



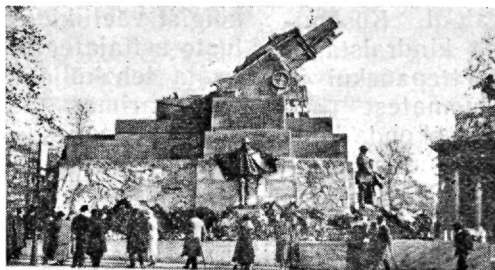
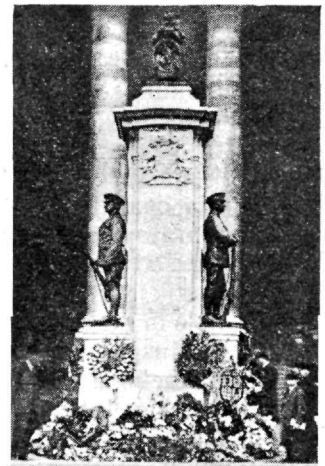
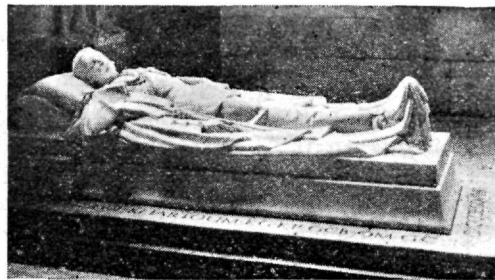
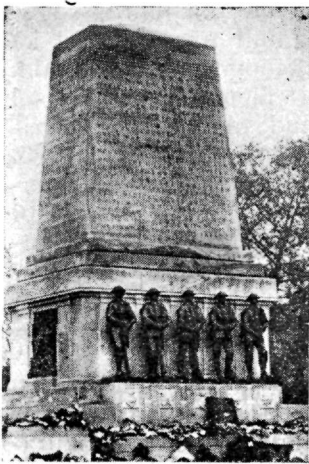
SÕDUR

№ 34.

Laupäeval, 27. augustil 1927.

IX aastakäik.

ILMASÕJAS LANGENUTE MÄLESTUSE JÄÄDVUSTAMINE INGLISMAAL.



VASAKUL ÜLEVAL: Mälestussammas Ilmasõjas langenud Inglise kaardiväelastele Londonis. VASAKUL ALL: Kuninglik õhujõudude mälestussammas Londonis. KESKEL ÜLEVAL: Mälestusmärk Ilmasõjas ristlajal „Hampshire“ hukkunud Briti sõjaminister feldmarssal lord H. Kitschenerile Londonis, Püha-Pauli katedraalis. KESKEL: Inglise Tundmatu Sõduri haud Westminster Abbeys, Londonis. (Maetud 11. nov. 1920. a.) KESKEL ALL: Kuninglik kahurväe sõjamälestusmärk Londonis, Hyde pargis. PAREMAL ÜLEVAL: Londoni linna- ja krahvkonna territoriaalväe sõjamälestussammas Londonis. PAREMAL ALL: Kuulipildurite korpuse sõjamälestussammas Londonis, Hyde pargis.

SISUSTIK: A. Traksmann. Kaitseväe kasvatus ja väljaõppe alalt. Uusi määrustikke. — C. R. Jakobsoni kalmul. — A. Vernik. Ookeani vallutamine õhuteel. — D. Buxhoevden. Gaasi alarmi küsimus lahingus. — A. S. Eesti olud Rootsi-Vene sõja ajal 1788.— 1790. a. (Lõpp). — s. Ilmasõjas langenute mälestuse jäädvustamine Inglismaal. — Observer. Mõtteid imperialismist ja militarismist. — Sõjakirjandust. — Ametlikke teateid. — Kuulutusi.

Kaitseväe kasvatus ja väljaõppe alalt UUSI MÄÄRUSTIKKE.

A. Traksmann.

Vabariigi Valitsuse koosolekul 17. VIII. 1927. on otsustatud kinnitada kaitseväe uus „Sisemäärustiku“ kava.

Sisemäärustikku on nimetatud sõjaväe põhiseaduseks. Seda ta on kahtlemata, kui endale täiel ulatusel ette kujutame seda määratud tähtsust ja mõju, mis on Sisemäärustikul sõjaväe sisemise elu, kasvatus ja osalt väljaõppe korraldamise seisukohalt. Meie kaitsevägi on seni püüdnud läbi ajada endise Vene sisemäärustikuga, seda osalt kohandades meie oludele. See oli paratamatu, nagu on paratamatud Vene seadused teistelgi aladel. Kuid Vene sisemäärustik oli siiski hädaabinõu, sest eriti sisemine elu kaitseväes, kaitseväeteenistuse ja kaitseväelaste omavaheliste vahekordade korraldamine vajab omapärast, kindlat reglamentatsiooni, mis kinnitatud meie riiklise võimupoolt.

Vajadust omapärase sisemäärustiku järele tunti ammu, mispärast keskasutus juba aegsasti oli asunud vastavate materjalide kokkuseadmisele. Peasjalikult tööjõu puudusel selle töö juure võidi asuda täie hooga siiski alles 1926. a. algul. Küsimuse algatajaks oli tolleaegne kindralstaabi ülem kindral Reek, kelle ettepanekul ja eesistumisel moodustati vanematest rivijuhitudest ja kindralstaabi VI osakonda kuuluvatest ohvitseridest erikomisjon määrustiku esialgse kava väljatöötamiseks.

Komisjon asus tööle viibimata ja tegi seda tööd suure innuga. Juba juunikuus 1926. a. võidi kava esitada sõjanõukogule. Sõjanõukogu kava läbi vaadates, leidis, et ta oli kirjutatud liig pikkade ja lajaliste seletuste näol, mis raskendasid sisusse süvenemist. Seepärast enne kava arutusele võtmist üldisel koosolekul otsustati see anda veel kord läbitöötamiseks erikomisjoni, mille eesistujaks kutsuti kindral Tõnisson.

Erikomisjon töötas kõige lähemas kontaktis komisjoniga, mis määrustiku esialg-

se kava oli välja töötanud. Kuna sõjanõukogust erikomisjoni liikmed ei viibinud atalisel Tallinnas, siis töö komisjonis, mis nõudis pikemat aega, oli seotud raskustega. Kuid neist saadi üle, kusjuures sagedasti töötati mitte ainult päeval vaid ka öösiti, et kiiremini tööga lõpule jõuda. Ühtlasi kava, diviisi ülemate kaudu sel viisil ümber kujundatud, oli proovimisel riviväeosades. Sisemäärustiku kava 1926. aasta sügisel jõudis uuesti sõjanõukogusse, kus ta põhjalikult läbi vaadati ja läbitöötati kolmel lugemisel. Mitmed küsimused tulid veel kord ümber töötada; mitmete põhimõtete arutamine nõudis tundeväitavaid läbirääkimisi, enne kui jõuti soovitava redaktsioonini.

Lõpuliku redaktsiooni Sisemäärustiku kavale andis kodifikatsiooni komisjon, kus olid esitatud kindralstaabi, sv. prokuratuuri ja sõjaministeeriumi juriskonsultuuri esitajad.

Eeltoodust selgub, et sisemäärustiku kava tema praegusel kujul on põhjalikkude ja mitmekülgsede kaalutluste, nõupidamiste ja vaieluste vilj. Meie vanemad rivijuhid kõigist väeliikidest, töötades koos keskasutuste esitajatega, on püüdnud sellesse paarisaja leheküljelisse raamatusse koondada oma parimad tõekspidamised ja elukogemused. Kaheksa-aastane rahulik kasvatus töö kaitseväes on kujundanud välja need põhijooned, mis on võetud aluseks „Sisemäärustiku“ kava kokkuseadmisel.

Tähtsamad neist põhimõtetest on väljendatud alljärgnevas Vabariigi valitsusele esitatud seletuskirjas:

Seletuskiri „Sisemäärustiku“ kava juure.

Sõjanõukogu poolt heaks kiidetud „Sisemäärustiku“ kava käsitleb sisekorda kaitseväes (III jagu), kaitseväelaste, eriti ülemate kohuseid (II jagu) ja kaitseväelaste vastastikuseid suhteid (I jagu).

Sisemäärustiku kava juures olevates lisades on toodud tabelitena mitmesuguste kaitseväe sise-



C. R. Jakobson.

C. R. Jakobsoni kalmul.

Pühapäeval, 14. augustil 1927. a., avati C. R. Jakobsonile Vändra-Kurgjal tema perekonna matusepaigas hauasammas.

Meie kaitseväelased, kumardades rahvapoegadena oma suure rahvajahi mälestuse ees, tuletame teda meelde veel eriliselt...

Meie silmi ette kerkib kummaline sõdurjuhi kuju, kes vähestega, peaaegu üksiki, keset ääretut võitlusvälja on ägedas võitluses vastastega... Talle tungitakse suurte hulkadega kallale. Vähe lootusi abi peale. On koguni ülejoosikuid ta väikesest salgast... Sõdur-juhile tehakse meelitavaid ettepanekuid rahuks...

Kuid sõdur lükkab tagasi häbistavad rahu ettepanekud, ta on otsustanud võita... Ta põlgab raskusi ja ohtu. Ta näeb vaid päiksepaistel tulevikku, mis saavutatakse täielise võiduga.

See kummaline sõdur — see vaimu-sõjamees oli C. R. Jakobson Eesti ärkamise aastatel. Ta ei jõudnud rahuni, ta langes... võiduga saavutatud rahu nägemata. Kuid kas ei olnud meie sõja-ajaloo ilusamad leheküljed, 1919. a. juunikuu võidud, C. R. Jakobsonilt alatud pealetungi saavutus?!...

C. R. Jakobsoni mälestades, õpime — milline jõud on võidutahtes murdmatu võitleja: koguni ta surm, see näilik alistumine vastasele, kujuneb vaid jõuks, mis hävitab vastase kas olevikus või tulevikus...

mises elus tarvilikkude raamatute, nimestikkude ja aruannete vormid. Peale selle on lisana toodud „Juhtnõõrid hobusega ümberkäimiseks“ (Väljavõte ratsaväe eeskirjast I osa — „Ratsasõidu õpetus“).

Et täiel määral aru saada sisekorrast kaitsevæes, on tarvilik tunda kaitsevæe teenistuse ja kaitsevæe organisatsiooni põhijooni. Seepärast need küsimused on leidnud ka kokkuvõtlikku käsitlust sisemäärustiku kavas.

Sisemäärustiku kava kokkuseadmisel komisjon, kellele see oli ülesandeks tehtud, võttis oma töö aluseks need põhimõtted, mis kaitsevæe sisemise elu korraldamise alal meil seni on kujunenud omapärasteks. Välisriikide eeskujul sel alal on peetud silmas niivõrra, kui see aitab kaasa meie endi kogemuste süvendamiseks ja täiendamiseks.

Tähtsamad põhimõtted, mis on võetud aluseks sisemäärustiku kava kokkuseadmisel, on järgmised:

1. Riigikaitse ja kaitsevæe teenistuse kohta.

Eesti rahva vabadus ja riiklik iseseisvus vajab kindlat ja alaliselt valvsat kaitset, mida teostab alaline kaitsevægi. Riigikaitse teostamine kaitsevæeteenistuse näol on iga kodaniku kõrgeim ja austavaim kohus.

See kohus on sunduslik kõigile selleks kõlblikkudele meeskodanikkudele.

Kodaniku rahuaegne teenistus kaitsevæes on kooliks, kus kodanik omandab riigikaitseks tarviliku sõjaväelise kasvatuse, teadmised ja oskused.

Kaitsevægi moodustab ühise, kindla, lahkeliideta pere, kus kasvatusega ja ühise tööga on loodud tugev sisemine side kõigi liikmete vahel. Ühine vorm, kaitsevæelised väliskombed, koondrivi harjutused, traditsioonid ja pidulik tsereemoniid aitavad kaasa sisemise side kasvatamisele ja süvendamisele.

Kaitsevægi kujutab endast rahva lahutamatu osa. Seepärast sisemine side kaitsevæe ja kaitseliidu ning kaitsevæe ja rahva vahel peab olema tugev ja kindel. Seda saavutatakse esimesel juhtumisel — ühiste õppuste ja pidavikkude koostööviimiste korraldamisega, teisel juhtumisel — paraadide ja jalutuskäikude ning rahvapidude korraldamisega, kus esinevad ka kaitsevæelased oma erialal.

Kaitsevæes peab valitsema kindel ja teadlik distsipliin, mis väljendub kaitsevæelase selges arusaamises oma kohustest ja viimaste kohusetruus täitmises. Teadlik distsipliin on rajatud isamaarmastusele, riigiustavusele, kohusetundele, autundele ja kutse uhkusele.

Distsipliin nõuab, et maksvad seadused, määrused ja ülema (vanema) käsud täidetakse vastuvaidlematult, kiirelt ja täpselt, et kaitsevæelastel oleksid head väliskombed ja korralik välimus.

Antud käskudest jäävad täitmata ainult need, mis on ilmsi kuritegelikud.

2. Kaitsevæelase omaduste ja üldkohuste kohta.

Kaitsevæelase peamisteks omadusteks on: Isamaarmastus, riigiustavus, kohuse- ja autunne, millega saavutatakse teadlik distsipliin

kaitseväes. Peale selle kaitseväelases peavad olema välja arenenud: algatus- ja otsustusvõime, ühistunne, julgus ja vaprus, kasinus, kokkuvõetlikkus, kannatlikkus ja kindel usk oma võimetele.

Oma väljanägemise, ülalpidamise ja kehalise arenemise poolest iga kaitseväelane peab esinema korralikkuse, mehisuse ja jõu eeskujuna. Need omadused avalduvad tema esinemises, rüütuses ja sõjaväelise viisakuse reeglite pidamises.

Kõigi kaitseväelaste peamiseks, kohuseks on kaitsta Eesti Vabariiki ja tema põhiseaduslikku korda igal ajal ja igal viisil, vajaduse korral selleks ohvriks tuues oma elu. Kaitseväelane on kohustatud viibimata ette kandma igast tähelepanud või kuuldud teost või juhtumisest, mis on sihitud Vabariigi ja tema põhiseadusliku korra vastu. Koosolekutelt, pidudelt, rongikäikudelt ja koosviibimistelt, kus ilmsiks tuleb Vabariigi põhiseadusliku korra vastane meeleolu, peavad kõik kaitseväelased lahkuma ja neist viibimata ette kandma.

Oma kohuseid peab kaitseväelane hästi tundma, milleks ta peab oskama hästi käsitada kõiki tema ametalasse puutuvaid seadusi, määrusi ja juhtnõure.

Peale selle iga kaitseväelane, ametalale ja auastmele vaatamata, on kohustatud tundma käsitulirelva ja üksiku mehe võitlusvõtteid ning oskama neid tarvitada oma asutuse, meeskonna ja enese kaitseks.

Kaitseväelane ei tohi avaldada ega edasi anda ei suusõnal ega kirjas teenistuslisi saladusi neile, kes ei ole õigustatud neid teadma.

Oma väeosa au ja head nime peab kaitseväelane kalliks pidama. Autu ja karistatav on oma väeosast ja juhtidest halvaks panevalt kõneleda ning nende kohta pahatahtlikke jutte laiali laotada.

Kaitseväelased peavad hoiduma eraisikutega tülli sattumast või nende omavahelistesse tülideks endid segamast. Õnnetuil juhtumistel, kurjategijate tagaajamisel jne. kaitseväelane peab olema abiks riigivõimu esitajale, esinedes sealjuures ettevõtlikkuse, julguse ja mehisuse eeskujuna.

3. Kaitseväelaste vastastikuste suhete ja ülemate üldkohuste kohta.

Oma vastastikuste suhete poolest kaitseväelased jagunevad ülemateks ja käsualusteks, vanemateks ja nooremateks.

Ülemaks nimetatakse kaitseväelane, kes on määratud alaliselt või ajutiselt juhtima teiste kaitseväelaste teenistust ja kandma nende eest seaduses ettenähtud vastutust.

Ülema käsutusse määratud kaitseväelasi nimetatakse käsualusteks.

Kõrgemas auastmes kaitseväelasi nimetatakse nendest nooremate suhtes, kui nad ei ole viimastele ülemad ega käsualused, vanemateks, auastmes nooremaid — nooremateks.

Ohvitserid on sõjaväe ametnikkudele vanemaks siis, kui nende auaste on võrdne või suurem auastmest, millele vastav sõjaväe ametniku ametkoht. Sõjaväe ametnikkudel ohvitseride kohta vanema õigusi ei ole, kuid kaitseväelase viisakuse suhtes talitatakse ohvitseride auastmete ja ametnikkude ametastmete tunnismärkide järele.

Ülemaid ja vanemaid nimetatakse üldiselt juhtideks.

Et edukalt täita oma ülesandeid ülem, peale kaitseväelaste üldiste omaduste, peab omama

avara silmaringi sõjaasjanduses, head üldised ja sõjalised teadmised ühenduses praktiliste oskustega neid kasutada käsualuste kasvatamisel, õpetamisel ja juhtimisel.

Ülema iseloomu peajoontes olgu: kindel tahe ja suur töövõime ühenduses laialise algatus- ja otsustusvõimega oma töö alal.

Käsualuseid ülem peab hindama õiglaselt ja erapoolelt.

Kõige võimsamaks teguriks käsualustele juhtimisel, kasvatamisel ja õpetamisel on ülema isiklik eeskuju. Ülema korraldused ei tohi olla shabloonilised, vaid põhjalikult läbi mõeldud ja praktilisi näpunäiteid sisaldavad.

Käsualustega ümberkäimises teenistuse alal ülem peab olema heatahtlik, kuid tõsine, kindel, järjekindlalt nõudlik ja rahulik. Peab hoiduma käsualuseid pilkamast või nende rahvuslisi, usu- lisi ja perekondlisi tundeid haavamast.

4. Kaitseväe kommte kohta.

Ülema (vanema) ees peab teenistusajade ajamisel seisma seisangus „valvel“. Kui käsualune (noorem) annab edasi ülemale (vanemale) kõrgema ülema käsu, peab käsusaaja käsu vastu võtma „valvel“ seisangus.

Tervitamine kaitseväes on eranditult vastastikkune, kusjuures käsualune (noorem) tervitab esimesena.

Kui ülema (vanema) poole pööratakse müts peas, lastakse käsi alla ilma erilise loata siis, kui ülem tervituse on vastu võtnud.

Tervitamiseks rivis kätt ei anta; käeandmisel kinnast käest ära ei võeta kui müts peas.

Meeskonnad tervitavad väeosade lippe, kindraleid, oma garnisoni ülemat ja vastastikku üksteist.

5. Ülemate ja ametmeeste kohuste kohta.

Rügemendiülem on rügemendi vastutav juht kõigil aladel.

Rügemendiülem kasvatab oma käsualuseid ja juhib nende väljaõppe tööd, vastutades töö tagajärgede eest.

Õppuste käiku ta on kohustatud alaliselt kontroleerima. Ta korraldab isiklikult pataljoniülemate kaasabil rügemendi ohvitseride õppusi.

Rügemendi majandust rügemendiülem juhib üldistes joontes, andes sellele kindla sihi ja ülesanded. Ta korraldab võimalust mööda majandusala reviderimist sarnaselt, et aasta lõpuks kõik oleks kontroleeritud ja üle vaadatud.

Väeosa majanduslise seisukorra kohta tuleb otsustada mitte varanduse tagavara ja säästsummade rohkuse järele, vaid selle järele, kui võrra head on kasarmu sisseseaded, õppeabinõud, toit ja meeste rietus.

Pataljoniülem juhib pataljoni sõjalist kasvatust ja väljaõppe tööd ning on selle eest vastutav. Ühtlasi ta kontroleerib kompaniide majandust, eriti relva, varaaitsid, tootlustamist, kompaniides peetavaid raamatuid ja aruandeid.

Väljaõppe edukaks läbiviimiseks pataljoniülem jaotab ära pataljoni üldiseks tarvitamiseks määratud õppeabinõud, platsid, tiirid jne.

Seega pataljoniülema on täita väga vastutavad ülesanded nii pataljoni kasvatus ja väljaõppe kui majanduse aladel.

Tööd rügemendi majanduse alal on jaotatud töökompanii ülema, relvohvitseri, asjaajaja, laekahoidja ja kortermeisteri vahel.

Majanduseülem on rügemendi majanduse ala üldine vastutav juht. Temal on patal-

joniülemale õigused majanduse alal töötavate isikute ja töökompanii kohta.

Rügemendi kantselei rivijaoskonna tööd juhivad rügemendi adjutant, kelle valitsemisel on ühtlasi rügemendi arhiiv ja paljundamise abinõud.

Sanitaar ala rügemendis korraldavad rügemendi arstid vanema arsti juhatusel. Vanem arst valvab kaitseväelaste kehalise arenemise, tervishoiu ja rügemendi ruumide sanitaar seisukorra järele. Ühtlasi ta viibib toiduainete vastuvõtmisel ja selgitab toidu ja joogivee omadusi ning tarbekorral laseb teha analüüse. Peale selle vanem arst korraldab erialalisi õppusi sanitaar-personaalile ja loenguid sanitaar alal kõigile kaitseväelastele.

Haigete igapäevane hommikune ülevaatus peab olema lõpetatud nii, et ambulantsis käijad õppuste alguseks jõuaks tagasi kompaniisse. Suguhaiguste levimise vastu tulevad võtta tarvitusele mõjuvad abinõud.

Vanema arsti kohuseid rügemendi sanitaar ala korraldamisel on laialised ja vastutavad. Et neid täita, vanem arst peab väljendama suurt isiklikku algatust ja korraldusvõimet, iseseisvalt esinedes rügemendiülema eettepanekutega omal alal.

Veterinaar ala rügemendis korraldab veterinaar arst.

Kompaniiülem on kompanii kasvataja ja õpetaja ning tema vastutav juht rivi- ja majanduse alal.

Kasvatuse alal kompaniiülemale tähtsaim kohus on hoolitseda käsualuste kindla riiklise meeoleu, üksmeele ja sõbraliku vahekorra loomise eest. Väljaõpet kompanii ülem korraldab vastavalt määrustikkudele ja eeskirjadele ning rügemendija pataljoniülema nõuetele.

Kompaniiülem valib ja esitab kinnitamiseks ametkohtadele allohvitsere ja ametmehi. Nende kasvatamisele ja õpetamisele ta peab pöörama erilist tähelepanu.

Kompanii toitlustaja valitakse allohvitsereid ja sõdurite poolt poole aasta peale.

Majanduse alal kompaniiülem kannab hoolt relvade, laskemoona, õppeabinõude, inventari, varanduse ja ruumide korrashoiu eest.

Ta hoolitseb käsualuste hea ja küllaldase toidu eest.

Palka ta jagab isiklikult. Kompanii raamatupidamine ja kirjavahetus sünnib kompaniiülema vastutusel.

Kompaniiülema lähem abiline majanduse ja sisekorra alal on veltveebel.

Rühmaülem vastutab rühma kasvatuse, distsipliini, väljaõppe ja sisekorra eest. Ta peab põhjalikult tundma kõiki käsualuseid.

Väljaõppe alal rühmaülem seab kokku üksik- asjalised töökavad ja enne õppetöö algust korraldab jaaoülematele ja instruktoritele näiteõppusi, et neid valmistada ette õppusteks. Õppuste läbi viimisel rühmaülem esineb üldjuhina kui ka aktiivse instruktorina, kiskudes kaasa oma isikliku eeskujuga allohvitsere ja sõdureid.

Majanduse alal rühmaülem juhatab isiklikult riidevarustuse, jalatsite ja rakmete selga passimist.

Ta kontrollib vähemalt üks kord nädalas rühma relvu ja vähemalt üks kord kuus muud varustust.

Seega rühmaülema kohused oma rühma suhtes on sama tähtsad ja vastutavad kui kompaniiülema kohused kompanii suhtes.

Rühmaülema lähem abiline kõigil aladel on rühmavanem.

Jaaoülem on jao juht igas olukorras, tema kasvataja ja õpetaja ning vastutab distsipliini ja sisekorra eest jaos.

Jaaoülem peab olema eeskujuks käsualustele oma ülalpidamisega distsipliini nõuete ja teenistuskohuste täpse ja energilise täitmisega.

Jaaoülem peab peensusteni tundma oma käsualuseid.

Ettenähtud õppusteks jaaoülem peab kokku seadma üksik- ja rühmaülema poolt antud juhtnõuetele. Majanduse alal jaaoülem hoolitseb jao relvade, õppeabinõude, jaole väljaantud riigi varanduse ja jao ruumide korrashoiu eest.

Jaaoülemale alaliseks asetäitjaks on tema abi. Rügemendi ja kompanii majanduse alal tegutsevate ametmeeste hulka kuuluvad: varahoidjad, toitlustajad ja relvurid ning sanitaar alal — velskerid, veterinaar velskerid ja hobuserautajad.

Ametmehed täidavad kohuseid, mis nende erialal on ette nähtud. Ametmeeste-erisikute tööpäev on kaheksa tundi, kuid kokkuleppe alusel võib rügemendiülema tööpäeva pikendada.

6. Toimkondade kohta.

Rügemendi toimkonda kuuluvad: rügemendi korrapidaja — korrapidaja ohvitser, tema abi ja korrapidaja allohvitsere; toimkonna signalist, arestiruumi korrapidaja ja ühisköögi korrapidaja.

Peale selle rügemendi staabis, kompaniides, ambulantsis, tallides ja keskjaamas määratakse erilised toimkonnad.

Valvurid määratakse ainult tallides, kuna kompaniis valvurite kohuseid täidab kompanii korrapidaja abi.

Toimkonna ülesandeks on julgeoleku ja sise- mise korra kindlustamine rügemendis ja allüksustes.

Toimkonnad kannavad teenistust 24 tundi.

Toimkondade ülesanded rügemendis on vastutavad ja tähtsad. Eriti vastutavad on rügemendi korrapidaja, kompanii korrapidaja ja talli korrapidaja ülesanded. Seepärast tuleb kaitseväljal, kes toimkonda lähevad, aegsasti selleks ette valmistada, nende teadmisi kontroleerides. Seda on kohustatud toimetama rühmaülemad. Tähtsamatesse toimkondadesse minejate teadmisi kontrollib kompaniiülem isiklikult.

Toimkondlaste vaatust kompaniis korraldab veltveebel, rügemendis — rügemendi korrapidaja. Toimkonda minejad peavad olema välja puhunud.

Julgeoleku tagamiseks öösi on kõigi eluruumide välisused seestpoolt lukustatud. Võtmete teisedid on rügemendi korrapidaja käes.

7. Päevakorra kohta.

Täpne päevakord on tähtis, et kasvatada kaitseväljalaste täpsust ja korraarmastust.

Päevakorra määrab kindlaks rügemendiülem, pidades silmas, et õppeaeg normaalses oludes vältaks tööpäevadel — 7 tundi, laupäevadel — 4 tundi.

Kõik töökompaniides, staapides ja asutustes teenivad allohvitsereid ja sõdureid, samuti kõik riivüksuste ametmehed, peavad saama igal tööpäeval üks tund riivilist õppust.

Hommikune äratus sünnib harilikult 1—2 tundi enne õppuste algust. Seda aega kasutatakse riitumiseks ja tarvilisteks puhastustöödeks, relvade ülevaatuseks, hommikuse ülevaatus korraldamiseks, söömiseks ja eeltööde tegemiseks enne õppust.

Eriti suure kasvatuse tähtsuse omab hommikune ülevaatus, mida tuleb korraldada tähelepanelikult ja põhjalikult kindlaksmääratud korras.

Ülevaatuse eesmärk on selgusele jõuda, kas sõdurid eelmisel õhtul kõik on üle vaadanud ja korda seadnud.

On tähtis, et õppuste alguks kõik oleks korraldatud ja omal kohal.

Vaba aega — õppuste lõpust kuni õhtuse loenduseni tuleb kasutada oma asjade korraldamiseks ja kasulikuks meelelahutuseks. mis arendab kaitsevälase kehalist osavust ja aitab kaasa tema vaimlise tasapinna tõstmiseks.

Õhtusel ehal lauldakse hünni, palvet ei ole.

8. Sisemise korra kohta kasarmutes.

Kasarmud peavad olema kivid, puhtad, valged, õigeaegselt ja hästi remonteeritud ning välja nägema kodustena ja mugavatena.

Üleajateenijatele — veltveebliitele ja rühmaväenematele — kasarmus võimaluse korral tulevad ette näha eri toad.

Igas kompaniis olgu lugemistuba, kui ruumide puudus seda ei võimalda, siis — lugemisnurk.

Peale selle kompaniis olgu ruumid pesemise, võimlemise, külaliste vastuvõtmise ja suitsetamise tarvis. Neid ruume võib tarbekorral ühendada.

Eluruumid kasarmutes tulevad varustada tarviliku inventaariga. Inventaar eluruumis, samuti sõduri isiklikud asjad, rakmed ja muu varustus peavad olema paigutatud kindla korra järele. Puhtuse ja sisemise korra kohta eluruumides, sa-

muti köökides, söögitudades, pesemisruumides jne. peavad olema maksma pandud kindlad reeglid, mis olgu teada kõigile kaitsevälastele

N. Reek,

kindralstaabi kindral-majoor
Sõjaminister.

J. Tõrvand,

kindralstaabi kindral-majoor
kindralstaabi ülem.

A. Traksmann,

kolonel-leitnant
kindralstaabi VI osakonna ülema k. t.

Umbes ühe kuu pärast uus määrustik ilmub trükist ja saadetakse laiali väeosa-desse.

Sellest momendist kohapealsetel juhtidel algab tõsine ja vastutav töö — uue määrustiku elluviimine selles korras, mis on kindlaks määratud sõjaministri käsukirjaga nr.364, 1927. a. (V. „Sõduri“ käesolev number „Ametlikke teateid“).

On kõik põhjused arvata, et uus määrustik suudab täita need lootused, mis tema peale pandud ning et ta kaitseväes „läbi lööb“ juba lähemal ajal.

Ookeani vallutamine õhuteel.

A. Vernik.

Tõsiasiad.

Käesoleva aasta kevad ja suvi möödusid suursaavutuste tähe all lennuasjanduses. P.-Ameerika Ühisriikide lendurid Charles A. Lindbergh ja Clarence D. Chamberlin, läbistades lennukitel (mitte õhulaevadel!) umbes 6000 klm. laiuse õhuvalla, löid alusmüüri, millele tulevikus kerkib õhuühenduste hoone Euroopa ja Ameerika kontinentide vahel.

Psühhoosi mõjust, mis vallutas kogu tsiviliseeritud ilma noil lennuasjandusele ajaloolisil päevil, oleme ka meie saanud osa üldise ajakirjanduse kaudu. Nüüd, kus vaimustuse ja juubelduse hoog jahe-nemas, võime suhtuda olnud sündmustele objektiivselt.

Paljudele olid ookeanilennud ootamatuseks, arusaamatuteks sündmusteks. Arusaamatuteks sellepärast, et lennuasjandusele suhtuti kui noorele tehnilisele alale, mille võimised alles välja kujunemisel; jälgiti ja konstateeriti küll tema arengu kiiret tempot, kuid sarnastesse edusammudesse, millega ilma üllatasid ookeanilendurid, uskusid vähesed. Ja need vähesed kuuluvad peamiselt lennuasjanduse alal tegutsevate isikute perre.

Lennuki- ja mootoritööstuses ning õhuühenduste võrgu arengus kõrgele tasapinnale jõudnud rahvaste lendurid ja konstruktorid on aastate vältel väeva näinud ja pead murdnud kaugema ülendude probleemi lahendamisel. Ses suhtes on Lindberghil ja Chamberlinil kuulsad eelkäijad.

Kui prantslane Blériot 1909. a. üle La Manche'i kaanali lendas, oli juubeldus suur. Õeldi: sadane aastate kestel melega lahutatud maad on nüüd ühendatud õhusillaga. Kuid siis oli lennuasjandus astumas vaid esimesi arglikke samme. Möödusid kümme aastat — ja 16.—27. mail 1919. a. lendas ameeriklane Read merilennukil New-Yorgist (vahemaandumistega Neufeundlandi ja Azori saartel) Lissaboni. Sama aasta 14.—15. juunil katsid inglased Alcock ja Brown merilennukil St. Johnsi (Neufeundland) ja Clifdeni (Iirimaa) linnade vahelise maa — 3040 klm. 16 tunniga vahemaandumisteta. Peale nimetatud lendurite tasandasid teed tänapäeva ookeanilenduritele veel sarnased kuulsused lennuilmas, nagu: inglase Alan Cobham oma ülendudega London—Kapstadt, London—Austraalia, London—India; hispaanlane Franco len-

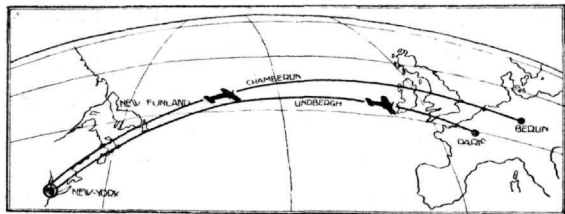
nuga Lissabonist Buenos-Aires'i; itaallane de Pinedo ülelennuga Lago Maggiore — Tokio — Room; ameeriklane Byrd kuulsa põhjanaba lennuga Kingsbay—Põhjanaba—Kingsbay (10. mail 1926. a.) ja teised.

Nii siis oli enne ookeanilende saavutatud terve rida huvitavaid tagajärgi pikamaa ülelendudes.

Viimase katse tegid prantslased Nungesser ja Coli; startides Le Bourget'i aerodroomil 8. mail s. a. kell 05.20 oli nende eesmärgiks maandumine New-Yorgis. Kuid juba kelia 07.00-st alates, millal nende „Valge lind“ lirimaa kohal viimast korda hõljus, kadusid nad tumedasse teadmatusse, hukkudes nähtavasti halva ilma ja tugevate vastutuulte ohvrina.

Ajal, kui prantslasi mõjus mure oma parimate lendurite saatuse pärast, tõi telegraaf 21. mail lakoonilise teate — „täna kell 22.22 maandus Lindbergh Le Bourget'i aerodroomil“.

Lindbergh oli 20. mail kell 12.51 (Kesk-Euroopa aeg) startinud Roosevelt Field'i aerodroomil New-Yorgi lähedal ja lennates joonisel tähendatud marshruudil, maandus Euroopa mandril juba järgmise päeva õhtul, kattes 33 tunni 31 minutiga umbes 5800 klm.



Lindberghi ja Chamberlini lennutee.

Meie mäletame väga hästi, milliste ovatsioonidega võeti vastu esimene ookeani vallutaja õhuteel ja millised enustused ning tuleviku kavatsused kerkisid esile õhuühenduse korraldamise alal ookeaniga lahutatud mandrite vahel.

Möödusid kaks nädalat ja kogu maailm oli jälle rikastunud uue sensatsiooni võrra: Chamberlin oli omakorra vallutanud ookeani, kuid mitte üksi, vaid ühes kaasreisija Charles Levin'iga. Startides 4. juunil kell 11.05 Roosevelt Field'i aerodroomil (kus ka Lindbergh startis), lendasid nad joonisel näidatud marshruudil ja maandusid 6. juunil kell 05.30 Saksamaal Eislebeni lähedal. Nende peatumata lend kestis 42 t. 25 min. ja ärallennatud maa võrdus umbes 6500 klm.

Järgmisel päeval jätkasid nad lendu Berliini.

Nii Lindbergh kui ka Chamberlin olid sellega õnnelikult lahendanud ookeanilendude probleemi.

Üksikasjad.

Olles ookeanilendude ajajärgu kaasajajad, tekib meil tahtmata küsimus: kuidas ja millistel tehnilistel tingimustel on võimalikud sarnased suursaavutused?

Vastuseks sellele küsimusele võib olla vaid süvenemine ookeanilendude üksikasjadesse.

Lenduri isikul on ookeanilendudel edendada suur osa. Kõige paremad tehnilised abinõud ei oma väärtust, kui neid käsitavad asjatundmatud ja vilumatud inimjõud. See väide on juba puht loogilistel kaalutlustel vastuvaidlematu, seda rohkem on see maksev ookeanilendudel.

Lindbergh ja Chamberlin on kõigepealt lendurid-sportlased, kes kõik oma tahtejõu koondasid võidu saavutamiseks loodusjõudude üle. Teatavasti teostas Lindbergh oma lennu ainult oma enese jõul, olles 33½ tundi ihuüksi oma lennukis, üksi taeva ja ookeani vahel, üksi oma julguses, aga ihuüksi ka oma suures ja hirmutavas hädaohus. Raske on kujutada omale olukorda, kus inimene on ligi kaks ööd-päeva üksilduses, piirita veevälja ja mõõtmatu taevaalaotuse vahel, jätkates teekonda, millest pole tagasipööramist. Ainult julgus, surmapõlgatus ja raugemata tahe viisid Lindberghi eesmärgile. Inimene pühitses järjekordset võitu mateeria, ruumi ja aja üle. Saabudes Pariisi, seletab Lindbergh ajakirjanikele: „Lendu ei võtnud ma ette teenimise otstarbel. Kõiksugu tulukad pakkumised ei ahvatle mind. Ainult valmustus lennuspordi vastu sundis mind ilmale selgeks tegema, mida tänapäeval suudab ära teha lennuk.“

Niisugune on Lindbergh.

Chamberlin on samuti lendur-sportlane. Tema ülesanne, võrreldes Lindberghi omaga, oli märksa kergem. Ühes Chamberliniga istus lennukis kaasreisija Levin. Oli vähemalt inimene, kellega võis mõtteid vahetada, kes võis abiks olla, kui lenduri füüsiline ja moraalne jõud nõrkenud oleks. Ning ainuüksi see teadmine, et ta üksi ei ole, et tema saatust jagab lähedane inimene, oli Chamberlinile suureks moraalseks toeks.

Kuid sarnase kangelasliku teo, nagu seda on ookeanilend, kordasaatmiseks



Chamberlini lennuk „Columbia“.

on ainuüksi tahest ja lennuspordilisest huvist vähe. Alusmüüriks neile peab olema oskus ja vilumus oma erialal. Need omadused on aga ookeanilenduritel olemas pikaajalise lennuteenistuse tulemusena. Lindbergh, olles Missouri osariigi Ryan Airliners'i teenistuses, tegi viimase viie aasta jooksul kokku 7119 lendu 1832 lennutunni vältel. 1926. a. lendas ta 763 tundi. Kokku on ta lennutanud 5951 reisisjat, kellest ükski pole saanud vähemutki vigastust. Samuti on Chamberlin tegevuses lennuteenistuse alal 1918. a. alates. Enne ookeanilendu püstitas ta 12.—14. aprillil s. a. kestvusrekordi 51 tundi 11 min. 20 sek.

Sellega olid siis ookeanilendurid tehniliselt küllaldaselt ettevalmistatud.

Lennukid, mis kasutamist leidsid ookeanilendudel, kuuluvad maalennukite-monoplaanide hulka. Veepinnale maandumiseks olid nad kõlbmatud. Mispärast valisid lendurid just maalennukid, kuna nad ometi teadsid, et vähema kui lennuki osa murdumine või mootori tõrkumine töös oleks kutsunud välja hädamaandumise ookeani pinnale? Kas poleks otstarbekohasem olnud lennata veelennukil, millel hädamaandumine ookeanil hädaohutu ning vähemad vead kohapeal kõrvaldada ja jälle lendu jätkata oleks võinud ehk äärmisel juhusel vabalt püsida veepinnal 2—3 päeva, kuni mõni juhuslik aurik lendurid oma hoolele oleks võtnud. Kahtlemata olid maalennukite valikul mõõduandvad viimaste konstruktiivsed ja aerodünaamilised paremused, võrreldes veelennukitega.

Lindbergh kasutas Ryan M. 2 tüübilist neljaistmelist reisilennukit, ristini-

mega „Spirit of St. Louis“. Olles varustatud kuulsa veejahutisega Wright Whirlwind 220 H. J. mootoriga, võis lennuk anda 210-klm. tunnikiiiruse. Lindbergh käsitas oma mootorit siiski väga ettevaatlikult ja lendas vaid 180 klm. kiirusega tunnis.

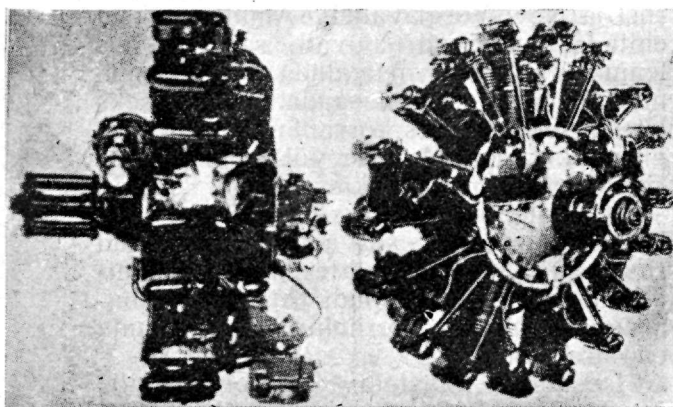
Chamberlin lendas Bellanca tüüpi reisiveo lennukil „Columbia“.

Mõlemate lennukite reisisjate ruumi olid asetatud 2000-liitrilise mahutusega bensiinid.

Aerodünaamiliselt on nimetatud lennukid kauaaegsete uurimuste ja katsete tulemus. Ühest pilgust lennukite ülesvõtetele on küllalt, et veendumusele jõuda nende tehnilistest ja aerodünaamilistest hüvedest: kandepinnad omavad kuulsa „Göttingen 430“ profiili; füselagei, kandetoede, tüüride süsteemi jne. õhutakistus on viidud miinimumini; õhusurvevastupidavuse tagavara on eriliste kinnitajate tarvitusele võtmisega märksa suurendatud jne.

Mootor, olles lennuki hingeks, väärrib erilist tähelepanu. Oleneb ju tema korralikust tööst ja vastupidavusest kogu lennu saatus. Senistel ookeanilennukitel olid monteeritud paigalseisvate 9 silindriga ja õhujahutisega Wright-Whirlwind radiaal-mootorid.

Wright-Whirlwind mootor, tüüp J—5, 220 H. J. on seitsmeaastase töö ja katsete vili. Senini on turule ilmunud seitse mudelit; jäädes põhimõttes sarnasteks, on iga mudeli juures tehtud parandused ja üksikud osad ümberkonstrueeritud. Peale selle, kui eelviimane mudel katsetel täiesti rahuldavaid tagajärgi andis (1926. a. jooksul tehti mitu pikaajalist lendu),

Vright Vhirlwind mootor. J-5. 220 H. J.

Külvaade.

Otsevaade.

sai viimane mudel J—5 veel kord laboratooriumides põhjalikult uuritud ja täiendatud. Nüüd on see mootor ookeanilendudel oma hiilgavaid omadusi demonstreerinud ja tunnustamist leidnud parima mootorina lennutehnikas.

Millised uuendused mootori konstruktsioonis, materjalide valikus, karburaatorite, magnetode, küünalde jne. ehituses ning nende suhtelises asetuses mootoril tarvitusele võeti, väärivad ka meie lennuväelaste tõsist tähelepanu. Tuleb meil ju oma materjaalosa muretseda välisturgudel; et mitte langeda äri-meeste reklaami ohvriks, vaid omada tõeliselt head materjaalosa, on teoreetilised uurimused möödapeasematud. Meil puuduvad küll vastavad laboratooriumid, kuid erikirjandus pakub selleks soodsaid võimalusi.

Aeronavigatsiooni abinõudel on ookeanilendudel edendada eriline osa, sest tuleb ju lennuk ilma maapealsete abinõudeta (raadioradio ja valgustus-signaalid j. n. e.) juhtida soovitavasse punkti. Tänapäev tarvitusel olevad aeronavigatsiooni abinõud on sõna otsekoheses mõttes veel primitiivsed; nad on hõlpsalt rikki minevad ja kõrvalmõjudest ärarippuvad. Kui Lindberghilt küsiti kas ta ei juhtinud oma lennukit „pimedast peast,“ siis vastas ta: „Ei. Üldiselt lendasin ma kaardi järele. Tänu kompassile teadsin ma alati, kus viibisin.“ Nii võis esimene ookeanilendur seletada küll sellepärast, et õnnelik ülelend oli tal juba seljataga. Ebaõnnestumine või kursist kõrvale kaldumine oleks tingimata esile toonud süüdistuse aeronavigatsiooni abinõudele, nagu see oli Chamberlini len-

nu, kus lendur udusse sattudes kaotas tee, asjata 1100 miili rohkem lendas, selle tagajärjel bensiin otsa lõppes ja vajalikuks said kaks vahepealset maandumist Euroopa mandril enne lõpusihti — Berliini jõudmist.

Kompass on tähtsamaid navigatsiooni instrumente. Kahjuks ei ole lennu-kompasside tööstus veel suutnud anda ideaalset tüüpi. Tarvitusel olevad induktiooni kompassid (oli ka Lindberghi lennukil) on näidanud häid tagajärgi küll otseleenu, kuid väljendanud ebatäpsust lennuki pöörangutel ja kallutamistel. Praegu lennu-praktikas kasutatavad kompassid kuuluvad peamiselt Askania ja Ludolph firmadele, kuid ookeanilendudeks ei ole nad kuigi kohased. On tehtud katseid ka päikese kompassi tarvitusele võtmiseks. Milline tüüp tulevikus eluõiguse omab, on muidugi tuleviku uurimuste ja katsete küsimus sellel alal.

Teised aeronavigatsiooni instrumentid, nagu kiirusemõõtjad, kursimõõtjad, kõrõusemõõtjad, ajanäitajad jne. ootavad samuti teoreetilist uurimist ja laboratoorseid katseid, et läheneda ideaalsele tasapinnale.

Astronoomiliste abinõude kasutamine kursi pidamiseks ja asukoha kindlaksmääramiseks omab iseenesest arusaadava tähtsuse. Täpseteks mõõtmisteks tarvilikkude instrumentide käsitlemine on aga lennu ajal äärmiselt raskendatud nende delikaatse ehituse ja ümberkäimise tõttu nendega.

Üldiselt tuleb konstateerida, et praeguste aeronavigatsiooni instrumentidega võib lendur julgelt jätkata oma teekonda küll vaikse ja soodsa ilmaga, rasketes ilmastiku oludes muutub aga lenduri seisukord kriitiliseks.

Ilmastik on lennuasjanduse türrann, samuti kui maastik on lahinguväljade valitseja. Võitluses ilmastikuga on jätnud oma elu mitmed lendurid, tema ohvriks langesid kahtlemata ka Nungesser ja Coli. Suurt huvi pakuvad ses sõjas loodusjõudude ja inimese vahel ookeanilennud.

Lindberghi lennu ajal olid ilmastiku olud järgmised: startimisel — selge, kerge tuul: Ameerika rannal — kõrgerõhkkond 765 mm.; Neufundlandi kohal ja sellest põhjapool asus aga madalrõhkkond 755 mm., mis asus just lennu marshruudil. Lennates madalrõhkkonna piirkonnast lõunapoolt, oleks Lindberghil saatjaks olnud soodne läänetuul. Meteoroloogilistel andmetel ei olnud küll oodata tormi, kuid juba esimestel lennutundidel

muutus olukord: madalrõhkkond süvenes kuni 750 mm., liikudes ühtlasi kagu suunas, kõrgerõhkkond aga laienes New-Yorgi suunas idapoolle kuni idapikkuse 70°-ni. Tagajärjeks oli see, et Lindbergh sattus tugevasse lumetormi, millega võideldes tal lennata tuli vahete-vahel kuni 3 mtr. kõrgusel lainetest ja lenduril juba sähvas mõtte — kas ei oleks siiski aeg pöörata tagasi?

Ilmastiku teenistuse vastava organisatsiooni juures oleks Lindbergh (juba õhus viibides) vastavad ilmastiku teated saanud ning lennukursi natuke lõunapoolle võtnud, möödudes lumetormi piirkonna. Pääsedes tormist, sattus Lindbergh Azori saarestikul asuva kõrgerõhkkonna rajooni, kus soodsa ilmaga lendu võis jätkata. Tõusis jälle idast puhuv saate-tuul, mis lennukile kiirust juurde lisas, ja Lindbergh saabus Le Bourget'i aerodroomile varem kui ta oli kalkuleerinud.

Veel paremates ilmastiku tingimustes möödus Chamberlini lend. Ainult Euroopa mandril tuli tal võidelda uduga.

Märkida tuleb seda asjaolu, et sel ajal, kui Lindberghil ja Chamberlinil kokkupuutumist ei olnud lennu suunale vastu puhuvate tuultega, oli Nungesseril ja Colil tegemist ainult viimastega. Suurejoonelise meteoroloogia teenistuse olemasolul oleksid aga nad oma lennu paremate aegade ni edasi lükanud ning ära oleksid jäänud ka asjatud olivid.

T ä h t s u s .

Mida on siis ookeanilennud andnud? On nad seda väärt, et neist kogu ilm räägib?

Kahtlemata omavad nad tähtsa koha mitte ainult lennuasjanduse, vaid ka maailma kultuuri ajaloos. Lindberghi ja Chamberlini lende hinnates peame küll ühemeelsele otsusele jõudma, et nüüdsest peale algab üleokanilise kiirühenduse sisseseadmise palavik. Muidugi ei või see sündida üleöö: palju on veel võita tehnilisi takistusi korrapärase õhuühenduse loomiseks kahe kontinendi vahel. Lindbergh lendas üksinda pähklakoore kerguses aparaadis ja võrdlemisi primitiivsete orienteerimise abinõudega varustatult. Chamberlin võttis kaasa juba ookeani reisija. Sellest tuleb õigusega järeldada, et see, mis läks korda kahele julgele mehele, õnnestub ka tuleviku ookeaniühenduse pidajal suuremal lennukil, mida võimalik on varustada kõigi mõeldavate ettevaatuseabinõudega ja orienteerimise vahenditega.

Lindbergh seletas, et ta peab võimalikuks kaubalennuliini sisseseadmise Pariisi ja New-Yorgi vahel. Ainult tuleksid ehitada kunstlikud ujuvad saared, kus lennukid võiksid maanduda ja bensiini ning õli lisavarustust saada. Ainukeseks küsimuseks on, kas korrapäraseks ookeanilennuks kasutada ühe või kahe mootoriga varustatud lennukit.

Kaubalennuliini organiseerimises ei või kahtlust olla, sest asjast huvitatud ringkonnad on vastavate kalkulatsioonide varal kindlaks teinud, et ükski kauba-proovide transporteerimine õhu kaudu end ära tasub.

Iseenesest mõistetav ja loomulik on regulaarse postiühenduse loomine kontinentide vahel lennukite abil.

Lindberghi poolt puudutatud küsimus ujuvate saarekete ehitamiseks ookeanil ei paku ideelisest küljest midagi uut, sest projekte on valmistatud juba 1924. ja 1925. aastatel (Ameerika inseneri E. Armstrongi ja Prantsuse arhitekti H. Deffrasse'i projektid).

Kuid seni paberil puhkavatele kavadele puhutakse elu sisse ja need omavad reaalse kuju.

Kas *tarvitada ookeanilendudeks ühe või kahe mootoriga lennukit?* Sellele küsimusele tahab vastuse anda Saksa lendur Könnecke, kavatsedes lennata kolme-mootorilisel lennukil Berliinist New-Yorki ja sealt väikese peatuse järele San-Franciskosse.

Nii on siis otsimised lennuasjanduse alal käimas mitmes suunas. On käimas rahvusvaheline võistlus. Iseäranis äge on see Euroopas sakslaste ja prantslaste vahel, kes üksteise võidu püüavad Euroopast Ameerikasse lennu loorberite osaliseks saada. Sakslased on oma ettevalmistustes jõudnud nii kaugele, et augustikuu esimestel päevadel korraldasid „teoreetilise ookeanilennu“, mille lendurid Risticz ja Edzard Junkersi tüüpi lennukil ära tegid. Nad viibisid Dessau ja Leipzigi vahel 52½ tundi õhus ja lendasid 6000 klm., lüües ühtlasi ilmarekordi kestvuslennus.

Prantslased on samuti kibedasti ametis, kuid nende senised saavutused ei küüni sakslaste saavutuste tasapinnani. See on kutsunud esile neis isegi kibeduse tunde. Nii ütleb „Le Petit Journal“: „Meil, prantslastel, on geeniused ja meil on kangelased! Aga teistel on parem materjal masinate ehitamiseks!“

Kes neist võitjaks osutub, ei ole tähtis, tähtis on vaid võistluse momendi ole-

masolu. Aga kus võistlus, seal areneb ka tehnika ja teadus hiigla sammudega.

Ookeanilennud on peale muu tõestanud õhujahutisega mootorite paremuse, mis enesega kaasa toob radikaalse pöörde mootoritööstuses.

Meteoroloogilise teenistuse organisatsioon on seni olnud nõrk ja ka aeronavigatsioon abinõud ei vasta ookeanilendude ülesannetele. Neil aladel on oodata tulevikus suuri edusamme.

Ka sõjalisest vaatepunktist hinnatuna omavad ookeanilennud tähtsuse. Tuleb kindlasti asuda väärtuste ümberhindamisele ja seda kõigepealt mootorite suhtes. Senini lennavägedes, vähemalt meie lennaväes, rõnuvas enamuses tarvitusel olevad veejahutisega mootorid nõuavad palju aega ja vaeva lennuki lennuvalmis seadmiseks ja piinlikku käsitamist õhus. Õhujahutisega mootor nõuab küll korralikku käsitamist, kuid tema lennuvalmis seadmine on kiirem ja lihtsam.

Peale selle selgus ookeanilendudel, et lenduri isikul on eedeidada esimene osa lennuasjanduses. Ainult kogunud, julge,

tahtejõuline ja sportlise huviga oma erialal tegutsev lendur võib olla tubliks lenduriks. Neid iseloomu omadusi tuleb sõjaväe lenduris arendada vastava kasvatusena ja treeningu abil.

Ühtlasi omab võrratu tähtsuse sõjaväe lennuasjanduse organiseerimisel eralennuasjandus. Olles varuks sõjaväe lennuasjandusele, annab ta mobilisatsiooni puhul sõjaväele värske kaadri suure lennustaashiga lendavat koosseisu, tehnilised jõud ja materjaalosa. Ainult eralennuasjandus võib anda oma lendurile sarnased kogemused, kui olid Lindberghil ja Chamberlinil, sest lennupraktika raamid on siin laiad, kuna sõjaväe lennaväes need raamid on kitsad ja ühekülgsed. Senini on meil, kahjuks, eralennuasjanduses olnud vaid kurvad kogemused.

Resümeeerides ookeanilendude üldist tähtsust, jõuame otsusele, et käesoleva ajaga on lõpule jõudnud esimene lühikene lennuasjanduse tehnilise arengu periood, millest tulevikus mõeldakse kui muuseumi asjast, ja algamas on uus ajajärk, mille suursaavutusi tänapäev raske ettenäha.

Gaasi alarmi küsimus lahingus.

D. Buxhoevden.

Uue võitlusvaheidi, sõjagaasi, ilmumisel, on sõjavägedes kerkinud rohkesti küsimusi, mis nõuavad lahendamist. Teiste lahendamata küsimuste seas on ka üks väga tähtis küsimus, kuidas kõrvaldada, peaaegjalikult manööversõjas, gaasialarmi. Sellest küsimusest on palju kirjutatud erikirjanduses, kuid rahuldavat vastust või korraldust pole veel leitud.

Gaasisõja algul, 1915. a., kui gaase balloonidest välja lasti, kus oli alati teada, et gaas ainult vaenlase kaitsekaevikute poolt võib tulla oli alarmi küsimus kergesti korraldatav. Me näeme seda ka sellest, et väeõades, mis kaevikutes seisid, olid sisse seatud kõiksugused venitatud helisid telitavad aparaadid gaasialarmiks. Peale selle oli kloorgaas juba kaugelt nähtav, lõhnas ja enne mürgitamis mõjus äritavalt kõrile, nii et kohe teda võis õhus ära tunda. Balloonidest voolas gaas välja kaugemale kuulda süsinaga, alarneerides seega vastast. Sel ajal asetati kaevikute ette gaasi vaatluspostid, mehed, kes gaasilaskmiseks soodsatel tundidel valvasid gaasilaine ilmumise järele ja gaasi ilmudes alarmeerisid oma ükuse.

Sõja lõpul muutus küsimus juba keerulisemaks. Oli võimatu ette näha, kust küljest tuleb gaasipilv. Gaase pilluti laiade mürskude ja miinide abil ja gaasipilve voolamine üle maapinna olenes mürskude ja miinide langemise kohast ja tuule suunast.

Ka siin oli algul alarmi küsimus kergemini lahendatav, sest tarvitati puhtgaasmürske ja -miine, mis nõrgast mürsu lõhkemisest kohe ära tunti, olgugi, et seda mitmeti püüti moondada. Pärastpoole oli juba raskem gaasimürske ära tunda, sest ilmusid kombineeritud gaasbrisantmürsud, mille lõhkeeffekt oli väga tugev. Brisant- ja gaasbrisantmürsu lõhkemise vahel vahet teha oli tugeval tulistamisel täitsa võimata. Kerkis juba siis päevakorrale küsimus, kuidas gaase kohe ära tunda, kuidas korraldada gaasialarmi, missuguse signaaliga alarmi edasi anda? Tarvitatav gaas oli tihti lõhnata või väga nõrga lõhnaga, mida raske oli kindlaks teha.

Muidugi püütakse ka tulevikus tarvitada ainult lõhnata mürkgaase, eriti ootamatuse saavutamiseks. Ilmasõjast kuulus yperit on, näiteks, väga nõrga

lõhnaga ja seda selle tõttu väga raske, vahest võimata, õhus kindlaks teha. Ameeriklased panid siiski tähele, et üksikutel oli yperiidi haistmine siiski silmapaistvalt teravam. Neid mehi kasutati Ameerika sõjaväes gaasialarmi andmiseks. Ameerika kindral Fries'i teatel on see korraldus andnud väga häid tagajärge. Paljud pooldavad gaaside äratundmiseks sõjaväljal kasutada keemilisi reaktiive. On ka seda kergem korraldada positsioonsõjas, kuigi iga gaas nõuab erireaktiive ja üksikutel gaasidel see väga raskelt teostatav. Manööversõjas on seda väga raske teostada, ka siis, kui iga gaasi reaktiiv oleks tuntud eraldi.

Prof. Meyer omas teoses „Die chemischen Kampfstoffe“ juhib tähelepanu nähtusele, et loomad on väga õrnatundelikud gaaside vastu. Ta toob näiteid ilmasõjast, kus loomade rahutus võimaldas gaasi kindlaks teha. Selles sihis peaks korraldama katsed ja võiks selleks ehk osalt kasutada sidekoeri.

Gaaside kindlaksmääramine sõjaväljal on igal juhul väga keeruline ja raske ülesanne. Mida kiiremini sõjavägi gaasitatud piirkonnas masked jõuab näole asetada, seda väiksemad on kaotused.

Kas tulevikusõjas gaasi kindlaks tehakse keemiliste reaktiivide, inimeste või loomade abil, kuid igal juhul kerkib alarmiküsimus manööversõjas, sest iga sõdurile on võimata kaasa anda kas klaastoru reaktiividega või häireloomi, samuti on ka võimata inimese haistmist treeneerida ja tundelikumaks muuta. Komandoga „gaas“ on võimata alarmi kõikidele teatavaks teha, selleks tuleb kasutada juba mingit aparati. Küsimus on ainult kas hääle- või valgustussignaale? Mõlemil on omad hüved ja pahed. Marutule müras — kas on seal häälesignaal kaugema maa peale üldse kuulda, näiteks 200—500 m. Kui sõduril tuleb alarmi-

aparati kanda, siis ei tohi viimane mitte liiga suur ja raske olla. Väikese, kerge aparadiga on aga võimata tugevat, kaugelt kuuluvat signaali anda. Lahingumüra ja -kära sumbutaks selle ja ei oleks sellest mingit kasu. Ilmasõjast on tuntud kaugele kuuluvad gaasialarmi sireenid, kuid neid võib kasutada ainult positsioonsõjas. Neid tuleb kinnitada puu või posti külge.

Valgustus-signaal ei olene mitte lahingu mürast ja kärast, ta on kaugele nähtav nii öösel kui päeval. Signaali võiks olla raket, kas ühe- või mitmevärvilise kuuliga. Halvaks küljeks valgustussignaali juures on ainult asjaolu, et sõdurid alati peavad nende järele valvama. See on lahingus, eriti pealetungil, täitsa nonsens ja läbiviimata. Gaasialarmi juures on nimelt tähtis kiiruse moment, mis ehk teiste signalisatsioonide juures nii nõuetav pole. Siin on aga tähtsad juba pooled minutid, sest inimene teeb ühe minutijooksul 20—30 sissehingamist. Kui aga on välja lastud kange mürk ja inimesed seda 20—30 korda sisse hingavad, siis on abi hilja. Seepärast niipea kui esimene gaasi märkab, siis peab sellest momentaalselt teatama teistele. Kuidas seda aga korradada? Kus alarmi valguse- või hääle teel antakse, alati võtab see teatud aja. Tuleb enesele enne mask näole asetada ja alles selle järele alarmeerida. Kui veel arvesse võtta aega mis raketi-püstoli laadimiseks ja laskmiseks, või hääle-alarmiparaadi häälistamiseks tarvis on, siis kulub kaunis palju aega momendini, kus ädaohtlikus piirkonnas viibiv meeskoht alarmist teada saab.

Lahingu ajal side loonine on tähtis ja üldiselt raske ülesanne; gaasialarm on ka üldside osa, mis kiiruse tõttu veelgi raskemaks ja keerulisemaks osutub.

Oleks väga soovitav kui „Sõduri“ veergudel selle üle mõtteid avaldataks.

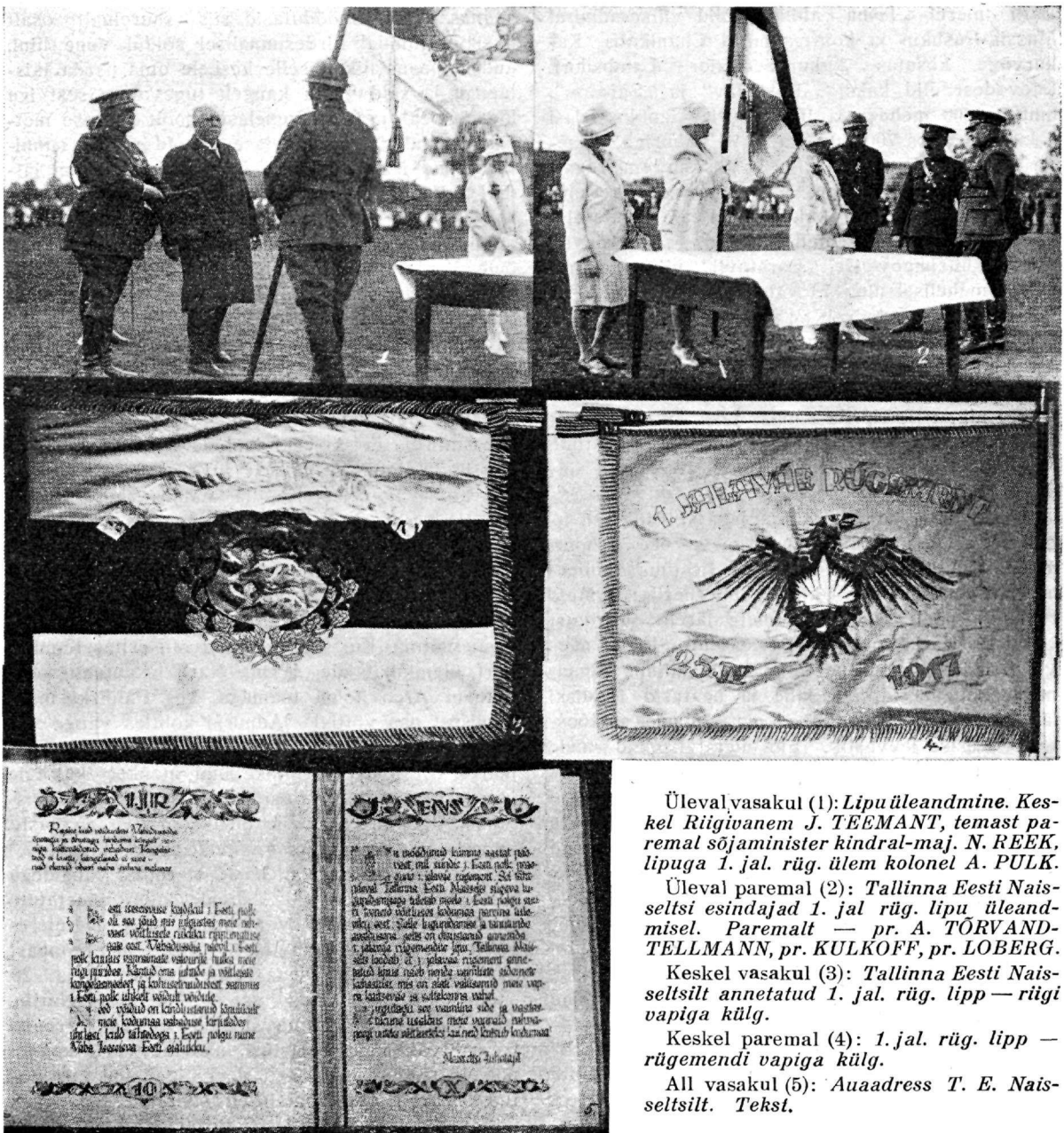
Eesti olud Rootsi-Vene sõja ajal 1788—1790.

A. S. (Lõpp.)

Selle merelahingu üle avaldab Pabst oma „Bunte Bilder“ I osas ülevaatliku kirjelduse peamiselt Rootsi-Vene sõjale kaasaegse „Revalische Wöchentliche Nachrichten“ maikuu numbrite järele. Rootsi laevastiku juhul Södermanlandi hertsog Karlil olnud siht siin asuvat vene laevastikku hävitada või oma võimusse saada, et selle abil

Kroonlinna vene laevastiku tegutsemisjõudu piirata ja oma jõudu selle vastu suurendada, ning nii viisi Läänemere suuremal osal peemeest mägida ja kui võimalik siia maale omale kindlam tugipunkt luua. Vene laevastiku ülkaalu tõttu 2. mai (vanas stiilis) lahingus hävinesid kõik need head kavatsused.

Lipu annetamine 1. Eesti jalaväe rügemendile.



Üleval vasakul (1): Lipu üleandmine. Keskel Rüügiivanem J. TEEMANT, temast paremal sõjainiister kindral-maj. N. REEK, lipuga 1. jal. rüg. ülem kolonel A. PULK.

Üleval paremal (2): Tallinna Eesti Naiseltsi esindajad 1. jal rüg. lipu üleandmisel. Paremal — pr. A. TÕRVAND-TELLMANN, pr. KULKOFF, pr. LOBERG.

Keskel vasakul (3): Tallinna Eesti Naiseltsilt annetatud 1. jal. rüg. lipp — riigi vapiga külg.

Keskel paremal (4): 1. jal. rüg. lipp — rügemendi vapiga külg.

All vasakul (5): Auaadress T. E. Naiseltsilt. Tekst.

Rootsi laevastik, nagu me teame, lähenes Tallinnale Paldiski juurest, kus 6. märtsil maabumine rootslaste poolt läbi viidi, ja oli 1. mail juba sealpool Naissaart nähtaval. Järgmisel hommikul purjetas laevastik kella kuue paiku Naissaare ja Aegna vahelt soodsa tuulega Tallinna lahte, tultes sisse NW poolt sisse. Nädalalehe teateil koosnes laevastik 27 kolmemastiliselt ja 7 kahe- ning ühemastilisest laevast. See aeg kui laevastik kahe saare vahelisest kitsusest läbi sõitis, jäi

üks laevadest paremal pool asuvale, neli jalga allpool veepinda olevale madalikule kinni. Kõik teised jõudsid aga õnnelikult veel samal ennelõunal Tallinna lahte. Kuid juba enne nende jõudmist Tallinna alla saadeti teade nende tulekust Paldiskist, nii et võidi tarvitusele võtta vajalikud kaitsabinõud; ootamatusega ei saanud rootsi laevastik eesleiduvat vene oma enam kohutada. Vene laevastik koosnes 10 liinilaevast ja viiest fregattist ning asus lahes sadama lähedal reidil.

Vene laevade ülemjuhatajaks oli admiral Tshitshagov, kes ka juhatas kogu vene laevastiku Balti merel. Tema abilised olid viitse-admiral Mussin-Pushkin ja kontr-admiral Chanikoff. Kahurväge käsutas kahurväe-major Lambsdorf. Laevadest olid kaks, „Rostislav“ ja „Saratov“, umbes 1000 mehega ja 100 kahuriga igaüks, edasi 4 laeva igaüks 700 mehega ja 74 kahuriga, 4 laeva 600 mehe ja 66 kahuriga ja üks suurem fregatt „Venus“ 500 mehe ning 50 kahuriga, kokku umbes 7200 mehe ja 810 kahuriga. Peale nende olid veel mõned väiksemad laevad, „Rostislavil“ asus Tshitshagov ise, „Saratovil“ viitse-admiral ja 700-mehelisel ning 74 kahuriga liinilaeval „Heleenel“ kontr-admiral. Lähemalt mainitud 11 laeva asusid otseliinis umbes $1\frac{3}{4}$ versta meres asuvast kahekordsest kivipatareist eemal, pahemtiiv nimetatud patarei ja linna, parem Viimsi poole, nii et liin kirde suunas läks. 4 väiksemat fregatti asusid ühes reas nende taga ja fregattide taga olid omakord veel 4 väikest relvastatud sõdukiit.

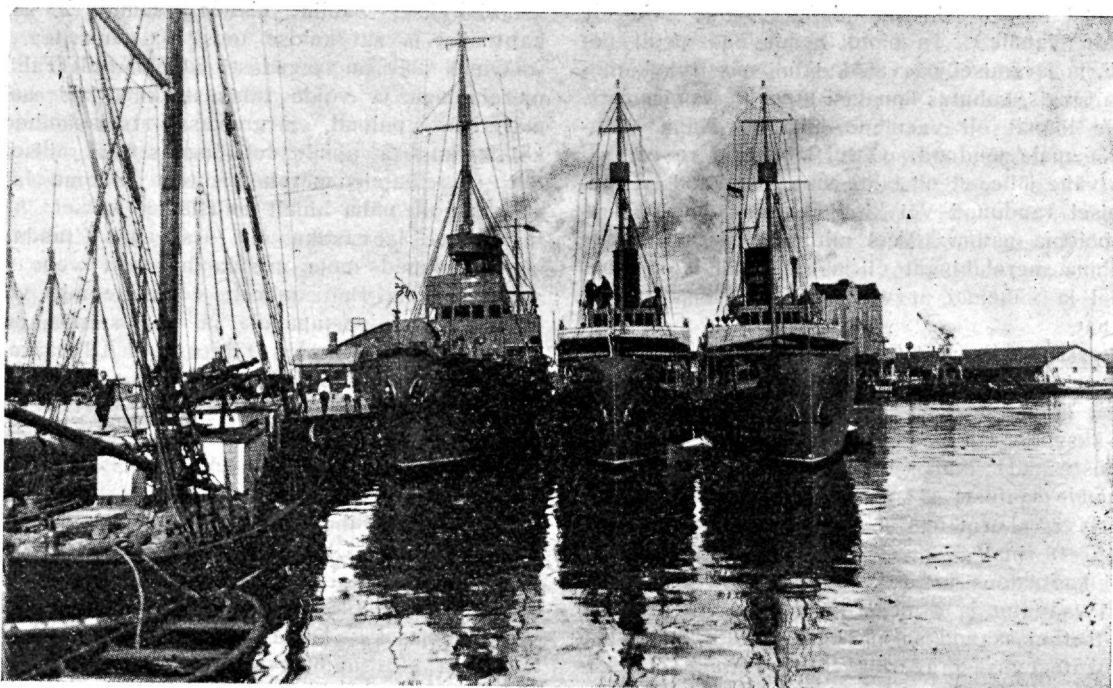
Kui 1. mail loodeti, et lahingut ei tule, muutub see arvamine kiiresti järgneva päeva hommikul. Nii kirjutab veel 1. mail Eestimaa kuberner Vrangell Riiga kindralkubernerile: „Meie ristlejate poolt saadud andmete järele on rootsi laevastik Karlskronast välja sõitnud. Eilsel päeval asusid 5 vaenlase sõjalaeva Tallinna silmapiiril, kaugesid aga jälle ja peatusid Paldiski läheduses, kust paistab ka kogu, 30 purjest koostuv vaenlase laevastik. Siin ületalvitsenud meie laevastik asub kohalisel reidil lahinguvälis, on aga liig nõrk, et vaenlase oma haarata, enne kui Kroonlinna laevastik, mis ka juba peab merele välja sõitnud olema, end temaga veel ühendanud pole. Siiski ei ole arvata, et vaenlane julgeks midagi meie sinise laevastiku vastu ette võtta ja teda reidil, kus teda ka kindlamma patareidelt toetada saab, attackeerida. Igaks juhtumiseks on alati kõik kaitseks valmis.“ Kuid juba järgmisel, lahingupäeva hommikul, on tekkinud järgmine kirjamustand kindralkuberner Georg Brownele: „Rootsi sõjalaevastik, milles nüüd lugeda võib 27 laeva, purjetab otse Tallinna peale, on juba lahte tulnud ja asub reidel. Sellest võib arvata, et paari tunni pärast tuleb merelahing...“

Lahingupäeva hommikul kogus admiral kõik kindralid, komandörid ja laevade kaptenid enda juurde ja pidas neile kõne, milles manitses neid tema eeskuju järele talitada ning kas surra või võita. Olevatki oodatud kolmekordselt tugevama vaenlase laevastiku lähenemist suure julgusega. Lahingu kestel viibis Tshitshagov ise „Rostislavil“, pani kõike täpsalt tähele ja andis julgelt käsk, mida piinliku hoolega täideti ta abiliste poolt. See olevat põhjustanud venelaste pool kindla, muutmata lahingu käigu ja lootutanud neile tugevuse.

Varsti peale kella 11 oli vaenlane juba nii lä-

hedale jõudnud, et kahuritega tulistamine algada võis. Rootsi laevad sõitsid marsi-purje all kagu suunas edasi, mõõduitasid siis suuremalt osalt üksikult lühidal kirdesuunalisel sõidul vene liini, andsid peajasjalikult selle keskele oma parda täislaengu ja said vastu kaugelt tugevama; sest iga laengu peale vastati venelaste poolt sarnase metsiku kiirtulega, et vaenlase laevad olevat sunnitud olnud üksteise järele oma asukoha maha jätma ja tulepiirkonnast tagasi tõmbuma. Eriti olevat vene kahurväelased püüdnud tabada rootsi admiralilaeva, millel asus prints, et, nagu nad öelnud, kätte tasuda sellele, kes soovis neile rikkuda taevaminemise-päeva. Rootsi laevade seast lähenes vene laevadele, eriti „Rostislavile“, üks 64 kahuriga laev, nimega „Prinz Karl“, kes end ka väga agaralt ja julgelt kaitstes ja kellel juba enne kui lahingu algusest kaks tundi möödus, mõlemad eesmastid äralastud olid ning purjed nii purustatud, et ta veel lahingu ajal ja lahinguplatsil, kaotades 60 meest surnuna ja 20 raskelt haavatuna, venelastele alla andma pidi. Niipea kui „Prinz Karl“ aetud sai vene liini paremasse tiiva, kui langetati ta lipp ja tõmmati üles vene oma, heitis ta ankru välja ja jäi paigale. Admiral Tshitshagov saatis major Lambsdorfi koos mõne mehega laeva kaptenit, major Salstedti ja lipu vastu võtma. Kui see sündniud oli, esitas Lambsdorf ülemjuhatajale „Prinz Karli“ kaptenit koos leitnant Arcovito'ga (samaga, kes Paldiski maabumisest osa võttis). Admiral kohtles vange viisakalt ja andis neile nende mõõgad tagasi, kusjuures ta sõnas: „Hoidke omi mõõke, kui teie isikliku vahvuse tõestusi; ja et saatus nii otsustanud, siis kinkige meile oma sõprus. Sarnaste julgete meeste sõprus on mulle väga hinnatav.“ Olevat antud üldse yali käsk, et rootsi vangidega tuleb hästi ümber käia. Peale kahe nimetatute saadi „Prinz Karli“ vangidena veel 3 mereohvitseri ja 2 maaohvitseri, ning meeskonnast 412 meest, nende seas 100 kūrassiiri ja 20 sõdurit. Edasi langes vangi ka arst Norlin. Vene laevade tulistamisest said teisedki rootsi laevad vähemaid vigastusi, üks laev pidi koguni põlema süütuma, sai aga veel õigel ajal kustutatud. Varsti olid rootslased sunnitud taganema, milleks ka signaal anti. Rootsi laevad purjetasid vene parema tiiva juurest soodsa idatuulega jälle põhja poole ja välja reidile; umbes tosin rootsi laevu, kes signaali andmise aeg parajasti kavatsesid loode poolt lahinguplatsile seilata, pöördusid tagasi põhja poole, ilma et nad lahingust osa võtta oleks saanud. Ka lahkumisel tabas rootslasi uuesti kaotus, sest üks tema suuremaist laevust, „Raksen Stender“, 74 kahuriga, kes kuue-teistkümmes reas oli, sattus oma mastide kaotamise järele Aegna saare-loode ranna juures liivamadalikule; teda päästa olid rootslased võimetud. (Nimetatud laeva ankur ja üks kahuritest tõsteti merepõhjast üles transportlaeva „Seks-

Läti ja P. A. Ühisriikide sõjalaevade külaskäik juuli-augustis 1927.



Läti laevastik külastas Tallinnat Läti merijõudude juhataja mer. kapten Keyserlingki juhatusel 30. VII. — 3. VIII. 1927., koosseisus: aliveelaevad „Ronis“ ja „Spidola“, traalerid: „Imanta“ ja „Wiesturs“.



*Ameerika sõjalaevade külaskäik 19.—24. aug. 1927.
Müinhävitajad „217“ (Whipple) ja „213“ (Barker) Tallinna sadamas.
Divisjoni juhtis komandör J. Richardson.*

tandi" poolt 29. septembril 1897 ja asetati kõne all oleva lahingu asjaliste mälestustena praeguse Tallinna linna keskraamatukogu hoone kõrvale vabale platsile.) Ta pandi nende endi poolt põlema, ja järgmisel päeval, kui tuli püssirohukambri risse tungis, kohutas linnalasi tugev lõhkemismürts. Peale lõunat oli vaenlane juba võrdlemisi kaugel eemale jõudnud. Öhtul lähenesid rootsi laevad vähe jälle, et nii lahte sissesõidul kui ka lahkimisel randunud või kinnijäänud mõlemaid laevu põlema panna. Veel mitmed päevad peale Tallinna merelahingut oli näha rootsi laevu suuremal ja vähemal arvul sealpool Naissaart ja Aegnat.

Varsti peale lahingu lõppu ruttas sel päeval juba teine saadik — seekord aga võiduteatega — Riiga: lahing kestnud üle kahe tunni, olevat võetud üks laev. 4. mail läkitati Riiga juba täpsam teadustus. 11. mail saame teada vangide üldarvu ja nende saatust: 432 meest pidid 14. mail Ekaterinoslavi kubermangu, 9 ohvitseri, kaks arsti, neli kadeti 18. mail Kalugasse minema. Vene pool loeti kaotustena üldse vaid 7 raskesti ja 18 kergesti haavatut ja 4 meest surnutena. Ükski vene ohvitser ei saanud surma ega haavata, kuigi nad lahingutegevusest agaralt osa võtnud. Laevadest ei saanud samuti ükski tõsisemalt vigastada; ainult mõned rootsi laengud tabanud neid. Rootslaste kaotus haavatute ja surnute näol pidi olema palju suurem, sest juba ainult venelaste poolt ära võetud „Prinz Karlil“ oli alguses olnud 530-liikmeline meeskond. Vene laevastiku poolt lasti lahingu kestes umbes 12.000 kahurlaengu välja, peale selle tulistati vaenlast ka merepatareidelt.

Tallinnasse pole laskmise-mürin lahingu-platsi lähesuse peale vaatamata kuigi hästi kostunud, ja see tänu kangele tuulele, mis mürina teisele poole kandnud; nii ei kartnudki elanikud erilisemalt lahingu ajal. Sellevastu oli põrutusi tunda ja mürinat kuulda sügavamal maal; siin oli ka hirm mitmeti suurem kui linnas. Sõjakaära teinud tühjaks terved külad. Kreutzvald kõneleb (ajakirjas „Inland“ 1844), et põgenik-kude seas siis tihti kuulnud sõnu: „Peaksime meie kogemata ühe ennemuistse pakku-urka üles leidma!“

Järgmisel päeval peale lahingut, 3. mail, peeti linna kirikutes saavutatud võidu puhul avalikke tänujumalateenistusi. Keisrinna Katarina II poolt ei jäänud tasuta ka juhtivamad ohvitserid. Admiral Tshitshagov ise nimetati Andrease-ordu rüütliks ja kingiti talle päris-omanduseks 1000 hinge; Tshitshagovi poeg, kes lahingust osa võttis admiral-laev „Rostislavi“ komandörina ja kes käskjalana võiduteate tõi, ülendati ooberstleitnandist 2. astme kapteniks ja kingiti talle briljantidega kaunistatud tubakatoos koos 500 dukatiga. Viitse-admiral Aleksei Pushkin sai kuldse, briljantidega ehitud mõõga ja kontr-admiral Peeter Chanikoff nimetati Vla-

dimiri-ordu 2. klassi rüütliks. Teine, uudsema võidusaavutuse puhul saadetud käskjal, senine staabiohvitser Sablin ülendati samuti 2. astme kapteniks ja sai kuldse toosi 300 dukatiga.

Omaval ajal on sagedasti ülihinnatud Tallinna merelahingu ja võidu tähtsust, kuigi tal suuremat mõju polnud järgnevasse sõjasündmuste käiku, kus ta ainult eelmänguks oli hilisematele suurematele merelahingutele Soome lahes. Temas võib näha ainult rootslaste katset hävitada vene laevastiku üht osa, mis tunduvalt oleks pidanud mõju avaldama muu vene laevastiku peale Balti merel; vene laevade võrdlemisi agaral vastupanul jäi see sündimata ja selles sisaldubki võidu tähtsus. — Ülimääraselt on suurendanud võidu tähendust näiteks J. Paucker, muutes oma lokaalpatriotismi otse naeruväärseks; nii kõneleb ta, et kaks eelmist sõja-aastat olnud rootslastele vaid tõsise kurbmängu eelmänguks. See tõsine kurbmäng arenenud siis Tallinna lahes. Kõik järgnused lahingud Soome lahes lisavat sellele aina tähtsust juurde. Igal juhtumisel on lahing jäänud nii mõnekski ajaks kohalikele elanikkudele suursündmuseks; et ta võrdlemisi kestva mälestusega oli, tunnistavad osalt ka illustratsioonid ja joonistused lahingust. Nii ilmub juba aastal 1791 lahingu mälestuseks illustratsioon, fölio-formaadis, vasesõige, mis tallinlase Ulrich Woydt'i ülesandel valmistatud Tallinnas tehtud ja omaval ajal ka keisrinnale esitatud lahingajoonistuse järele ühe Nürnbergi kunstniku poolt. Illustratsioon maksis 3, üksvahe koguni 5 rubla. Ta kujutab tervet Tallinna reidi koos lahingu plaaniga. Kuid juba Hupel näitab tabavalt ära (Neue Nordische Miscellaneen) illustratsiooni ebatäpsusi, mis ilmnevad ta võrdlemisel ametlike teadete ja ühe insener-ohvitseri, baltlase Benedict von Helmerseni, kes see aeg Tallinnas viibis ja lahingu pealtnägija oli, hoolsa ja täpsa joonistusega. Helmerseni joonistus on andnud ka Tallinna linna ja sadama (ühes patareidega) täpsa põhiplaani. Eestimaa Kirjanduse Seltsil Tallinnas on samuti ühe kohaliku maalri Welté poolt musta tushiga joonistatud merelahingu kujutus, millel omad puudused. Lahingu elavat mälestamist viitab Tallinna Provintiaal-muuseumis välja pandud mere-looduse maalija, mereväe-leitnant v. Scharenbergi õlimaali, mere momenti kujutus, kui rootsi lipp vaenlaselt võetud laeval „Prinz Karlil“ langedud on ja vene lipp üles tõmmatakse.

Enne, kui üle minna järgnevate sündmuste vaatlusele, nimetaksime mõne sõnaga veel neid asjaolusi, mis venelastele võidu saavutamise suuresti kergendasid, kuigi vene uurijad nendest tavalikult mainimata mööduda püüavad. Rootslastel oli küll kaunis täpsaid teateid Tallinnas talvitsenud laevastiku üle, nad olid kuulnud, et laevade meeskonnad väikearvsed on.

Kuulati järele, kas ohvitseride seas rohkesti inglasi ja taanlasi leidub, kas laevastik oma varustuse ja moonastuse suhtes ärarippuv on Kroonlinna kandist juurdeveost või saab ta kõike vajalikku kohapeal, ning lõpuks, kas rannapatareid kohapeal olemas. A. Brückner, kes lähemalt uurinud Katariina II valitsusajajärku, eriti selle lõppu ning Rootsi-Vene sõda, arvab, et just patareide olemasolu üle rootslased viletsasti informeeritud olid ja et just see asjaolu on neile Tallinna all saatuslikuks saanud. Edasi oli venelastel veel sellest suur kasu, et rootslaste tulek, nagu see nende poolt kavatsatud oligi, Tshitshagovile sugugi ootamatuseks ei osutunud. Teiste andmete järele on rootsi laevastiku lähenemist teatanud üks erapooletu kaubalaev, kes lühikest aega enne seda sadamasse jõudis. Venelastele õnneks oli seegi, et tuul rootslastele ebasoodsalt puhus, sest selle tõttu kaldusid nende laevad enam, kui see tohtinud oleks, kõrvale, mis laevastiku tulistamise mõju nõrgendas või otse kahjutuks tegi. Nagu mainitud, olid vene laevadele abiks ka rannapatareid, mille üle rootslased küllaldaselt teadlikud polnud. Seda tõendab Kopenhageni rootsi saadik Sprengtporteni poolt allakirjutatud üks dokument, milles öeldakse, et Naissaarel ühtki patareid pole, sellevastu olevat aga ühel Tallinna lähemal asuval saarel 20 kahurit invaliididest koostuva meeskonnaga. — Igal juhtumisel on keisrinna rootslaste lahkumisest rõõmsalt üllatatud olnud. Juba mitmel korral nimetatud ta sekretär Hrapovitzky kirjutab, et keisrinnale tõusnud rõõmu pärast palgesse punane laik.

Nagu mainitud, oli Tallinna merelahing ainult väikene eelmäng järgnevatele suurematele merelahingutele, millelt lõpuks ootasid otsustamist rahu tegemiseks mõlemad sõdivad riigid. 4. mail 1790 võidab Gustav III oma shääriflotilliga venelasi Hamina juures, hertsogi laevastikust laevad peatusid aga veel mitmed päevad Aegna taga, kus nad osalt lahingus saadud vigastusi parandasid, osalt lähenevaid kaubalaevu tagasi hoidsid. 10. mail, Bienemanni teatel 15. mail, lahkus vaenlane Kõrgesaare poole. Ta kaotab 23. mai lahingu ses mõttes, et ei suuda takistada Tallinna ja Kroonlinna laevastikkude ühinemist ning taganeb Viiburi lahte, kus juba shääriflaevastik ühes kuningaga viibib. Vene laevastikkude ühinemise aeglast käiku heidetakse admiral Tshitshagovile õigusega ette. Nii teame, et ta Tallinna reidilt 16. mail lahkudes, olles tugevendatud ühe, rootslastelt võetud ja juba parandatud, laevaga, käseb laevastikul uuesti ankrusse jääda Naissaare ja Aegna vahele, et siin ära oodata Kroonlinna laevastiku päralt jõudmist. — Vahepeal liikleid vaenlase laevad jällegi Virumaa kalda juures. Rootsi ristlejad võtsid ära Sagadi j. t. kohtade lootsikud, mõned vaenlase paadid tu-

listasid üht tuletorni jne. 23. mail läks Tshitshagov kõrgema käsu peale viimaks Kroonlinna laevastikule vastu. Samal päeval oligi ülalmainitud lahing, mis aset leidis Stirssudeni juures ja mille ägedat kõminat kuulus Viru rannikul kella neljast kuueni hommikul. Veel mõningaid sõjasündmuste järelkaju kuulis Eestimaal. Kui juuni lõpupoole rootsi ühinenud laevastik kaunis raskete kaotustega ja kuningat ennast ähvardava hädaohuga suutis läbi tungida vene laevastikust, kes talle tagasisõidu tee kinni panna püüdis, siirdus sõjalaevastik Suomenlinna, kuna vene liinilaevad see aeg Suomenlinna ja Tallinna vahel ristlesid. 24. juulil teatatakse kindralkubernerile Tallinnast, et sadamasse jõudnud on rootslastelt võetud „Redvisan“ ning et oodatakse teist rootsi laeva „Sophia Magdalena“t“ koos vangid langenud kontr-admiral Leyonankeriga. Järgmistel päevadel jõuavad sadamasse ikka uued vangid, kelle ärasaatmine Ekaterinoslaavi algama pidi 1. juulil. 6. juuliks on lõpuks maale toodud 122 staabi- ja ülemohvitseri ja umbes 1900 alamt meriväelast. Sellest arvust on juba ära transporteeritud 1000 meest, 7. juulil lähevad 662 meest, 142 haiget jäävad Tallinna, 70 meest viibivad ohvitseride juures teenijatena. Leyonanker kutsutakse Peeterburi, ohvitserid lähevad kolmes osas Novgorodi. 13. juulil olid kõik vangid, peale haigete, ära saadetud; vene laevastik asus suuremalt osalt kohalisel reidil.

Nii siis ei täitunud Gustavi kavatsused sundida Venet rahule dessandi tegemisega pealinna ümbrusesse, kuna viimane rootsi laevastiku kaotuste tõttu täideviimatuks osutus. Ka rootslaste tuleku-kartus, nagu see valitses ameti võimude seas Eestimaal 1790. a. suvel, oli asjatu. Ei järgnenud Gustavi poolt loodetud Preisi interventsiooni, mis puhul kuningas arvab, et keisrinna käsutab Liivimaa kaitseks vägesi Lõuna-Soomest appi.

Nii väsinuna leiti tee rahule. 22. augustil avaldatakse kuberner Vrangelli poolt Eestimaalgi keisrinna manifest 13. augustist s. a. rahu allakirjutamise üle Rootsi ja Vene vahel. 23. augustil alustatakse juba katseid ennesõja-aegse normaalse olukorra loomiseks. Sel päeval, soovides kirjalikult õnne sõja lõpu puhul kindral-kuberner Brownele, avaldab Eestimaal seeaegne kubermangu-marshall Herrn. v. Löwenstern palve, et kaotataks ära 29. juunil 1788 antud vilja väljaveo-keeld.

Rüütelkonna komitee otsustab, et kui saadetakse kohapeale rahu-käskjalg, siis tuleb taile tavalik kingitus teha ja teda pidulikult, nagu seda komme nõuab, vastu võtta, muidu aga mingisuguseid pidustusi mitte korraldada. Keisrinna juurde taheti saata deputatsioon aadli tänu avaldamiseks „rahu ja julgeoleku eest“, mida tunti sõja ajal. Kuigi kindral-kuberner

saatkonna saatmise ära keelas, oskas v. Löwenstern vastavast soovist vajalikkudele isikutele tõsise salanõuniku krahv Besborodko kaudu teadet muretseda. — Eestimaa kuberner, kindral-major Vrangell sai aga septembris 1790 „oma teenistusagaruse ja hoole eest“, mis ülesnäidatud Rootsi-Vene sõja ajal, Vladimiri ordu 2. klassi suure risti.

Gustav III. olevat vandunud kord enne siin kirjeldatud sõda, et ennemini kuivab ta käsi

ära, kui ta oma riigile midagi häbistavat alla kirjutab; sõna on Gustav pidanud, rahu saavutati status quo ante alusel. Kuigi sõda ei lasknud täituda ühelgi Gustavi esialgsel kavatsusel, oli ta siiski peetud tähe all, mis pidi tooma Rootsi riigile võimu juurdekasvu, mis pidi teda kaugele välja aitama sisemisest ja välisest abitusest ning ärarippuvusest mõnest tugevamast naabrast. Sellega oli, võib-olla, õigustatud Gustavi sõja-mõte.

Ilmasõjas langenute mälestuse jäädvustamine Inglismaal. *)

Ükski ilmakord pole eitanud ohvrite austamist, kes langenud isamaa eest. Iga rahvas, kes enesest lugu peab ja kes tahab, et ka teised temast lugu peaksid, austab isamaa eest langenute mälestust. Eriti käib see just inglaste kohta.

Kohe peale Ilmasõja lõppu algas Inglismaal, nagu teisteski sõdivates riikides, Ilmasõjas langenute mälestuse jäädvustamine. Inglise ei tohtinud unustada, et peale Ilmasõja, millest nad võitjana välja tulid, nüüd ise peavad oma vabaduse ja riigi eest valvel olemä, ja et vana roomlaste juhtsõna „magus ja ilus on isamaa eest surra“ maksab veel tänapäev. Siinkohal tuletame mõne reaga meele neid Ilmasõjas Briti vabaduse ja riigi kaitsmisel langenuile püstitatud mälestusmärke ja -sambaid, millede siht on „mitte juure lisada midagi langenu aule, vaid õpetada järeltulevaid põlvi, kuidas peab oma Isamaa eest surema,“ nagu selgitab admiral Nelsoni kolonni pealkiri Edinburis.

Keset pealinna elavat tänavat, Whitehalli, püstitasid inglased 11. novembril 1920. a. oma „auga surnute“ („Glorious dead“) — Ilmasõjas langenute mälestussamba, — Cenotaph'i, — et igaüks mõõdamines tuletaks meele seda suurt ohvrit, mis langenud toonud Briti vabaduse ja riigi kaitsmisel. Iga-aastasel Ilmasõja vaherahu mälestuspäeval, 11. novembril, kell 11 peetakse Cenotaph'i juures leinajumalateenistust, mille järele kuningas, kuningliku perekonna liikmed, parlamendi ja dominiionide esindajad j. t. asetavad Cenotaphile langenud sõdurite auks pärgi. Mälestussamba küljel lehvivad sel puhul mere-, maa- ja õhujõudude lipud (v. „Sõdur“ nr. 26/27).

Samal päeval paigutati ühe tundmatu Briti sõduri surnukeha Westminster Ab-

bey'sse, paika, kuhu Inglismaa kõige suuremad surnud paigutatakse. Tundmatu Sõduri hauakivi kannab pealkirja: „Briti Sõdur, kes langes Suures Sõjas 1914.—1918. kuninga ja isamaa eest. Suuremat armastust kui tema, pole ära teeninud ükski mees.“ Haud on kaetud riigilipuga ja pargadega ning ümbritsetud puust võrega (aiaga).

Kivistunud mälestus neist 47.096-st Inglise suurtükiväelastest, kes Ilmasõjas langesid ja suurtükkidest, milledega nad isamaa eest võitlesid, on kivist raiutud hiiglahaubits, mis langenud suurtükiväelaste auks püstitati 1926. a. Londoni ilusamas ja käidavamas pargis — Hyde pargis. Kivisuurtükk asub hiigla alusel, millesse raiutud mälestuskirjad, reljeefid ja kujutused. Samba külgedel seisavad suurtükiväelaste pronkskujud. Ülalpool neid on sambasse raiutud kõikide rinnete nimetused, kus Briti suurtükivägi 1914.—1919. a. kestel võidelnud — Prantsusmaa, Belgia, Makedoonia, Dardanellid, Mesopotaamia, Araabia, Venemaa, Palestiina, Kesk-Aasia, Persia, Aafrika jne.

Hyde pargis on veel püstitatud Ilmasõjas langenud kuulipildujate korpuse kangelaste mälestussammas. Samba pjedestaalil seisab noormehe pronkskuju, vasakus käes hiigla rüütlimõek. Kumbagil pool kuju on kaks Vickers'i kuulipildujat, ümbritsetud pargadest, lahingkiivrid ja kuulipilduri varustus.

Ilmasõjas langenud kaardiväelastele on püstitatud Londonis suurepärane mälestussammas. Mälestussammas kujutab enesest hiigla kiviblokki, millesse raiutud Ilmasõjast osavõtnud kaardiväe üksuste ja -koonduste nimetused, samuti ka nende väeüksuste, -koonduste ja -asutuste nimetused, kes koos kaardiväega Ilmasõjast osa võt-

*) Vaata pildid 1. lhk.

sid, mitmesugused mälestuskirjad ja kujutused. Samba esiküljel seisavad 5 pronksist jala-kaardiväelast täies lahingvarustuses, neist allpool viie kaardiväe üksuse vapid. Mälestussammas kannab muuseas järgmist pealkirja: „Jumala auks ja nende kaardiväe ohvitseride, allohvitseride ja sõdurite mälestuseks, kes jätsid oma elu Kuninga ja Isamaa eest Suures Ilmasõjas 1914.—1918. ja kes langesid võideldes maailma vabaduse eest.“

Ka Ilmasõjas langenud lennuväelasi pole inglased unustanud. Neile on Londonis, Victoria tammil, (vastu maavalitsuse hoonet) püstitatud 55-jala kõrgune Portlandi kivist mälestussammas, mille tipul kullatud hiiglakotkas. Samba külgedesse on raiutud mitmesugused mälestuskirjad, kuningliku õhujõudude vapp ja ladinakeelne lause: „Per ardua ad astra“.

Londoni linn ja krahvkond (maakond) püstitasid 12. novembril 1920. a. oma territoriaalväelastele Royal Exchange'i juures, Londonis, ilusa mälestussamba, mida ehivad Londoni linna ja krahvkonna vapid ja millesse raiutud mitmesugused mälestuskirjad. Sammas asub kahe kõrge tulba vahel, mille jalal seisavad kaks pronksist territoriaalväelast — jalamees ja ratsanik.

Ilmasõjas langenud Londoni ja Põhja-Lääne raudteeseltsi 3719-ele raudteelasele on kaasavõitlejate ja r.-seltsi poolt püstitatud mälestussammas, neljakülgne obe-

lisk, mille ülemisse otsa raiutud neli risti pürgadega, mitmesugused mälestuskirjad ja -tahvlid. Igas samba nurgas seisab üks pronksõdur püssiga, palvetamas.

Ilmasõjas, 1916. a. juunis ristlajal „Hampshire'e“ Orkney saarestiku lähedal hukkunud sõjaminister feldmarssal lord H. Kitchener of Khartoum'ile püstitati 1926. a. Londonis, ratsakaardiväe paraadplatsil, Whitehalli juures, mälestussammas: madalal alusel (millesse raiutud nimi, sündimise- ja suremise aasta) seisev pronksist feldmarssal Kitchener'i kuju. Tema mälestuseks on ka Londoni Püha Pauli katedraali paigutatud marmorist mälestusmärk, mis kujutab teda täies feldmarssali esitusvormis surmavoodis lamamas. Mälestusmärgisse on raiutud kangelase aunimed ja muud mälestuskirjad.

Need oleks üldjoontes tähtsamad mälestussambad ja -märgid, mis püstitatud Ilmasõjas langenud kangelastele Inglismaal.

Peale eelnimetatute on lugemata arv mälestussambaid, -märke, -tahvleid, -kirikuid jne. Ilmasõjas langenud kangelastele püstitatud veel palju linnad, väeosad, asutused, sõjaväe ja üldõppeasutused j. t. Ka väljaspool kodumaad, peasjalikult Ilmasõja suurematel ja tähtsamatel lahingväljadel, on inglased oma langenud kangelaste mälestust jäädvustanud mälestussammaste püstitamisega. —s.

Mõtteid imperialismist ja militarismist.

Nende mõistete õige ja ebaõige tõlgitsemine.

Imperialism ja militarism on sõnad, mis viimasel ajal tihti kõlavad meil ja mujal maailmas ajakirjanduses, parlamentides ja konverentsidel. Pahempoolsed poliitilised rühmitused on võitlemise imperialismi ja militarismi vastu teinud enda tähtsamaks ülesandeks, sest aktiivse väimu kasvatamine riigikodanikkudes ja igasugune sõjaline ettevalmistus soodustavat sõdade lahtipuhkemist. Samal seisukohal asuvad pacifistlikud- ehk rahuorganisatsioonid, mis oma tegevust ja propagandat peale Ilmasõda jälle uue hooga arendavad.

Kuna imperialism ja militarism üksteisega on lähedalt seotud ning propaganda ja agitatsiooni tegemisel ühe või teise mõiste õigele tõlgitsemisele palju tähelepanu ei pöörata, kuulub meil tihti ekslikke süüdistusi riigikaitse poliitika kohta, mis järele aimavat suurriikide imperialistlikke võtteid. Teatud poliitilistes vooludes peetakse meil üleliigseks ja hukkamõistetavaks „militarismiks“ kaitseväge peale kulutatavate summade suurus, kaitseliidu olemasolu, noorsoo enekaitseväeteenistuslikku ettevalmistust, riiklikku propagandat ja üldiselt kõike, mis vajaline aktiiv-

seks riigikaitseks, peasjalikult aga seda, mis seotud sõjaväega.

Imperialismi ja militarismi mõistete niisugune tõlgitsemine on aga täiesti ekslik. Imperialism, olgu ta n. n. „sõjaline“ või „rahulik“, on alati aktiivne ja agressiivne. Kuigi imperialismi otsekohene tähendus on püüe maailmavalitsemise poole sõjalise jõu abil (sõjaline imperialism), tuleb sama mõiste alla paigutada ka rahvaste ja riikide kaudsed võimupüüded, s. o. tahe teistele rahvastele peale suruda oma poliitilist ja majanduslikku võimu (rahulik imperialism), mis harilikult käib sõjaliste vallutamispüüete eel.

Passiivne imperialism kui niisugune ei ole aga üldse mõeldav, on absurd. Seepärast ei saa väikeriigi sõjaväelist ettevalmistust, millel puuduvad igasugused agressiivsed eesmärgid, üldse nimetada imperialismiks, kuigi kogu rahvas oleks n. õ. hambuni relvastatud.

Kuna Eesti väikeriigil tegelikult ei olekski võimalik teisi rahvaid enda alla heita, vaid ta ise on kallaletungi hädahoos teiste poolt, on Eesti sõjapoliitika nonagressiiv, s. o. juhitud ainult endakaitseks.

Kuid militarism selle sõna õiges tähenduses, kas on meil seda? Harilikult mõistetakse militarismi all sõjaväelist kultust, sõjaväe esikohale paigutamist. Meil ei ole seni, kahjuks, suudetud kaitsevääle anda sedagi seisukohta, mis ta tähtsusega riikliku iseseisvuse kaitsele õigustatud oleks, kõnelemata sõjaväelise kultusest. Ja rahva sõjalist ettevalmistust ja relvastamist ning noorsoo kasvatamist sõjalise endakaitse vaimus neis piirides, nagu meil praegu teostada suudetakse, ei saa nimetada militarismiks kui ei taheta just meelega teha demagoogiat.

*

Imperialism, vägivaldne vallutamispüüe, on suurim hädaoht maailmarahule ja on inimkonnale toonud suuri õnnetusi, mille haripunktiks oli Ilmasõda. Iga sõja tõeline põhjus on alati imperialism, muidugi sõja algataja, s. o. tõelise süüdlase poolt. Ka keskaegsed ristisõjad, kuigi nad ette võeti usulistel motiividel, olid samuti põhjustatud imperialismist, mis lõi sõjaka rüütlisuse ja üldise kallaletungisõjale soodsa meeleolu.

Imperialistliku ja militaristliku vaimu kasvatamise alal sammus enne Ilmasõda suurriikidest eesrinnas Saksamaa. Saksa imperialism, millest ühteviisi vallatud oli koolipoiss ja kindral, oli ilmselt agressiivne. Sissekasvatatud veendumuse — „Deutschland, Deutschland über alles...“ — loomulikuks järelduseks oli arvamine, et Saksa võim ja Saksa vaim peavad maailma valitsema.

Üldiselt näeme, et imperialism on suuremal või väiksemal määral omane igale rahvale ja riigile, kellel tegelikult võimalusi on oma mõjuvõimu teiste rahvaste peale laiendada. Peale poliitiliste ja majanduslike põhjuste on imperialismi aluseks veel kõigile suurrahvastele omane laiuamistung.

Samal ajal kui suurriigid üksteist vastastikku süüdistavad imperialismis — ja tihti põhjendatult — võib näidatena tuua rida väikeriike, kus sõjast imperialismist ja „imperialistlikust militarismist“ ei saa olla juttugi, kuigi sõjaväele ja riigikaitsele pööratakse suurt tähelepanu. Schweits, mille sõjaväge kaua aega peeti paremaks maailmas, on senini olnud kõigi poliitiliselt tagakiusatute varjupaik ja lähtekohaks rahu ja leplikkuse vaimule maailmapoliitikas. Belgia sõjavägi täitis Ilmasõja algul kogu maailma imestusega oma vahvusega ja oskusega, kuid ometi tahtis ka Belgia väikeriik Ilmasõjas pidada kindlat erapoolelust ja võttis sõjariistad kätte ainult endakaitseks. Belgia huvides polnud segada end suurriikide vahelisse sõtta. Samasuguses olukorras on ka Balti piiri-riigid, kes nagu Belgiagi on huvitatud ainult rahust ja sõjategevuse algamiseks on sunnitud juba üle piiri tungivast vaenlasest.

*

Kõigi tema eitavate külgede juures on imperialism siiski ka määratu suure tähtsusega kultuuriline tegur. Harilikult seda küll ei taheta näha. Ka kultuuri levinemine nõuab tihti vägivaldset teerajamist. Imperialism ilmub, näiteks, inimesesõjate saarele ja mõnikümne aasta pärast on see muutunud rikkaks, õitsevaks, kõrgekultuuriliseks asumaaks, nagu, näiteks, Uus-Meremaa. Või võtame Dagomea, 1864. a. käis seal kuulus Inglise reisiija ja Idamaa keelte tundja Robert Berton, kes elavates värvides kirjeldas koledusi, mis seal maal aset leidsid kohaliste kommete mõjul. Kui Dagomea kuningas suri, tapeti ümmarguselt 500 inimest kuninga lähemast

teenijaskonnast, et kuningal ka teises ilmas oleks oma teenijad. Peale selle tapeti iga aasta veel teatud arv inimesi, et täiendada surnud kuninga seltskonda teises ilmas.

Kui Euroopa imperialism läks seda maad vallutama, võis mõni pacifist ehk sõjavastane seda hukka mõista. Kuid nüüd on eelkirjeldatud koledused Dagomeas ammugi kadunud, sest ühes imperialismiga tuli ka kultuur ja tsivilisatsioon, mis juba enda huvides kindlustas kõigile tarvilikud inimõigused.

Veel näide: kui Aafrika uurija ja kuulus reisiija Stanley paadiga Kongo jõge mööda alla sõitis ja kaasavõetud neegrite-tõlkide kaudu kohalikele suguharudele rahu pakkus, taheti ta ühes kaaslastega ära süüa, sest neegrite arvates ei olnud inimene tol ajal midagi rohkem kui liha kõhutäiteks.

Jälle tuli imperialism, heitis Kongo alla ja nüüd on see kultuuriline asumaa. Hiljutine riifkabiilide sõda Marokkos oli välja kutsutud Prantsuse ja Hispaania imperialismist. Kuid seesama imperialism löi Marokkos head teed, tõstis linnade teravishoidlist seisukorda, muutis kõrbed viljakandvaks ja hävitas Marokkos senini tegutsenud julgunud röövlisalgad.

Keskaegsete ristisõdade järele tuli Euroopa vaimu- ja kultuurielus ennenägematu ja ootamatu tõus, sest imperialismist tingitud ristisõjad tõid uut liikumist ja värsked tuuli selleaegsesse sumbuunud õhkkonda.

*

Mitte väga kaua aja eest valitses üldine arvamine, et nüüdisaja sõjalist ja tööstuslikku tehnikat võib valitseda ainult valge rahvatõug. Selle tehnika abil heitsid valged enda alla suurema osa värvilisi rahvaid. Imperialism võitis siin kultuurilise üleolekuga. Kuid varsti nähti, et sõjalist ja tööstuslikku tehnikat võivad omandada ja oskavad tarvitada ka värvilised rahvad, Esimesena tõendas seda Jaapan, nüüd aga Hiinamaa.

Viiskümmend aastat enne Vene-Jaapani sõda kirjutas Vene romanist Gontscharov, et Jaapan on kast vana koluga. Vaja olevat tõsta kaan ja vana kolu välja visata. Küsimus seisvat ainult selles, kes seda teeb, kas Ameerika või Venemaa. Viiskümmend aastat hiljem löi Jaapan, kellel siis oli ainult 50 milj. elanikku, poolteist korda suuremat Venemaad maal ja merel.

Euroopa riikide imperialismiga kaasa toodud tehnikat kasutab praegu ka Hiina, Nankingis, Schanghais ja Hankous demonstreerides, kuidas valge rahvatõu imperialismi kaudu maale toodud oskus ja tehnika nüüd nende eneste vastu pöördakse.

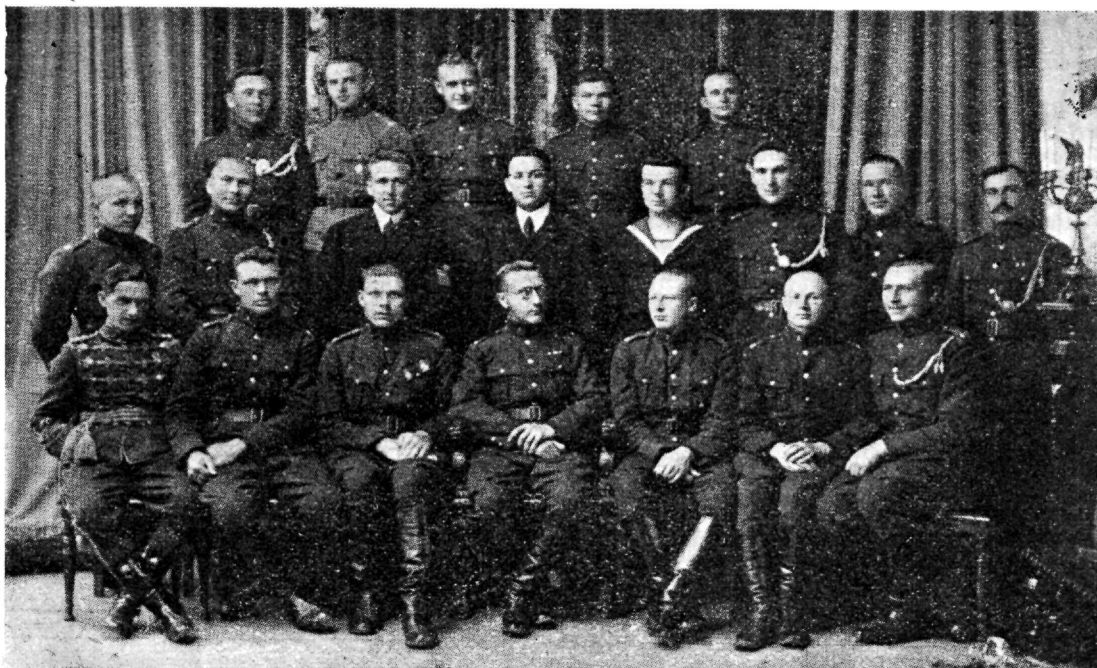
Nii näeme, et imperialism toob kaasa ka kultuuri ja kõigi oma varjukülgede peale vaatamata inimkonna arenemiskäigus on jaatava mõjuga. Ta nõuab sõdade näol küll palju ohvreid, purustab ajutiselt ka palju kultuuriväärtusi, kuid lõpukokkuvõttes ta loob uusi, paremaid tingimusi üksikute rahvaste ja kogu inimkonna arenemiskäigus.

Ajalooliste tähelepanekute põhjal võime öelda: sel momendil, kui rahva imperialism on vallutanud mõne teise rahva, on ta surmaotsuse teinud endale. Võib tarvis minna aastakümneid või ka aastasadu, kuid kord purustab allaheidetud rahvas teda rõhuva imperialismi samade abinõudega, tehnikaga ja oskusega, mida kaasa toob imperialism.

Observer.

Sõjakooli eelklass

avati sõjainistri ksk. Nr. 125 — 1924 põhjal. Eelklassis on töötatud edukalt. 15. aug. s. a. nimetati eelklassi õpilased kadettideks ja viidi üle Sõjakooli kadettide kompaniidesse.



Istuvad: (vasak. parem.) van.-allohv. Nikolai Arov, van.-allohv. Helmut Bysa, n.-allohv. August Hint, ohv. as. Georg Bachmann, van.-allohv. Mihkel Uudelt, van.-allohv. Nikolai Frey, van.-allohv. Osvald Pirn. II rida: kapral Karl Lääts, van.-allohv. Mihkel Veske, van.-allohv. Erhard Ruus, van.-allohv. Albert Silmato, van.-allohv. Hermann Vilipson, van.-allohv. Mihkel Oidermann, van.-allohv. Georg Loog, veltv. August Tshakna. III rida: veltv. Karl Utsal, n.-allohv. Alfred Mäll, van.-allohv. Arnold Koger, veltv. Karl Väärt, n.-allohv. Aleksei Roosileht.

Sõjakirjandust.

„Revue militaire française.“

Nr. 73, 1. juuli 1927.

„Ühe jalaväe diiviisi tegevuse etapid sõjas“. (Järg). Kolonel Laure kirjeldab 13. diviisi tegevust kindlustatud positsioonide ründamisel 25. sept. — 11. oktoobrini 1918. a. Somme-Py ja Orfeuil ning 25. okt. — 11. novembrini 1918. a. Hunding-Stellung'i juures. Pakub huvitavat materjali kindlustatud positsioonide ründamise uurimiseks. Eriti õpetlik on rünnaku ettevalmistus ja läbiviimine Trou-Bricot sektoris.

„Pealetungi manööver“ (Järg). Kolonel Moyrand leiab, et juhi otsuse aluseks on ta manöövri plaan. Kahjuks ei leiduvat sagedasti sarnast dokumenti Ilmasõjaaegsete dokumentide hulgas. See olla sellega seletatav, et manöövri plaan valmib harilikult juhi peas. Ka puuduvat tegelikus olukorras igakord võimalus viimase fikseerimiseks paberile. Juht avaldab oma manöövri plaani alluvatele ainult sedavõrd, kui palju see tarvilik viimaste informeerimiseks. Üldiselt sisaldavat manöövri plaan järgmisi andmeid:

- 1) manöövri üldidee,
- 2) algoperatsiooni läbiviimise tingimusi ja
- 3) küllalt laialulatuslisi kavatsusi järgnevate operatsioonide teostamiseks.

Manöövri plaani aluseks on ülesanne ja maastik.

Maanöövri plaani teostamine on tingitud jõudude kombinatsioonist ja abinõude koondamisest. Nii näiteks, korpuse manööver kombineerib alluvate diviiside tegevust. Korpuse ülem teostades oma manöövri plaani, annab alluvatele diviisidele ülesanded, tegevuse suunad ja märgid. Ühesõnaga kombineerib alluvate diviiside tegevust — antud ülesande täitmiseks.

Abinõude koondamise all mõtleb kolonel Moyrand peajasjalikult tulejõu koondamist (suurtükke jne. arvu tõstmist) suunas, kus kavatakse anda pealööki.

Manöövri juhtimiseks kasutab korpuse ülem:

- 1) lahingus viibivatele diviisidele antavaid käske, milledega muudab viimaste suune, ülesandeid ja märke,
- 2) korpuse suurtükiväge, lennukiväge, kasutades neid tule intensiivsuse tõstmiseks tähtsamates suunades,

- 3) varusid, kindlustades nendega tehtavaid jõupingutusi ja manöövri katkestamatast ja
- 4) lõpuks oma isikliku mõju alluvate peale, mida saavutab võimalikult sagedase isiklise kokkupuutumise teel viimastega.

„Suurte üksuste lahingvõime“ (Järg). Peale suurt prantsuse-inglise pealetungi aprillis 1917. a. valitses segadus mitmesugustes taktikalistes ideedes. Pealegi oli 27. juulil 1917. maksma pandud uus mõiste, mille järele suure üksuse rinne pidi ära rippuma antud ülesandest, eriti aga vallutatavate märkide kaugusest ehk üldse pealetungi sügavusest. Oldi arvamisel, et pataljon tegutsedes 300—400 mtr. laiusel rindel, suudab tungida vaenlase positsiooni 500—1000 mtr. sügavuseni.

Kolonel Lucas leiab, et 1917. a. lahingutes neid norme ei kasutatud. Nii oli Verdun'i all 8 diviisi 17 km. laiusel rindel, Malmaison'i juures tuli 7 diviisi peale 10 km. rinnet. See näitavat, et tarvis oli kolm aastat lahinguid lüüa arusaamisele jõudmiseks sügavate rivistuste tarvilikkusest kindlustatud positsioonide ründamisel.

Autor arvab, et suure üksuse lahingvõime hindamine on ärarippuv:

- 1) antud ülesandest,
- 2) maastiku iseloomust, eriti aga sellel leiduvate kindlustuste iseloomust ja

- 3) tarvidusest võimaldada suurele üksusele ära kasutada kõiki oma jõude ja abinõusid.

„Mõttevahetused trepikesel“. Pierre Cenet kirjeldab ühe jalaväe majori, kes mereväes oli stage'il, jutuaajamist mereväe majoriga (capitaine de corvette). Jutuaajamine keerleb mereväe ja jalaväe tähtsuse ümber — riigi kaitsel. Jalaväelane seletab, et mereväel olla teise järgu tähtsus, millega aga mereväelane ei taha leppida, seletades seda suurt tähtsust, mis merevägi omas ilmasõja kestvusel prantsuse randade kaitsmisel ja väeosade transporteerimisel ning mereteede kaitsel. Lõpuks lepivad kokku, et merevägi on riigile sama tarvilik kui maavägi, ainult puuduvat arusaamine mereväe tähtsusest, peaausjalikult sissemaal, sest mereväge komplekteeritavat rannäärsest elanikkest.

Kapten Girves „Sündmused Hiinas“ käsitleb sõjaväelisi sündmusi kuni 5. maini 1927. a. Artikkel on varustatud kahe skeemiga.

„Mootorrataste võidusõit maastikul“. Kindral Gamon leiab, et ka Prantsusmaal oleks tarvilik korraldada mootorrataste võidusõite maastikul — Inglismaa eeskul. Sarnane võidusõit selgitaks mootorratta kõlbulikkust tema kasutamisel igasugusel maastikul luure abinõuna. — Sõjaväelisi uudiseid välisriikidest. Sõjakirjandust. R. Tek.

Ametlikke teateid.

Sõjaministri käsukiri Nr. 364.

Tallinnas, 22. augustil 1927. a.
(Kindralstaap).

Vabariigi Valitsuse poolt on kinnitatud kaitseväge „Sisemäärustik“, mis väeosadele saadetakse kätte septembri kuu lõpul.

Uue „Sisemäärustiku“ elluviimisele kaitseväs käsini asuda viibimata järgmises korras:

1. Ühe kuu jooksul pärast „Sisemäärustiku“ kättesaamist väeosade kõik ohvitserid ja allohvitserid peavad selle tundma õppima niivõrra põhjalikult, et võiksid uut määrustikku edukalt õpetada juba käesoleva aasta sügisel sissekutsutavaile noortele.

Oktoobri kuu lõpul diviisi ülemate ja neile vastavate ülemate korraldusel panna toime katsed ohvitseridele ja allohvitseridele, kus kontroleerida „Sisemäärustiku“ tundmist.

2. Kaitseliidu pealikud ja instruktorid „Sisemäärustiku“ peavad õppima tundma sarnaselt, et kaitseliidus 1928. a. kevadeks soodustuste saamiseks ettevalmistatavate noormeeste väljaõpetamine sünniks juba täiel määral uue määrustiku alusel.

3. „Üldine õppekava noorte 5-kuuliseks“ väljaõpetamiseks kooskõlastada „Sisemäärustiku“ nõuetega.

4. Sõjalise õppuse teostamisel koolides „Sisemäärustikku“ käsitada niivõrra, kui see ei ole vastolus koolides maksva sisemise korruga. Seepärast „Sisemäärustikku“ peavad õppima tundma ka sõjalise õppuse instruktorid.

5. Sõjakoolis ja õppeüksustes — allohvitseride koolis ja diviiside õppekompaniides — asuda „Sisemäärustiku“ õpetamisele ja elluviimisele kohe pärast sügisese õppetöö algust sarnaselt, et kadetid, aspirandid ja allohvitserid oleksid täiel määral ette valmistatud uue määrustiku tundmises ja praktilises kasutamises.

6. Kõrgemasse Sõjakooli sisseastujailt määrustikkude ja eskinjade alal nõuda ka „Sisemäärustiku“ tundmist.

7. Uue „Sisemäärustiku“ maksmahakamisega kaotab oma maksvuse 23. III. 1910. a. kinnitatud Vene „Ustav vnutrennei sluzbõ“ peatükid I kuni XII sisse arvatud.

N. Reek,

Kindralstaabi kindral-major.
Sõjaminister.

TALLINNA MEHAANILINE KUDUMISVABRIK

TALLINNAS. Asutatud 1910. a.

VABRIK: Veerenni tän. 21.

Kõnetr. 19-21.

KONTOR ja vabriku ladu Kinga tän. nr. 3.

Kõnetr. 19-19.

Soovitab priima kaamelikarvast ja puuvillast

masinarihmu, elevaatori rihmu,

kõiksuguseid kergeid rihmu, **veevoolikuid** (lõdvised),

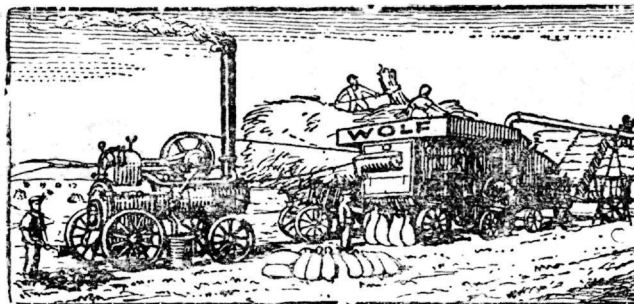
spindli-nõõri, villast lõnga, 1- ja 2-kordset, vatiini,

::: paremas headuses j. n. e. :::

Kõiksuguseid vilditööstuse saaduseid nagu:

sadula- rangi- ja ehitusvilti (tahvlites),

vildist jalanõusid, vildist vaipu j. n. e.



A-S. W. Schneider & Co. Tallinnas

— Põllumeestele kõige odavam —

Põllutöömashinate, mootorite,
lokomobiilide jne. ostukoht.

Kõiksugu tööstuse masinad alati saadaval odava hindadega.

Suur ehitusmaterjalide, raua,
terase, pleki, rauakaupadeladu.

Estoonia puiestee nr. 19.

Estoonia puiestee nr. 19.

Püsivas headuses seisavad

A/S. „**Astoria**“

paberossid:

Luxus
20 tk. mk. 50.—

Standart
20 tk. mk. 35.—

Esta
20 tk. mk. 30.—

Napoleon
20 tk. mk. 25.—

tubakad:

Non Plus Ultra
1/4 nl. mk. 300 ja 400

Mogul
1/4 nl. 160, 200, 250 ja
300 mk.

Duruck Imperial
1/4 nl. 160, 200 ja 250 mk.

Dukat
1/4 nl. 100 ja 130 mk.

Õige isamaalane suitsetab ainult Eesti kapitaliga töötava tubakatehase saadusi.

A.-S. „ASTORIA“.



EESTIMAA PÖLLUSAADUSTE
ÜMBERTÖÖTAMISE

O/ü. „**VIRU**“

TALLINNAS, S. KLOOSTRI TÄN. 22/18.

TELEGR. ADDRESS: „VIRUOSA“.

KÖNETRAADID: 813 JA 245.

VABRIKUD: RAKVERES JA KADRINAS.



VALMISTAVAD: KARTULI-
TÄRKLIST, KARTULI SIIRUPIT,
— GLÜKOOSI. —

E. Günther

Tallinn, Vanaturg. Tel. 15-99

Rohud

Värvid ja kõik

Maaldritarbeained

Kosmetika

ja majapidamistarbeained.

Osakond

Osakond

Tartus, Viisjandis,

Kaubahoov 26. Tartu t. 9.

En gros. En detail.

Pehme maitse ja hea aroomiga on

A/S. „**Regina**“

paberossid:

Mai
20 tk. mk. 35.—

Kino
20 tk. mk. 25.—

Kavaler
25 tk. mk. 15.—

Palm
25 tk. mk. 15.—

Selida
10 tk. mk. 10.—

tubakad:

Bei
1/4 nl. mk. 150.—

Salem
1/4 nl. mk. 130.—

Trapesund
1/4 nl. mk. 100.—

Kuld ratsanik
1/4 nl. mk. 70.—

Onu Tom
1/4 nl. mk. 60.—

Iga sõjamees toetagu Eesti kapitaliga töötavat tubakatehast.

A/S „Regina“.