahilaeva „PC-62“ ramm	
13.	U-89	Inglise ristleja „Rokburgh“ ramm	
14.	UB-78	Inglise auriku „Queen Alexandra“ ramm	
15.	U-103	Inglise auriku „Olympie“ ramm	
16.	UB-27	Inglise destroyeri „Helson“ ramm	
17.	UC-75	Inglise destroyeri „Fary“ ramm	Üheaegselt artilleeria kasutamiseks.
18.	UB-30	Traaleri „Cillman“ ramm ja sügavuspommid	
19.	U-93	Inglise auriku „Braenlio“ ramm	
20.	UC-47	Inglise vahilaeva „P-57“ ramm	
21.	U-49	Inglise auriku „British Transport“ ramm	
22.	U-99	Inglise transpordi „Valeria“ ramm	
23.	UC-46	Inglise destroyeri „Liberty“ ramm	
24.	UB-81	Inglise vahilaeva ramm	Rammiti pärast miinile sattumist.
25.	UB-110	Inglise destroyeri „Carry“ ramm	Üheaegselt kasutati ka sügavuspomme.
26.	U-64	Inglise sloobi „Liknis“ ramm	Üheaegselt kasutati ka sügavuspomme.
27.	UC-2	Inglise transpordi „Cottingham“ ramm	

põhja ka teiste lahinguliste vahendite üheaegsel kasutamisel.

See asjaolu peaks olema küllalt näitlik, misugust tähtsust võib mängida ramm väikeste laevade võitluses a-laevadega.

Märgime mõned tabelis toodud juhtumid lähemalt:

1) Saksa a-laev *U-103* atakeerides inglise konvold osutus seespool konvoi kaitset hiiglaste ookeaniauriku „*Olympia*“ läheduses. Viimane märgates a-laeva periskoopi pöördus kohe selle peale ning rammis *U-103*. *U-103* vajus kohe põhja.

See näide on iseloomustav ses mõttes, et rünnata seespool konvoi kaitset asuvat a-laeva pole sugugi kerge, kuna ei saa kasutada ei artilleeriat ega sügavuspomme, mispärast kõige kohasemaks relvaks sellises olukorras on kaitse-laevadel kindlasti ramm.

2) Inglise traaler *Hawk* võitluses saksa a-laevaga *U-14* kasutas väga osavasti rammi koos artilleeriaga. Avastades periskoopi *Hawk* vigastas esimese lasuga *U-14* lahingukambrit ning rammis siis oma allvee vastast.

3) Rammi ja sügavuspommide üheaegse kasutamise näitena võiks olla inglise destroyeri „*Oracle*“ tegevus saksa a-laeva *U-44* suhtes. Arendades 27-s. kiirust destroyer löikas a-laeva ja külvas kohe selle järele viimase üle sügavuspommidega, mis lõplikult kindlustasid *U-44* hukkamise.

4) *UB-44* suhtes leidis ramm kasutamist miinivälja rajoonis. *UB-44* sattus nimelt miiniväljal miinile ning rammiti pärast vigastust varsti inglise vahilaeva poolt.

Peale nende näidete selgub tabelist veel, et 20 a-laeva hukkus vaid rammist, mis teeb 11% kõigist hukkunud saksa a-laevadest (178 huk-

kus üldse). Koos teiste lahinguliste vahenditega nagu sügavuspommid ja artilleeria tõuseb see protsent 15, mis on küllalt suur, et rammile küllalt tähelepanu pühendataks.

Kuidas olid mitmesugused laevad ette valmistatud rammimiseks.

Varem kirjutise algul märkisime, et enne Maaailmasõda vaadati rammimisele skeptiliselt, seepärast ei jätnud selline vaade oma mõju avaldamata ka tollaegsele laevaehitusele. Eriti avaldas see mõju just väikeste laevade ehitusele, mida ei varustatud peaaegu mingisuguste eriliste kõvendustega vööriosas. Viimane asjaolu oli põhjuseks tervele reale avariidele ja mõnikord koguni hukkumisele rammimise tagajärjel.

Käsitleme mõningaid iseloomustavamaid laevade vigastusi, mis saadi rammimisel.

1) Ristleja *Birmingham* sai pärast *U-15* rammimist nii raskeid vigastusi vööriosas, et oli sunnitud minema dokki vigastuste likvideerimiseks. Vigastuste parandus kestis 15 päeva, kusjuures selle ajavahemikuga kõik tööd vigastuste alal ei olnud lõpetatud. Vaid ristlejate suur puudus sundis ristlejat dokist lahkuma merele ühes suurte mõlkidega parrastel.

2) Abiristleja *Kronprinz Wilhelm* pärast kaljase *Wilford*'i uputamist rammilöögiga sai ise selliseid vigastusi vööriosas, mis sundisid teda minema dokki. Edaspidine kaapersõja jätkamine muutus *Kronprinz Wilhelm*'ile võimatuks ning küttetagavarade lõppemisega komandör oli sunnitud interneerima.

3) Ookeanihiiglane „*Olympia*“ vaatamata oma hiiglakorpusele kõverdas oma vöörtäavi ja katkestas paravanide keti *U-103* rammimise tagajärjel.

4) Soomusristleja *Kassuga* rammides *Jošino*t sai vööriosas lekkimise, mille ta parandas siiski oma jõududega.

5) *Spitfire* põrgates kokku *Nassau*'ga kõverdas oma vööritüüri ja lahingulaev sai augu, mille tagajärjel ta oli sunnitud vähendama kiirust 15 s.

6) Liider *Swift* rammides destroyerit *G-42* käristas oma kereplaate lahti terve rea kaarte pikkuselt.

7) Lõpuks kõige imestatavamaks osutus saksa a-laeva rammimine transpordi *Ripon* poolt, mis vajus ise põhja rammimisel saadud vigastuste mõjul.

Kui uurida vigastusi, mis said traalerid rammimise tagajärjel, siis peab märkima, et

kõik nad said ise ka vööriosas tunduvalt vigastusi, välja arvatud vaid inglise *P-57*-tüübilised vahi- või patrull-laevad. Nende endiste vaalapüüdjate rasketel terastäavidel ei olnud mingi-



Allveelaeva rammimine destroyeri poolt.

suguseid vigastusi märgata pärast a-laeva rammimist.

Käsitlusest järgneb, et suur osa sõjalaevadest ja abilaevadest ei olnud kohandatud rammimiseks.

Kui vaadelda uute laevade viimaseaegset ehitust, siis peab märkima, et paljude uute laevade ehitamisel ei ole arvestatud neid kogemusi, mis saadi Maailmasõjas rammimisel. Esinevad vaid erandid sel alal, nagu näiteks poola liiderid tüüp *Grom*, millel on tehtud vööriosas jäälõhkuja kinnitused ning mis on varustatud vööriosas terve rea piki ja põiki vaheseintega. Peale nende on paljud vahilaevad varustatud vööriosas kolmekordse põhjaga.

Need muudatused laevaehituse alal ei näi olevat küllaldased, et kindlustada laeva uppumatust või suuri vigastusi rammimisel, vaid tuleks veel järgmisi tugevdusi ette võtta uute laevade ehitamisel.

1) Vööritälv tuleb teha massiivsem, et ta ei deformeeruks rammimisel.

2) Vööriosa kereplaadid peavad olema paksemad kui kere teised plaadid.

Vööripaki või poolpaki osa tuleks kindluse mõttes täiendada pikisidestusiga.

4) Diislid, kolvimasinad ja turbiinid peab äärmiselt kindlalt kinnitama alustele.

Kui vaadelda neid punkte eriti meie oludes, siis tuleb mainida, et esimesed kolm punkti mängivad suurt tähtsust veel nende laevade juures, millede navigatsioon lõpeb hilja sügisel, kus võib esineda jää. Sel puhul need vahendid kaitsevad laevade keresid jää vastu.

Lõpetades kirjelduse peab märkima, et rammimine esineb ka tänapäeval eriti väikeste vahilaevade juures a-laevade vastu. Sel puhul annab ta igatahes reaalseid tulemusi. Kuigi rammimine nõuab komandörialt närve, rammib ta kindlasti, kui selleks olukord soodne ja teisi vahendeid kasutada ei saa.

Morskoi sbornik nr. 6 1938. a.

Iv.

Uus tabel eseme nähtavuse määramiseks merel.

Meretabelis olev eseme nähtavuse määramise tabel leiab praegu kõige laiialdasemat kasutamist. Selle asemel toob N. Vene ajakiri „Morskoi Sbornik“ 1938. a. nüüd uue, mis on kasutamisel lihtsam.

Varema tabeli kasutamisel toimiti järgmiselt:

Esiteks valiti nähtavus eseme kõrgusele, siis — nähtavus vastavalt vaatleja silma kõrgusele. Need kaks nähtavust liidetuna andsid eseme nähtavuse momendil vastavalt vaatleja silma kõrgusele. Niisiis tuli tabelist valida kaks suurust — mõnikord interpoleerides koguni — need kokku arvata ja lõpuks ümmardada.

Juhul, kui kaardil on antud eseme nähtavus (harilikult vastav vaatleja silma kõrgusele 15 jalga), tuleb kaardil märgitud nähtavusele juurde lisada nähtavus, mis vastab vaatleja silma kõrgusele ning sellest maha arvata 4,4 miili, mis on juba kaardil märgitud nähtavuse sees (silma kõrgus 15 j.).

Uus tabel lihtsustab, kiirendab ja hoiab ära vigu töös seega, et annab eseme nähtavuse miilides kohe vastavalt silma ja eseme kõrgusele.

40 m kõrge tuletorni nähtavuse määramiseks sillalt, mille kõrgus veepinnalt 8,0 m, on tabeli järgi 19 miili, mille valik tabelist ei tee mingisuguseid raskusi.

Peab märkima, et:

1) Tabeli andmed on antud miilides.

Tabel on kokku seatud meetri süsteemis, ent argumentid alt ja paremalt on antud jalgades, mis kergendab tegevust mõlemate mõõtudega.

2) Tabel võimaldab interpoleerimist, kuid erilist vajadust seks ei ole. On küllalt, kui valitakse nähtavus lähema väiksema suuruse jaoks nii vertikaali kui horisontaali mööda.

3) Tabel võimaldab esemete nähtavusi ilma mingisuguste arvestusteta vastavalt ilmastiku nähtavuse keskmistele tingimustele.

4) Tabeli andmed on saadud valemi

$$D = 2,08 \sqrt{H_{(eseme)} m} + \sqrt{h_{(silma)} m}$$
 kasutamisel.

5) Kui tuletorni kõrgus ei ole täpselt teada, siis võib arvestuseks kasutada ka tule kõrgust, kuna tuletorni kõrgus harva ületab tule kõrgust üle $2\frac{1}{2}$ —3 m.

6) Tabel kui ka varem kasutatud olevad leiab kasutamist vaid päeval.

Eseme nähtavuse (müldes) määramise tabel eseme kõrguse järele.

Silma kõrgus meetrites	E S E M E K Ö R G U S M E E T R I T E S																				Silma kõrgus jalgades					
	0,0	0,25	2,5	5,0	7,5	10,0	12,5	15	20	25	30	35	40	45	50	60	70	80	90	100		120	140	160	180	200
0,0	0,0	1,0	3,1	4,7	5,7	6,6	7,4	8,5	9,3	10	11	12	13	14	15	16	17	18	20	21	23	25	26	28	29	0
0,5	1,5	2,5	4,6	6,2	7,2	8,1	8,9	10	11	12	13	14	15	16	16	18	19	20	21	22	24	26	28	29	31	2
1,0	2,1	3,1	5,2	6,8	7,8	8,7	9,5	10	11	13	14	14	15	16	17	18	19	21	22	23	25	27	28	30	32	3
1,5	2,6	3,6	5,7	7,3	8,3	9,2	10	11	12	13	14	15	16	17	17	19	20	21	22	23	25	27	29	31	32	5
2,0	2,9	3,9	6,0	7,6	8,6	9,5	10	11	12	14	14	15	16	17	18	19	20	22	23	24	26	28	29	31	32	7
2,5	3,3	4,3	6,4	8,0	9,0	9,9	11	12	13	14	15	16	17	17	18	19	21	22	23	24	26	28	30	31	33	8
3,0	3,6	4,6	6,7	8,3	9,3	10	11	12	13	14	15	16	17	18	18	20	21	22	23	24	26	28	30	31	33	10
3,5	3,9	4,9	7,0	8,6	9,6	10	11	12	13	15	15	16	17	18	19	20	21	23	24	25	27	29	30	32	33	12
4,0	4,2	5,2	7,3	8,9	9,9	11	12	13	14	15	16	17	17	18	19	20	22	23	24	25	27	29	31	32	34	13
4,5	4,4	5,4	7,5	9,1	10	11	12	13	14	15	16	17	18	18	19	21	22	23	24	25	27	29	31	32	34	15
5,0	4,7	5,7	7,8	9,4	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	19	21	22	23	24	26	28	29	31	32	34	16
6,0	5,1	6,1	8,2	9,8	11	12	13	14	14	16	17	17	18	19	20	21	23	24	25	26	28	30	31	33	35	20
7,0	5,5	6,5	8,6	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	20	22	23	24	25	26	28	30	32	33	35	23
8,0	5,9	6,9	9,0	11	12	13	13	14	15	17	17	18	19	20	21	22	23	25	26	27	29	31	32	34	35	26
9,0	6,2	7,2	9,3	11	12	13	14	15	16	17	18	19	19	20	21	22	24	25	26	27	29	31	33	34	36	30
10	6,6	7,6	9,7	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	28	29	31	33	34	36	33
11	6,9	7,9	10	12	13	14	14	15	16	18	18	19	20	21	22	23	24	26	27	28	30	32	33	35	36	36
12	7,2	8,2	10	12	13	14	15	16	17	18	19	20	20	21	22	23	25	26	27	28	30	32	34	35	37	39
13	7,5	8,5	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	22	24	25	26	27	29	30	32	34	35	37	43
14	7,8	8,8	11	13	14	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	28	30	31	32	34	35	37	46
15	8,1	9,1	11	13	14	15	16	17	17	19	20	20	21	22	23	24	26	27	28	30	31	33	34	36	38	49
17	8,6	9,6	12	13	15	15	16	17	18	19	20	21	22	23	23	25	26	27	28	31	31	33	35	36	38	56
19	9,1	10,1	13	14	15	16	17	18	19	20	21	21	22	23	24	25	27	28	29	31	32	34	35	37	39	62
21	9,5	10,4	14	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	24	26	27	28	29	32	32	34	36	37	39	69
23	10,0	10,9	14	15	16	17	17	19	19	21	22	22	23	24	25	26	28	29	30	32	33	35	36	38	39	75
25	10,4	11,3	15	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	24	25	27	28	29	30	32	33	35	37	38	40	82
E S E M E K Ö R G U S J A L G A D E S																										
0	1	8	16	25	32	41	49	66	82	98	114	131	147	164	197	230	260	300	328	390	459	520	590	660		

Purjespordi alalt.

Kapten-major M. Piigert.

Peale Eestimaa Merijahtklubi 50 a. juubeli-võistluste tuleks veel kahte sündmust ära märkida, kui teatavat saavutist purjespordi alal. Need on: meie mereväeohvitseride osavõtt rahvusvahelisest võistlusest „Star“-tüüpi jahtidel Kiilis ja esimese Eestis ehitatud rahvusvahelise 6 m R-klassi jahti astumine võistlejate ritta.

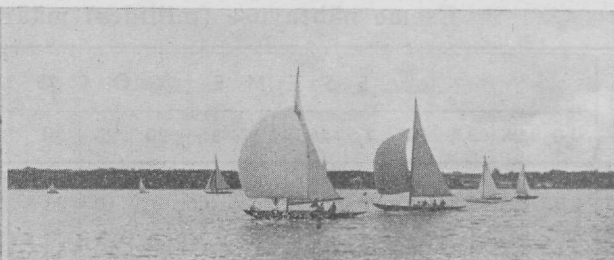
Esimene neist sündmustest tõi Tallinna 70 välisjahti 6 riigist. Nii kujunesid need võistlused üheks tähelepanuväärivaks Balti meres, Eesti ajaloo aga suurimaks sündmuseks osavõtjate arvu poolest. Olgugi et meie ise ei saanud kaasa võistelda kõigis klassides, vastavate jahtide puudusel, ei olnud need võistlused meile otstarbeta. Need võistlused olid heaks kooliks meie purjespordilastele, mida sai kasutada iga-

üks kohapeal, ilma et oleks tarvis olnud teha kulukat reisi kuhugi teise riiki, et neid õpiseid saada, nagu seda igal pool üldiselt praktiseeritakse. Teiseks oli see meie pealinna ja tema võidusõitudeks suurepärase lahe tutvustamiseks. „Die Yacht“ hindab seda lahte isegi üheks parimaks, mis olemas võistluste korraldamise mõttes.

Teiseks märkimisväärseks sündmuseks purjespordi alal on saavutused rahvusvahelistel võistlustel Kiilis „Star“-tüüpi jahtidel, kus meie mereväe esindajad suutsid järjekindlalt igal õhtul kaitsta oma kohta (vt. „Merendus“ nr. 4). See näitab, et võistlejad ei tulnud oma kohtadele, olgugi keskmistele, mitte juhuslikult, vaid pidid omama purjetamiseks kindlaid ko-



6-m R-jahid pärast starti, paremal „Lilo-Reet II“.



„Lilo-Reet“ (paremal) ja „Joy“ stardivad.

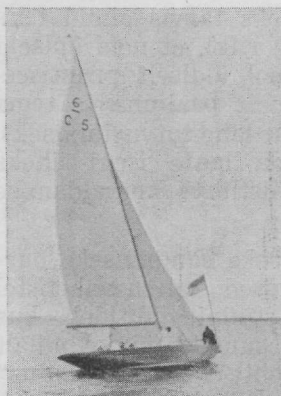
gemusi. Sellist hinnet leiame ka välismaistes purjespordi eriala ajakirjades. Seda saavutist võib pidada isegi üheks kaaluvaks põhjuseks, mis õigustab sellise jahitüübi muretsemist ja nendel sõitude arendamist. Kui tõsiselt ja huviga seda ala arendada, võime julgelt saata ka 1940. a. Helsingi olümpiaadile oma esindajad „Star“ jahtidega. Viimase kava teostamise esimeseks tingimuseks on muretseda endile „Star“-tüüpi jahid.

Kolmandaks märkimisväärseks sündmuseks purjespordi alal tuleb lugeda esimese Eestis ehitatud ja eesti purjespordlastele kuuluva rahvusvahelise 6-meetrilise „R“-klassi rivisse astumine, s. o. „Lilo-Reet II“ T. Y. K. kommodoori hr. F. Toferi omandus. Meil on küll varemgi purijahte ehitatud nii oma kui ka välismaa tarvis, kuid need on olnud senini kas väiksemad võidusõidujahid, eriklassi kuuluvad või harilikuks lõbusõiduks — nn. tuurijahid. 6-m R-klass on aga kõige rohkem levinenud rahvusvaheline klass. Selles klassis toimuvad suured maadevõistlused, kuldpokaalivõistlused jne. Seepärast on sellise klassi jahti ehitamise nõuded väga täpsed ja nõudlikud. See tõstab muidugi ka ehitushinda. Teisest küljest aga sellise purjehahti omamisega on avanenud võimalus osavõtta kõikidest rahvusvahelistest suurvõistlus-

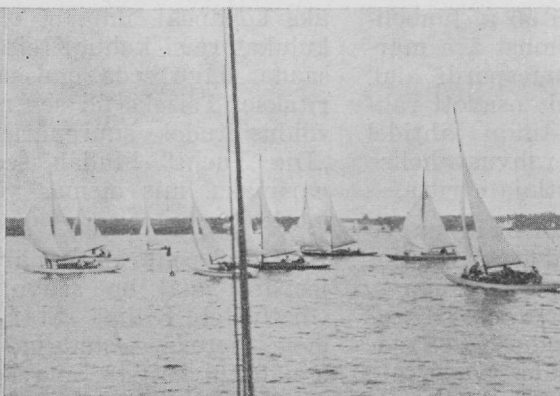
test, sest igast suuremast sellisest võidusõidust võtavad osa ka 6-m R-jahid. Teisest küljest on aga loota, et ka meil võistlustest võtavad osa rahvusvahelise kuulsusega võistlejad, mis meie selle ala spordi taset tõstab. Nii näemegi, et 27.—28. aug., kui toimusid sügisvõistlused Tallinnas ja millistele võistlustele varemalt mõni üksik välismaalane tuli, võistlesid teiste hulgas kaasa 2 parimat Soome 6-m R-jahti, mille osavõtt kindlasti tõstab nende võistluste taset.

Asudes nüüd vaatlema nende viimaste võistluste käiku, võib märkida, et need sündisid headel tingimustel: 27. aug. — tuul SSO, seega lahel lainet üldse ei ole, tuule tugevus 2—5 m/sek., teisel päeval tuul küll tugevam — 5—9 m/sek. SW, kuid siiski ilma suurema lainetusega. Võistlesid 6-m R-klassis 3 jahti — 4 üles antud, kuid üks ei saanud starti ilmuda. B- ja O-klassis 4 jahti ja haiklassis 11 jahti.

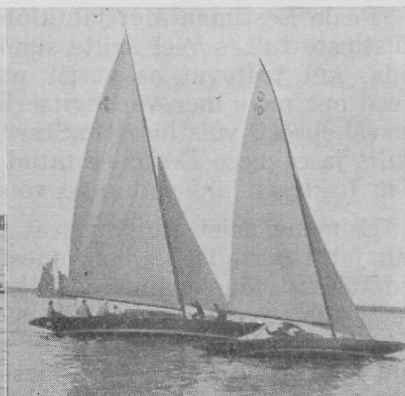
Üldrändauhinna võitis esimesel päeval Soome N. J. K. 6-m R-jaht „Joy“, kuna klassiauhindu said eestlased 5, soomlased 3; teisel päeval rändauhinna 6-m R-klassis võitis samuti „Joy“. B- ja O-klassis võitis rändauhinna „Dagi II“ TJK ja haiklassis „Hallo III“ EMJK. Klassiauhindu said eestlased 5, soomlased 3. Kui tahaks vastata nüüd küsimusele, mida



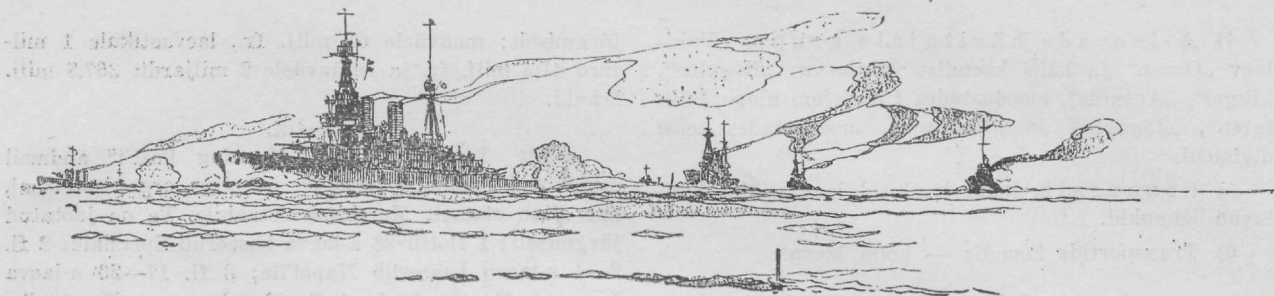
„Lilo-Reet“ möödub pöörde-märgist.



„Hai“-jahid pärast starti.



„Linda“ (paremal) ja „Caramba“ võistlemas.



Lühiteateid sõjalaevastikest.

N. Vene.

N. Vene sõjalaevastik oli viimasel ajal suunatud peaaesjalikult a-laevadele. Üldisest a-laevade arvust 149 on ravis praegus 112. (Temale järgneb a-laevastiku suuruselt Itaalia oma 100 a-laevaga).

Kavas on N. Venel 3 — 35 000-t lahingulaeva 9 — 16" suurtükiga. Läbirääkimised USA-ga nende ehitamise suhtes pole andnud veel kindlaid tagajärgi. Kui laevad tulevad ehitamisele Venemaal, tuleb sisse vedada välismaalt laevade ehituse materjali nagu suurtükke, soomust jne.

The Navy, London, mainib, et New Yorg'i arhitektidele olevat tehtud ettepanek venelaste poolt valmistada 50 000-t lahingulaeva plaanid, mis märgib teatud mõdul N. Vene huvisid mere konstruktsioonide alal.

1937. a. lahingulaev „Parižskaja Kommuna“ on Sevastopolis moderniseeritud, mille tagajärjel tema siluett on tunduvalt muutunud.

Leningradis on valminud 6000-t ujuv dokk 426 jalga pikk, 98 jalga lai. Samataoline kavatsetakse ehitada Murmanski jaoks. (*Revue Maritime*).

„United States Naval Institute Proceedings“ september 1938 kirjutab:

Itaaliast saadud informatsiooni kohaselt olevat N. Vene praegune laevastiku ehituse programm järgmine: 4 — 8000-t. ristlejat, milledest üks *Kirov* on juba valmis; 8 — destroiérit à 2895 t, s. o. lisaks juba valmisolevaile *Leningrad*, *Minsk* ja *Harkov*; 2 torpeedopaati; 19 a-laeva; 2 — veeskjat ja üks lennukite emalaev 12 000 t — *Krasnaja Znamja*. Viimane olevat sarnane *Stalin*'iga 9000 t, mis olevat saanud valmis möödunud aastal. Eelpool nimetatud laevad ei kuulu 1938. a. pro-

grammi, kuna sellesse programmi kuuluvat 2 — 35 000-t lahingulaeva, 2 — 12 000-t lennukite emalaeva ja 3 — 8000-t ristlejat.

Poola.

27. apr. s. a. kirjutab Poola alla ka Londoni kokkulepele tonnaži ülemmäära ja suurtükide kaliibri kohta, mis kehtivad teatud laeva klasside kohta. Sama kokkulepe näeb ka ette vastastikuse informatsiooni vahetamise riikide vahel uute laevade ehitamise kohta. Kokkulepe maksab kuni 31. detsembrini 1942.

Rootsi.

Rootsi viieaastase laevastiku programmi kohaselt, milleks iga aasta kulutatakse ligi Ekr. 30.000.000, kavatsetakse ehitada üks uus tüüp ristlejaid, mis asendaksid vanu soomuslaevu rannakaitse ülesannetes. Need ristlejad oleksid 8000-t, kiirusega 29 sõlme. Relvastis: 6 — 8", 8 — 4" ja õhukaitsesuurtükid, 2 torpeedotoru ja 2 lennukit. Kavatsetakse ehitada kolm selletüübilist laeva.

Rootsi rannakaitselaevastiku jaotus tänava aasta suve- ja sügistegevuseks oli järgmine:

1) Soomuslaevade koondis, mis koosnes soomuslaevadest „Gustav V“ ja „Sverige“.

2) Luuregrupp — ristleja „Gottland“ ja divisjon destroiérid, kuhu kuulusid „Klas Horn“, „Klas Uggla“, „Stockholm“ ja „Niels Ehrensköld“.

3) A-laevade koondis, mis koosnes divisjonist, kuhu kuulusid a-laevad „Draken“, „Ulven“ ja „Gripen“, juurde arvatud veel 3 divisjoni a-laevu — „Springaren“, „Nordkaparen“ ja „Delfinen“.

võidaks esitada, s. o. kuidas siis meie 6 R ka sõitis, siis on raske otsekohest vastust anda üldsõnades. Peab arvesse võtma seda, et jahil on purjed kui ka meeskond veel täiesti sisse töötamata, „trimmimata“, nagu öeldakse. See on aga üks olulisemaid võidusõidul. Mis aga juba silma paistis, on see, et jaht võib sammu pidada teistega. Priituules sõites nägime, kuid

„Lilo-Reet“ mõnel korral isegi arendas paremat kiirust kui teised. Loovtuules, kus väga oluline on purjete sissetöötamine, mis „Lilo-Reet'il“ puudus veel, tuli temal teistest maha jääda. See kõik laseb oletada, et ei ole põhjust nuri-semiseks, vaid võib loota kõige paremat, siis kui on juba jõutud purjed trimmida ja meeskond välja harjutada.

4) A-laevade hävitajate grupp. Vahilaev „Ornen“ ja kaks koondist vahilaevu: „Regulus“, „Rigel“, „Antares“, moodustades I divisjoni ning „Väktaren“, „Jägaren“ ja „Kaparen“, moodustades teise divisjoni.

5) Lennusalk, kuhu kuulusid laevastikku kuuluvad lennukid.

6) Transportide koondis — kolm laeva.

Saksamaa.

21. mail Kiilis astus rivisse uus lahingulaev „Gneisenau“. Teise samatüübilise „Scharnhorst“ proovisõidud on lõpukorral.

Prantsusmaa.

Prantsusmaal on laevahituse alal lõpetamisel 12 torpeedopaati 1936/37. a. programmist. Nende taktikaliste tehnilised andmed on järgmised: veeväljasurve 610 t, kiirus 34,5 s; relvastis 2 — 100-mm õk-suurt., 2 — 37-mm õk-aut., 4 kuulip., 4 — 400-mm torpeedotoru (2 ühetor. ja 2 kahetorulist aparati). 10 selletüübilist laeva on juba rivis, kuna kaks tegeleb proovisõitudega. Inglise ajakirjade andmeil on täiendavalt kulusid suurendatud s. a. Prantsusmaa relvastise alal 4 miljardit 712,5 milj. fr., mis on määratud üldiselt

Nalju.

Laeva insener ja navigatsiooniohvitser vaidlesid selle üle, kumb neist on tähtsam ja hädavajalikum laeval. Et vaidlus ei andnud mingisuguseid tulemusi, siis otsustati praktiliselt see küsimus lahendada. Insener läks sillale ja navigatsiooniohvitser masinaruumi. Poole tunni pärast laev jäi seisma ja vähe hiljem navigatsiooniohvitser ronis masinaruumist tekile üleni õline ja higine ning ütles: „Pole parata midagi. Mina seda neetud turbiini küll käima ei saa.“ — „Pole ka tähtis,“ vastas insener, „meie oleme juba ammu madalikul.“

Kust on pärit SOS?

„Westdeutscher Beobachter“ — 10. maist s. a. kirjutab: Esimene raadio teel antud appikutse anti auriku

järgmiselt: maaväele 65 milj. fr., laevastikule 1 miljard 41,4 milj. fr. ja lennuväele 2 miljardit 267,8 milj. franki.

Itaalia.

„Daily Telegraphi“ ja „Morning Posti“ andmeil moodustab Itaalia a-laevastik iseseisva organisatsiooni, mis allub otseselt Merekindralstaabile. Ta on jaotatud järgmiselt: 1 flotill 28 a-laeva baseerub Spetsiale; 2 fl. 2—4 a-laeva baseerub Napol'ile; 3 fl. 17—20 a-laeva baseerub Messina'le ja 4 fl. 30 a-laeva — Toronto'le.

Genuas lasti vette torpeedopaat *Calipso*, mille andmed on: veeväljasurve 679 t, kiirus 34 s, relvastis 3 — 100-mm, 4 — 87-mm õk-suurt., 4 kuulip. ja 4 — 450 mm torpeedotoru (2 ühetorulist ja 1 kahetoruline aparaat). Laev on varustatud ka rööbastega miinide jaoks. Spetsias lasti vette ka uus a-laev *Beilul*.

Türgi.

Ehitusel on 4 a-laeva à 860 t pealvee. Neist 2 ehitatakse Saksamaal ja kaks Türgis.

Täienduseks 3 MTP, mis ehitati Itaalias, on Türgi-maa tellinud Saksamaalt 5 MTP (Ljurssen'i tüüp), mis ehitati Bremeni lähedal. Need MTP on 60 t, pikkus 27,4 m, diiselmootorid 2400 HP, kiirus 36 s, relvastis 2 — 500-mm torpeedot. ja üks õk-automaat. Kere on puust.

Republic raadiotelegrafisti poolt, mis 23. jaan. 1909 Florida juures põhja läks. Tol korral oli koodi järgi selleks signaaliks CQD. Kuid esimene appikutse SOS anti aga esmakordselt, kui hukkus inglise reisiaurik *Titanic* Atlandi ookeanil ühes 1800 inimesega. See juhtus 15. aprillil 1912. a. Terranora juures.

Harold Bride, *Titanic*'u teine raadiotelegrafist, kes küll pääsis, kuid hiljem sama kohutava õnnetuse tagajärjel suri, oli uue appikutse SOS looja. Õnnetuse ööl Harold Bride sai kaptenilt käsu raadioga appikutse CQD eetrisse saata, kuid suures paanikas ja surmahirmus Bride saatis eetrisse mitte CQD, vaid esimesed sõnad ühest palvest „Save Our Souls“ ja sellele lisaks veel kolm korda sama lause sõnade esimesed tähed SOS. Sellest päevast peale on raadio appikutse signaaliks jäänud SOS.

Kõik karusnahad ostke eriärist

A. TAUB

Tallinn, Viru tänav nr. 23

Välismaa artiklid • Viimased uudised • Rikkalik valik •

Palun lahkesti veenduda minu kauba kvaliteedis ja selle hinnaväärsuses