

42

SOJA-

ASJANDUSE AJAKIRI

PLUHEIN S O I D U U R

A A S T A K Ä I K

XIX

1937

# SÕJAASJANDUSE AJAKIRI „SÕDUR“

Nr. 42 — 1937.

Sisustik:	Lk.	Sommaire:	Pages
H. R.: Ajalooline ülevaade Tallinna kaitsest mere poolt . . . . .	1017	H. R.: Aperçu historique de la défense maritime de Tallinn . . . . .	1017
D. Poska: Meie sõjamaal katsetusjärgust välja jõudmas . . . . .	1023	D. Poska: Notre peinture de bataille sort de la phase d'essais . . . . .	1023
K.: Pommituslennuväe omadusi ja ülesandeid . . . . .	1026	K.: Qualités et missions de l'aviation de bombardement . . . . .	1026
A. K-sar.: Sanitaar-transportvahendid . . . . .	1029	A. K-sar.: Les moyens de transport du service de santé . . . . .	1029
V. S.: Üleriiklikkudest ratsavõistlustest . . . . .	1031	V. S.: Concours hippique national . . . . .	1031
<b>BIBLIOGRAAFIA:</b>		<b>BIBLIOGRAPHIE:</b>	
-m.: Õhukaitserelvade saavutustest maailmasõjas . . . . .	1034	-m.: Rendement des armes D. C. A. au cours de la Guerre mondiale . . . . .	1034
<b>Poola:</b>		<b>Pologne:</b>	
— „Przeglad Wojskowo-Techniczny“ — veebr. 1937 . . . . .	1035	— „Przeglad Wojskowo-Techniczny“, février 1937 . . . . .	1035
— „Bellona“ — juuli-august ja sept.-dets. 1936 . . . . .	1037	— „Bellona“, juillet-août et sept.-déc. 1936 . . . . .	1037
Sõjaväelisi teateid välisriikidest . . . . .	1039	Informations militaires de l'étranger . . . . .	1039
Sõjaväe elu . . . . .	1040	Vie militaire . . . . .	1040
Rindesõdur jutustab . . . . .	1041	Recit d'un soldat du front . . . . .	1041
Sport sõjaväes . . . . .	1042	Les sports dans l'armée . . . . .	1042
Juriidilised küsimused.		Questions juridiques.	
Male.		Echecs.	

Vastutavtoimetaja major **A. LUTS.**  
Telefon nr. 477-20/40.

Tegevtoimetaja kapten **E. SAIDRA.**  
Telefon nr. 477-20/163.

Väljaandja: „SÕDUR“, Sakala nr. 33, Tallinn.  
Tegevtoimetaja kõnetunnid iga päev k. 0800—1200.  
Talitus avat. iga päev kella 0800—1500 ja laupäeviti 0800—1300.  
Telefon — Sõjaväe 163.  
Tarvitamata ja tagasisaamiseks märkimata käsi- kirju alal ei hoita.

**„SÕDURI“ TELLIMISE HIND:**  
Aastas — kr. 6.00.  
Poolaastas — kr. 3.00.  
Veerandaastas — kr. 1.56.  
Üksiknumber — kr. 0.20.

**KUULUTUSTE HINNAD:**  
Lehekülg — kr. 40.  
Tekstis — kr. 60.

# SÕDUR

## SÕJAASJANDUSE AJAKIRI

XIX AASTAKÄIK

NR. 42

• 23. 10. 1937

### Ajalooline ülevaade Tallinna kaitsest mere poolt.

Tallinna asend mererannikul kutsub tahtmatult esile mõtte, nagu viibiks Tallinn alalises kallaletungiohus mere poolt.

Uurides meresõja ajalugu näeme aga, et kallaletunge Tallinnale laevastikkudega on ette võetud õige harva.

Esimesed konkreetsemad andmed kallaletungide kohta Tallinnale mere poolt kuuluvad 13. sajandisse. Nimelt ilmus Taani kuningas Valdemar II 1219. aasta suvel ootamatult oma suure laevastikuga Tallinna lahte ja maabus oma väega Toompeal asuva eestlaste Lindanisa linnuse all. Taanlastel läks korda linnus vastupanuta oma alla võtta, sest see oli tühi ja kaitseta. Nimelt oli eestlaste tähelepanu tol ajal suunatud lõunasse, kus arenesid visad võitlused. Eestlaste hilisemad katsed linnuse vallutamiseks ei annud tulemusi.

Taanlaste suure edu peamisteks põhjusteks olid:

- taanlased võtsid kallaletungi ette neile soodsal ajal, mil linnus oli kaitseta ning puudus eestlaste vastupanu;
- taanlaste kallaletung teostus eestlastele ootamatult, mistõttu eestlased alles mõne päeva pärast suutsid koondada oma väe linnuse alla;
- taanlaste sõjavägi oli küllalt suure arvuline, et pärast linnuse oma alla võtmist asuda selle kaitsele ja tagasi lüüa eestlaste kallaletungikatsed.

Tol ajal võis kallaletung mereäärsele linnale teostuda ainult maabunud vägede poolt. Laevastikul puudusid relvad, mis oleksid võimaldanud pommitada ka rannikut. Seepärast teostus mereäärse linna kaitse mere poolt — võitlusega rannikul maabunud vaenlasega.

Kui aga kaitsjal oli tugev laevastik, siis püüti juba merel takistada vaenlase lähemist rannikule, purustades vaenlase laevastik või tõrjudes ta tagasi. Kui aga vaenlane oli juba randunud, siis püüti hävitada vaenlase laevad, et vaenlaselt võtta pärast retke võimalus tagasiminekuks merele.

Suurtükkide leiutamise ja valmistamisega hakati rannikule ehitama torne, millesse asetati suurtükke. See võimaldas hoida vaenlase laevastikku kaitstavast punktist kaugemal. Laevasuurtükkide laskeulatuse kasvamisega tekkis aga vajadus asetada suurtükke rannikul selliselt, et nad ulatuksid tulistama võimalikult kaugemale merele. Sellega võimaldus hoida vaenlase laevastikku sellises kauguses kaitstavast objektist, et laevastik ei ulataks pommitama seda objekti. Selleks kasutati rannavetes asuvaid saarekesi ja kui need puudusid, siis ehitati kunstlikud saared. Rannasuurtükkide ülesseadmiseks kasutati ka merre ulatuvaid neemi ja poolsaari. Mida kaugemale ulatusid laskma suurtükid, seda kaugemale rannast nihutati rannapatareid ja seda suuremaulatulislikum oli rannakindlustuste tulesüsteem.

Selle järk-järgulise evolutsiooni on läbi teinud ka Tallinna kindlustused, mis siin eriti huvitavalt on välja kujunenud olenevalt Tallinna ümbritsevate rannavete iseloomust, ranniku konfiguratsioonist ja saarte asendist.

Esimeseks suuremaks mereäärseks torniks Tallinna rajoonis oli linnamüüris sadama pool küljes asuv n. n. Stoltingi torn, mida mainitakse esmakordselt 1385. a. (vt. skeem 1.). Vaevalt võib aga oletada, et sellesse torni asetatud relvade mõju oleks tol ajal ulatanud merele, mispärast tuleb arvata, et seda torni kasutati eeskätt valvetornina ja ka kaitsetornina maabunud vaenlase vastu.

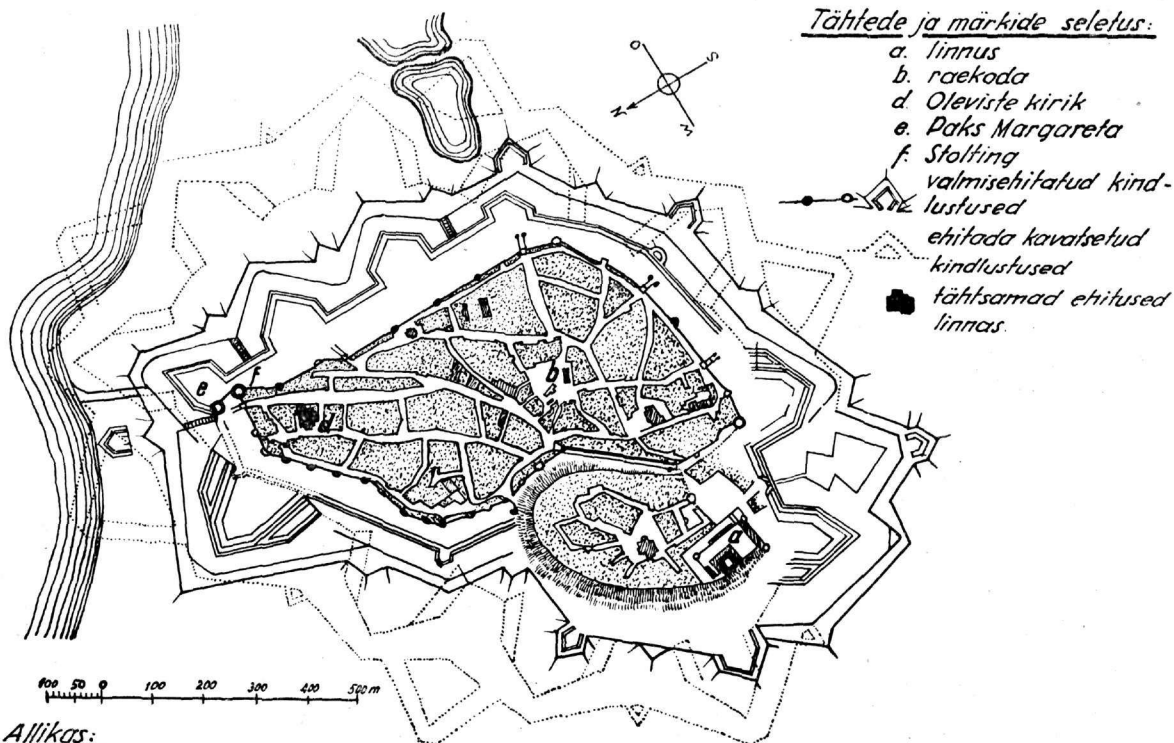
Esimese kindlustusena, millesse asetatud relvad ulatusid tulistama merele, võiks Tallinna kindlustuste vöös tulla kõne alla Paksu Margareta nimeline suurtükitor, mis ehitati 1518—1529. a. Paks Margareta kujutas endast põhiplaanilt kolmveerandsõõrilist torni, mille müüride paksus oli 4,75 m. Tema ehitati vanast linnamüürist kaugemale ettepoole, nähtavasti eesmärgiga nihutada teda merele võimalikult lähemale. Paksu Margareta kaugus randjoonest oli umbes 250—300 m. Kuna tolleaegsete suurtükide laskeulatus oli umbes üks kilomeeter, siis ula-

tusid Paksu Margareta suurtükid tulistama ka merele.

Üks torn aga ei suutnud linnale loomulikult küllalt tõhusat kaitset pakkuda, mistõttu 1569. a. juulis pommitas Taani ja Lübecki ühine laevastik Tallinna, tekitades linnas palju kahju. Nimelt olid Tallinna suhted Lübeckiga muutunud vaenuliseks ja tallinlased hakkasid vägivaldselt kinni pidama ja vangistama Tallinnast möödasoitvaid Lübecki laevu. Lübecklased olid aga ühinenud Taaniga ja tulid ühise laevastikuga karistama tallinlasi, pommitades linna ja blokeerides sadamat umbes kaks nädalat.

Linna pommitamine õnnestus sel põhjusel, et Tallinna kindlustused kaitseks vaenlase laevastiku pommitamise vastu merelt olid tol ajal alles algastmel ja seega puudus mõjuv kaitse vaenlase laevastiku eemalehoidmiseks linnast. See oli tingitud asjaolust, et peamine rõhk pandi kindlustuste ehitamisele piiramiste vastu maa poolt ja sel alal omas Tallinn sõjaliselt vallutamatu linna kuulsuse.

Tulirelvade areng kutsus endaga kaasa vajaduse uute kaitseehitiste (bastioonide, raveliinide, kaitsevallide jne.) järgi, mis ehitati 16. sajandi jooksul tornide ja linnamüüri ette. Nii nihkusid kaitseehitised ka



Allikas:

H. Peets ja R. Kenkman. Tallinn. Ajalooline ja kunstiajalooline juht — Tallinnas, 1934. a.

Skeem 1.

linna merepoolses küljes randjoonele lähemale. 17. sajandi lõpul valmistatud kavandi järgi oli ette nähtud merepoolsete kindlustuste väljaehitamine juba randjoonele, millest osa mere kunstliku täitmise teel pidi ulatuma isegi merre. See kavand leidis vaid osalist realiseerimist.

Sõjasadama asutamisega Tallinna Peeter Suure poolt 1714–1716. a. kerkis üles vajadus kaitsta seda sadamat mere poolt senisest tõhusamalt.

Tol ajal oli merekindluste tähtsus üldse väiksem kui praegusajal, sest laevad liikusid purjede abil ja nad ei vajanud alalisi baase sellisel määral, kui aurulaevad kaasajal.

See rannakindlustuste väikene osatähtsus selgub ka Rootsi-Vene sõja ajal (1788–1790. a.), mil 1790. aasta maikuus rootsi ja vene laevastikkude vahel arenes Tallinna lahes merelahing.

Rannapatareid olid tol ajal paigutatud Paljassaarele, Tallinna sadama suhu ja Tallinna reidi idapoolsele rannikule, sadama vahetuks kaitseks. Sealjuures oli Paljassaarele üles seatud 20 suurtükki. Ühtlasi oli saarele ehitatud ka tähekujuline kants. Sadama rajoonis oli merre ehitatud n. n. kahekordne patareid. Paljassaare kants ja meres asuv kahekordne patareid ehitati 18. sajandil. Patareid lammutati pärast 1857. a. ja patareid varem on praegugi meres alles.

Vaatamata rannapatareide olemasolule otsustasid venelased siiski rootsi laevastikuga võitlusse astuda ilma rannapatareide tuletoetusega. Rannapatareide laskeulatus oli tol ajal väike ja ka tule täpsus ei võimaldanud pakkuda laevastikule küllalt mõjuvat tuletoetust.

Rootsi laevastiku kallaletungi pareerimiseks ja võimaluse korral hävitamiseks asus vene laevastik kahele jonele ühe meremiili kaugusele Tallinna sadama muulist, kusjuures laevade esimene joon ulatus ühelt rannäärsest madalikult peagu teiseni.

Arvuliselt ülekaalus oleva rootsi laevastiku ülesandeks oli mööduda vene laevastiku rivist piki seda rivi ja vahetpidamata tulistada vene laevu.

Selle tagajärjel avanes venelastel võimalus koondada oma tuld kordamööda mööduvatele rootsi laevadele. Ka oli muutunud tuul peagu tormiks, mistõttu kerkis esile tõsiseid raskusi rootsi laevastiku juhtimises ja manööverdumises.

Tugeva tuule ja vene laevastiku suurtükitle tõttu tekkis segadus rootsi laevas-

tiku rivistuses: osa laevu möödus eelmistest, laevade vahed läksid suureks jne.

Samal ajal asus aga vene laevastik ankrul ja tulistas rahulikult korratult mööduvaid rootsi laevu.

Rootslased olid sunnitud katkestama lahingu ja tõmbusid tagasi. Rootslased kaotasid selles lahingus — 2 laeva, 42 suurtükki ja 700 meest.

Sellest merelahingust näeme, et arvuliselt nõrgem laevastik soodsa olukorra juures suutis tagasi lüüa tugevama laevastiku kallaletungi. Sealjuures jäi rannapatareide tuletoetus sootuks kasutamata. Võib arvata, et vene laevastiku lüüasaamise korral oleksid ka venelaste rannapatareid rootsi laevastiku lähenemisel Tallinna sadamale, tegevusse astunud. Seega rannapatareid olid jäetud nagu varuks, mille tule varju oleks vene laevastik lahingu ebaõnnestumise korral end tagasi tõmmanud.

See merelahing tõendab, et kallaletung merelt on suurel määral ärarippuv ilmastikust, mis ka praegusajal teataval määral on jäänud üheks lahingutegevust mõjutavaks teguriks: torm ja udu, mida sageli ette näha raske ja mida täiendavad kunstlikud varjumisvahendid (kunstlik suits ja udu), võivad tunduvalt raskendada ka kaasajal ühe või teise mereoperatsiooni teostamist.

Tallinna merelahingule järgnesid blokaadid 1801. a. ja 1809. a. inglise laevastiku poolt. Mõlemal korral baseerus inglise laevastik oletatavasti Naissaarele. Siinjuures väärib märkimist, et pärast 1801. a. blokaadi külastas Tallinna ka kuulus inglise admiral Nelson.

Aurulaevade ilmumisega 19. sajandi algul suurenes baaside tähtsus, sest laevastikud vajasisid kütteinete tagavarasid, töökodasid jne. Seega kerkis üles vajadus kaitsta neid baase selliselt, et laevastik ise oleks vaba oma baaside kaitsest ja et laevastiku kogu tähelepanu oleks suunatud tegevusele lahtisel merel.

See tendents on nähtavasti mõju avaldanud teataval määral ka Tallinna sadama kindlustamisele. Nii võime ära märkida tollest ajast n. n. lääne patareid praeguse Keskvangla rajoonis, n. n. ida patareid sadama läheduses ja terve rida rannapatareisid Kadrioru rannikul, Maarjamäel ja isegi Miidurannas (Viimsi poolsaarel). Ka ehitati n. n. piiramiskasarmud praeguse Keskvangla rajooni ja ümmargune piiramistorn Paljassaarele (arvatavasti 1830. a. paiku).

Hiljem näib aga Tallinna kindlustamine mere poolt nagu unustatud olevat. Krimmi sõja ajal (1854.—1855. a.) oli küll rannik täis rannapatareisid, kuid need olid enamikus täiesti mahajäetud seisukorras ja neil suurt sõjalist väärtust ei olnud.

Vaatamata rannakindlustuste halvale seisukorrale piirdus inglise ja prantsuse ühine laevastik Krimmi sõja ajal vaid Tallinna blokeerimisega. Laevastik linna ei pommitanud, mida väga kardeti. Samuti ei saadatud kusagil maale ka dessanti. Võitluseks vaenlase võimalikkude dessantidega olid venelased Eestimaa rannikule koondanud üldse 23 500 meest. Vene laevastik asus Kroonlinna ja Suomenlinna kindluste varjul ja aktiivsust üles ei näidanud. Blokaad kestis kaks suve järgimööda (1854. ja 1855. a.).

Mõni aasta pärast Krimmi sõda, kui Tallinn kustutati kindluste nimekirjast (1857. a. ja osaliselt 1868. a.), asuti kindlustuste hävitamisele. Tekkis olukord, kus Tallinn jäi kaitseta kindlustuste poolt.

Vene laevastiku arenedes oli võimalik Läänemere ja Soome lahe kaitset teataval määral baseerida ka laevastikule. Kuid Vene-Jaapani sõja tagajärjel jäi Vene ilma Läänemere laevastikuta. Tekkis suur vajadus kaitse järgi kallaletungide vastu mere poolt. Küsimuse lahendamisel tekkisid suured lahkkelid vaadetes ja üldine kaos põhimõtetes nii laevastiku tegevuse kui ka üldse rannakaitse alal. Lõpuks võitis üks vaadetest, mis nägi ette laevastiku aktiivset tegevust, mida pidid toetama rannapatareid ühes miinitõketega. Tekkis n. n. positsioonide kaitse idee, kusjuures positsioonide kavatseti luua strateegiliselt tähtsate rajoonide kaitseks. Võitlus positsioonidel pidi kujunema laevastiku ja rannasuurtükiväe tihedas koostöös, mida pidid täiendama laialdased miiniväljad.

Üheaegselt uue suuna võtmisega otsustati laevastiku baas asutada Tallinna, kuhu asuti ehitama uut sõjasadamat ja selle kaitseks rannakindlustusi. Tekkis uus ajajärk Tallinna kaitse korraldamise alal kallaletungide vastu merelt.

Vene merejõudude peamine vastupanu oli ette nähtud avaldada Naissaare—Porkala joonel, mis on kõige kitsam koht Soome lahes. Sellele joonele otsustati luua n. n. keskositsioon, mille kaitse pidi teostuma ehitada kavatsetava Tallinna kindlustatud rajooni näol. Tallinna kindlustatud rajooni väljaehitamise küsimus võeti esmakordselt pae-

vakorrale 1911. aastal. Esimese konkreetsema sammuna sel alal korraldati luure Tallinna rajoonis 1911. a. septembris niihästi sõja- kui ka mereväe ametkondade poolt. Sama aasta novembris oli välja töötatud Tallinna kindlustatud rajooni ülesanne, mis leidis kinnitamist keisrilt 16. novembril 1911. a. Tallinna kindlustatud rajoonile oli ette nähtud ülesanne kaitseda laevastiku baasi merelt pommitamise ja ootamatu kallaletungi eest ja tagada laevastiku vaba väljasõitu sadamast ning hargnemist lahingukorda. Ühtlasi pidi Tallinna kindlustatud rajoon teotsema tihedas sidemes vene laevastikuga, kes manööverdas Tallinna—Porkala rajoonis, takistades vaenlase laevastiku sissemurret Soome lahte.

Tallinna kindlustatud rajoon projekteeriti õige suurejoonelisena ja temast pidi kujunema tugevaim rannakindlustus maailmas.

Esialgse projekti koostamine lõpetati 1912. aastal.

Vahepeal tekkisid suured vaidlused, kes peaksid juhtima ja korraldama Tallinna kindlustatud rajooni väljaehitamist — kas sõja- või mereväe ametkond. 1913. a. jaanuaris anti see lõpuks täielikult mereväe ametkonna juhtimisele ja korraldamisele.

Asuti intensiivselt kindlustamise ettevalmistustööde läbiviimisele. Ühtlasi nimetati senine Tallinna kindlustatud rajoon ümber Peeter Suure Merekindluseks.

Kindluste väljaehitamiseks oli ette nähtud 94 059 241 rubla, mis jaotati viie aasta peale järgmiselt:

1913. a.	17 181 500,
1914. a.	18 896 000,
1915. a.	19 319 518,
1916. a.	19 400 720 ja
1917. a.	19 261 503.

Peeter Suure sõjasadama väljaehitamiseks määrati 40 477 383 rubla.

Kindlustamise eelarve leidis kinnitamist keisrilt 23. juunil 1913. a. Kindluste ehitamine pidi lõppema 1917. aastal.

Maailmasõja alguks 1914. aastal oli Tallinna kaitseks jõutud valmis ehitada ainult Naissaarele kaks patareid, nimelt — üks 6" ja teine 8" (kumbki à 4 suurtükki). Maailmasõja alguks oli suudetud ka Tallinna sõjasadama ehitustöödega vaid alustada, nii et laevastiku peajõud olid sunnitud baseeruma Suomenlinnale.

Maailmasõja kestel käis intensiivne kindlustustöö. Nii jõuti 1915. aasta lõpuks

Tallinna rajoonis valmis ehitada järgmised rannapatarei:

- Suurupis 9,2" rannapatarei,
- Kakumäel 120 mm "
- Naissaarel 6" "
- 9,2" "
- 8" "
- 120 mm "
- Paljassaarel 75 mm "
- Viimsis 120 mm " ja
- Aegnas 75 mm "

Kõik loetletud rannapatarei olid nelja-suurtükilised.

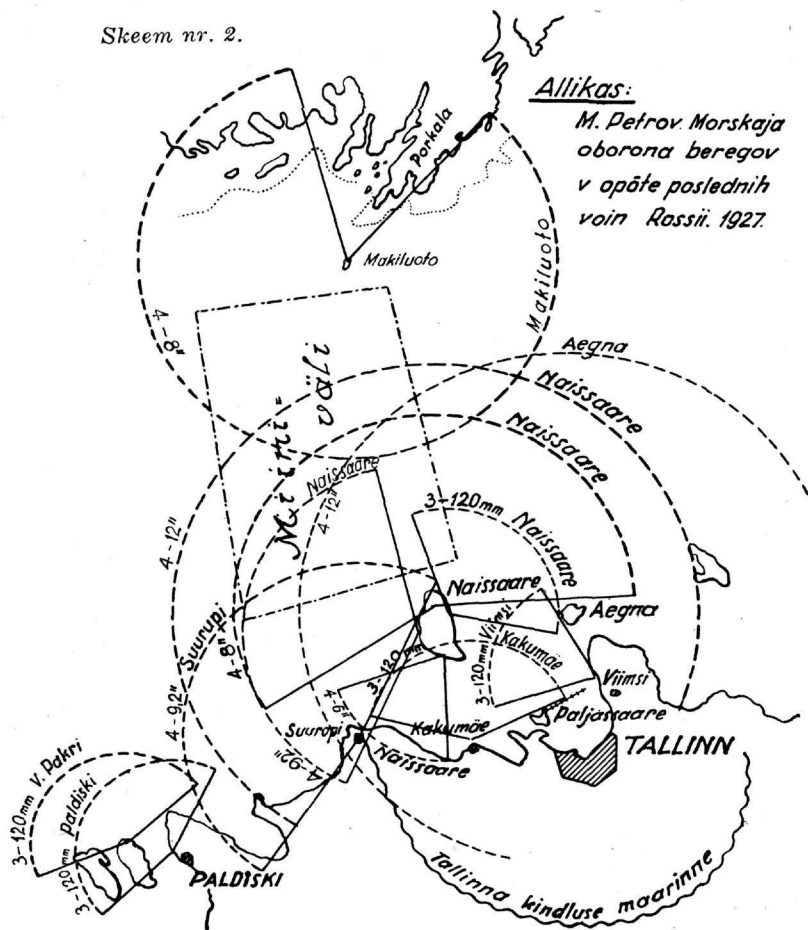
Samaks ajaks oli Porkala rajoonis (Makiluoto) valmis ehitatud üks 8" patarei (4 suurtükki).

1916. ja 1917. aasta jooksul jätkati täie hooga kindlustuste väljaehitamist ja 1917. aasta sügiseks olid Tallinna rajoonis valmis ehitatud järgmised rannapatarei (klambrites on näidatud suurtükide arv patareis) — vt. skeem 2\*):

- Paldiskis rannapatarei nr. 1 — 120 mm (3),
- Suurupis rannapatarei nr. 2 — 9,2" (4) ja

- rannapatarei nr. 3-a — 75 mm õhukaitse (3),
- V. Pakri saarel rannapatarei nr. 3 — 120 mm (3),
- Kakumäel rannapatarei nr. 4 — 120 mm (3),
- rannapatarei nr. 4-a — 75 mm õhukaitse (3),
- Naissaarel rannapatarei nr. 5 — 6" (4),
- rannapatarei nr. 5-a — 75 mm õhukaitse (3),
- rannapatarei nr. 7 — 9,2" (4),
- rannapatarei nr. 9 — 8" tornides (4),
- rannapatarei nr. 9-a — 75 mm õhukaitse (4),
- rannapatarei nr. 10 — 12" tornides (4),
- rannapatarei nr. 11 — 120 mm (3),
- Paljassaarel rannapatarei nr. 12-a — 75 mm õhukaitse (4),
- Viimsis rannapatarei nr. 13 — 120 mm (3),
- rannapatarei nr. 13-a — 75 mm õhukaitse (4) ja
- Aegnas rannapatarei nr. 15 — 12" tornides (2).

Skeem nr. 2.



Kokku oli Tallinna rajoonis suurtükke:

- 12" tornides 6 srt.
- 9,2" lahtisi 8 "
- 8" tornides 4 "
- 6" lahtisi 4 "
- 120 mm 15 "
- 75 mm õhuk. 21 "

Peale selle oli Porkala rajoonis valmis ehitatud üks 8" rannapatarei tornides ja üks 57 mm õhukaitse patarei.

Nagu näeme oli 1917. aasta sügiseks loodud Tallinna rajoonis võrdlemisi võimas tulesüsteem, mis olenevalt laevastiku suurtükide tollaegsest laskeulatusest oli nihutatud kaugemale merele. Selle tagajärjel ei tulnud Tallinnal maailmasõja ajal kordagi kannatada vaenlase laevastiku pommitamise all. See tulesüsteem oleks veelgi võimsamaks kujunenud, kui oleksid

\*) M. Petrov: Morskaja oborona beregov o opate poslednih vain Rossii, 1927.

valminud ehitada kavatsetavad 14" patareid Naissaarele, Suurupisse ja ka Porkala rajooni.

Revolutsioon katkestas aga järsult kindlustuste ehitamise ja lõpuleviimise. Algas üldine laostumine. Lagunes sõjavägi ja ühes sellega muutusid võitlusvõimetuteks ka kindlustused. Tallinna rajoonis asuvad rannapatareid lasti enamikus venelaste poolt õhku ja jäeti siis maha.

Saksa okupatsioonivägede jõudmisel Tallinna, asusid need venelastelt lõhutud ja mahajäetud rannapatareide osi ja muid varandusi saatma oma kodumaale. Mida ära saata või kaasa võtta ei olnud võimalik, see hävitati.

1918. a. novembris, kui saksa okupatsiooniväed lahkusid, asusid meie Kaitseliidu Peastaabi poolt määratud ohvitserid ja kaitseliitlased-kooliõpilased intensiivselt kindlustuste kordaseadmisele ja uute rannapatareide püstitamisele.

Loomulikult oli see aegaviitev töö, sest uute kindlustuste ehitamine ja vanade kordaseadmine nõuab tavaliselt aega aastaid.

Seda soodust olukorda, kus Tallinna kaitseks peagu puudusid kindlustused, kaitses ära kasutada punaste laevastik.

Nimelt sõitis 26. jaanuaril 1919. a. punaste hävitaja „Spartak“ Tallinna lahete, kusjuures ta enne pommitas Aegnat ja hiljem hakkas laskma Tallinna suunas. Mürsud linnani ei ulatunud, vaid langesid merre Paljassaare rajoonis. Samal ajal viibis Tallinna reidil inglise laevastik. Punaste laevaga astusid võitlusse 2 inglise ristlejat ja 3 hävitajat. Punaste hävitaja püüdis põgeneda, kuid sattus madalikule ja vangistati inglise laevade poolt.

Järgmisel päeval lähenes Tallinnale teine punaste hävitaja „Avtroil“. Sellele sõitsid Tallinna reidilt vastu kaks inglise hävitajat. Neid nähes püüdis „Avtroil“ põgeneda, mis aga ei läinud korda. Ka see hävitaja vangistati inglise laevade poolt.

\*

Käesolevast ülevaatest nähtub, et vaatamata oma asendile mererannikul on kallaletunge Tallinnale mere poolt ette võetud õige harva.

Kallaletunge Tallinnale on laevastikkudega ette võetud peamiselt nendel ajajärkudel, mil Tallinn oli kas täiesti kaitseta mere poolt või mil rannakindlustused olid alles algastmel. Nii õnnestus taanlaste kallaletung 1219. aastal peamiselt just sel põhjusel, et puudus vastupanu ja

Lübecki-Taani laevastiku pommitamine 1569. aastal andis tulemusi vaid seetõttu, et Tallinna kindlustused kaitseks mere poolt olid alles algastmel.

Hiljem rannakindlustuste väljaarendamisel tekkis juba reaalne jõud kaitseks laevastikkude kallaletungide vastu. See ongi peamiseks põhjuseks, miks kallaletunge on Tallinnale laevastikkudega ette võetud nii harva. Mitte, et rannapatareid oleksid võitlusesse astunud vaenlase laevastikkudega ja põhja lasknud teatava arvu laevu, vaid juba kindlustuste olemasolu üksinda on teguriks, mis sunnib vastase laevastikud ettevaatusele ja sageli isegi loobuma kallaletungi kavatsusest. Kallaletung rannakindlustuste kaitse all olevale objektile on seotud suure riisikoga ka siis, kui need kindlustused kõige moodsamad ei olegi. Kui kindlustused on aga kaotanud suure osa oma sõjalisest väärtusest, siis on laevastikkude kallaletungid tõenäolised. Seda näeme kujukalt olukorrast meie Vabadussõja algul, kus meie merekindlustused olid nõrgad, mistõttu punaste hävitajad võtsid ette kallaletungi, eesmärgiga pommitada Tallinna. See aga ebaõnnestus, sest Tallinna reidil seisis reaalne jõud, inglise laevastiku näol, kes astus edukalt võitlusse punaste laevadega.

Seda, et ka arvuliselt nõrgem laevastik on suuteline tagasi lööma ülekaalus oleva laevastiku kallaletungi, tõendab meile Tallinna merelahing 1790. aastal. Loomulikult on olukord praegusajal tunduvalt muutunud, kuid need muudatused on siin sageli rohkem soodustusi pakkunud nõrgemale poolele, s. o. kaitsjale, kui pealetungijale. Allveelaevad, kiir-mootortorpeedopaadid, lennukid, miinid, kunstlikud suitsu- ja udukatted jne. on tegurid, mis võimaldavad edukalt võidelda ka ülekaalus oleva vaenlasega. Eriti edukas võib nende võitlusvahendite tegevus olla siis, kui nendel on võimas tuletoetus rannapatareide poolt.

#### Allikad:

- 1) M. Petrov. Morskaja oborona beregov v opõte poslednih vojn Rossii. 1927.
- 2) M. Petrov. Podogtovka Rossii k mirovoi voine na more. Moskva. 1926.
- 3) H. Peets ja R. Kenkman. Tallinn. Ajalooline ja kunstiajalooline juht. Tallinnas, 1934.
- 4) Kaptenmajor A. Varma. Mervägi Vabadussõjas. Tallinn 1926.
- 5) Admiral Kirchhof. Vlijanie morskoi silõ v Baltiiskom more...“ S. Peterburg, 1908.

H. R.



## Kolonelleitnant

### Karl Mutso 50-aastane.

30. okt. saab 2. Diviisi Suurtükiväe ülema kohustetäitja kolonelleitnant Karl Mutso 50-ne aastaseks.

Juubilar on pärit Vorbuse vallast Tartumaalt, sündinud 30. oktoobril 1887. Lõpetas eksternina Vilno gümnaasiumi. Kutselise ettevalmistuse omandas Vilno Sõjakoolis jalaväe alal. Hiljem viidi üle suurtükiväe kutseliiki. Tegi kaasa maailmasõja suurtükiväelasena, olles rindel sõja algpäävist kuni detsembrini 1917. Võttis ka osa eesti rahvusliikude väeosade moodustamisest.

Eesti sõjaväkke astus novembris 1922. Eesti sõjaväes on juubilar oma silmapaistvate omaduste tõttu teenistusredelil jõudvasti tõusnud. Lõpetas Eesti Kõrgema Sõjakooli septembris 1931. 2. Diviisi Suurtükiväe ülema kohustetäitjaks määrati septembris 1936.

Omab Eesti Kotkaristi III klassi teenetemärki ja endise Vene Anna ordu 2., 3. ja 4., Stanislaose ordu 2. ja 3. ning Vladimiri ordu 4. järgu aumärke.



Kolonelleitnant Karl Mutso.

Kolonelleitnant Mutso on oma suurte kogemuste ja andekusega meie suurtükiväe võitlusvõime tõstmiseks tõhusalt kaasa aidanud.

Soovime juubilarile tema täismehe ikka jõudmise puhul parimat õnne, tervist ja edu nii ametialal kui ka eraelus.

## Meie sõjamaal katsetusjärgust välja jõudmas.

D. Poska.

Tosina aastate töö kokkuvõtteks võime nüüd juba märkida teatavat väljakujunemist meie sõjamaalide alal.

Esimeseks pioneeriks oli kunstnik Maksolli, kes alates 1923. aastast püüdis kujutada Vabadussõja pingutavamaid momente lõuendil. Nii tekkisid lahingumaalid Tapa ja Tartu vallutamise ja Paju lahingust. Peale selle paremini õnnestunud marssiva kompani kompositsioon — „Need kes vabastasid isamaa“. Nende tööde autori voo- ruseks oli ehtis vaimustus Vabadussõja aine vastu ja tuline töötahe, mis ei põlanud ühtki vaeva. Joonistuses ta näitas äärmist virtuooslikkust, millise tasemini ta aga maalilisest küljest ei küündinud. Vähe- malt sõjapiltides mitte.

Tema tööde tellijaiks olid Ohvitseride

Keskkogu, Sõjamuuseum, Kuperjanovi Üksik Pataljon, Börsikomitee j. m. Kunstnikkonna enamik ja arvustajad suhtusid tema töödesse mittetunnustavalt.

Maksolli lahkudes Eestist pärast 4 aastat kestnud tööd, üritas Sõjamuuseum sõjamaalide võistluse. Summad selleks olid väikesed ja needki kombineeriti suurte raskustega. Pilte-kavandeid tuli kokku arvukalt, kuid tulemused olid ülimal määral nigelad. Nagu Maksolligi, komistasid kõik autorid õige ettekujutuse puudumisele sõjast. Ei aidanud ka küllalt muuseumi kogude uurimine ja lahinguveteraanide seletused. Korraldati isegi võistlejaile matk landesvääri lahinguväljadele. Osavõtjaiks oli enamik nimekaid kunstnikke. Paljude skitseeringute-joonistuste peatulemuseks oli



*Kunstnikud landesvääri lahinguvälju skitseerimas, Skangali mõisa juures.*

*D. Poska foto.*

äratundmine, et sõjamaalija, kui tahab luua õigeid väärtleuseid sel ainel, peab sellele alale spetsialiseeruma. Muu seas töötades ei ole see võimalik. Keegi tookordseist võistlejaist aga sellist kutsumust eneses ei tunnud. Nii saadi mõned tööd Kulkovilt, Sivardilt, Vihvelinilt, Oletl j. t., millega lõppes katse.

Kui muuseum 1934. a. tahtis Vabadussõja kangelasvaimu õhutamise sihiga välja anda värvi- ja piltpostkaarte, võeti kõik senitoodeldud maalid ja joonistused, mis kusagil leidusid, kaalumisele. Peale muuseumi ja Ohv. Keskkogu omade olid veel mõned pildid väeosades: Ratsarügemendis paar maali Jasnetskilt, milledest üks — Munamäe lahing, leiti kohaseks, ja Soomusrongide rügemendis hulk momente Korolevilt, millised aga maalitehniliselt ebaküündivatena jäid kõrvale. Kuidagi ei leidunud tosinat pilti, mis oleks kõlvanud selleks luubiks, mille läbi publik peaks nägema Vabadussõda, nii et ta selles ka tõesti ära tunneks oma elamused tollest ajast. Ikka leidis neis midagi segavat, otsitult, võõrast.

Rakenduskunsti ühingu kaudu selleks korraldatud võistlus tõi jälle üle 100 töö, kuid sõda, just Eesti Vabadussõda, jäi ka seekord maalimis tabamatuks. Uuesti kerkis küsimus üles ühenduses Vabadussõja ajaloo populaarteadusliku teose illustreerimise vajadusega. Veel põhjalikumalt senisest käisid kõik olemasolevad tööd läbi arvus-

tusfiltrit. Illustratsiooniväärtusi sisaldavaid töid leiti siiski rohkem, kuid oli vaja ka mõnda tööd esitada, mis oleks küps kunstiväärtus. Sai teoks seni viimaseks jäänud sõjamaalide võistlus, Vabadussõja Ajaloo Komitee ja K. K. Sihtkapitali ühisel korraldusel. Osavõtt oli haruldaselt suur. Kümneid kunstnikke esitas suure hulga töid. Enamik neist kavandlikud asjad. Kunstnikest ja sõjaväelastest koosnev žürii konstateeris, et tulemused ei ole korraldajaid rahuldanud, kuigi üldiselt näis arusaamine aine käsitlemisest selgem olevat eelmiste võistluste omast. Parajasti algaval kunsti sügisnäitusel võidi ka siis esmakordselt näha sõjamaale suuremal hulgal. Esitati kõik, mis võistlusel vähegi kriitikat kannatas. Avalik kriitika ei viivitanud ka ütlemast, et töödel puudub õige kunstihõng ja publikki peatus nende ees segaste tunnetega. Oli nagu tahetud midagi pakkuda, kuid seda mitte osatud.

Võistlusel oli siiski tagajärgi, mida oli ammu oodatud. Leidus kunstnikke, O. Sädek ja E. Brinkmann, kes olid tõsiselt nõuks võtnud kõigi kiuste saada sõjamaalijateks. Kuude kaupa töötades muuseumi materjalide kallal ja väsimatult skitseerides lahingumeeste näpunäidete järele, õppisid nad lõppeks ära sõjamaaliks vajalised abc, — võitlejate riietuse, varustuse ja mitmesuguste relvaliikide põhilise lahingukorra. Sellega olid peatakidused võidetud. Ühtlasi algab sellest ajast peale ka teadlik

*Kuperjanovlaste saabumine Võnnu lahingusse (Loode juures).*



*E. Brinkmann'i õlimaal.*



*Kalevlaste maleva väljumine rindele 2. jaanuari varahommikul 1919. a.*

*O. Sädek'u õlimaal.*

*Vaenlase voori hävitamine meie patarei poolt.*



*O. Sädek'u õlimaal.*

sõjamaali areng, mis näitab juba selget tõusuteed. Kohe ilmusid ka tellijad. Kindralmajor Jõnson laskis maalida ratsapolgu ülemineku Väina jõest ja reservkapten Holberg vaenlase vööri hävitamise meie patrei poolt. Sõjavägede Ülemjuhataja kindr.-leitn. J. Laidoner ostis näitusel Brinkmanni „Pihkva vallutamise“ Sõjamuuseumi jaoks ja „Centrum“ klubi Sädeku „Kalevlaste väljumise rindele“, oma ruumi ehteks. Kunstiarvustaja H. Kompus kirjutab viimase töö kohta „Päevalehes“ Akadeemil. kunstn. näituse puhul: „Kalevlaste maleva väljumine rindele“ ei ole küll lahingumaal, kuid sisendab ometi tõsisust, mehisust, kargust. See malev, mis südatalvisel varahommikul tõuseb Narva maanteed mäkke, taamal Tallinn, ei ole kuidagi jalutusmarsil, need on sõttaminejad, kes teavad, et see on ka surmasuhu minek ja nende vaprus, see on nende tumm teatraalsusetu, otsuskindel vankumatu siiski minek.“ Ka Brinkmanni „Kuperjanovlaste saabumine Võnnu lahingusse“, saab samas tunnustava arvustuse. See on meie sõjamaali arenguloos esmakordne tunnustav otsus kaalukaimalt arvustajalt, mis julgustab ja õigustab edasipüüdmist.

Ajaloopilt on ju sisult illustratsioon. See paratamatu „jutustav element“ aga segab kunstilist elamusmomenti temas. Haarava väärtteose saamiseks peab kunstnik suutma neid kahte vaenlikku komponenti sobitada. See näib ka praegu iga uue teosega teadliku püüdluse varal üha enam õnnestuvat, mispärast võib juba julgesti

anda kunstilisestki küljest nõudlikke tellimisi. Katsetuste järgust oleme sel alal juba väljas.

Nõudmine loob väärtusi. Nõudmine, mille taga seisab aineline ja moraalne jõud, paneb liikuma loova energia, muidu ta ei teotse. Vabadussõja sündmusi kujutavad teosed on väärt seda kulu, mis aegajalt nende saavutamiseks tehakse. Praegu, kus on elus veel rohkesti lahinguveteraane, on võimalik andmeid saada kõige otsesemaist allikaist sündmuste kohta, mis tulevaste põlvete kujutluses on vaid ebamäärane müüt. Praegused teosed omavad seega suurema ajaloolise väärtuse — kaasaegsuse tõepitseri. Meil on olemas väeosade veteraanide seltsid. Nende õilsaks ülesandeks võiks olla oma väeosa tähtsamaid võitlusmomente kunsti kaudu väeosa järelkasvule vaimustavaks eeskujuks manada. Iga väeosa peaks oma ruumi ehteks saama vähemalt ühe tähtsama Vabadussõja lahingu väärtmaali. Selts ühes väeosa juhatusega võiks otsustada, milliseid momente väeosa sõjatööst jäädvustada ja selleks tagasihoidliku summa hankida kohaliku seltskonna kaudu, mõneks väeosa tähtpäevaks. Eratellimiste elustamiseks kõlbaks ka vahest ins. Mauritsa eeskujul luua 5—10-iskulised kollektiivid, sõjamaali väärtteoste omandamiseks permanentselt iga aasta teatava summa suuruses. Siis, püsiva nõudluse tõttu ei lakkaks sõjamaali produtseerimine, vaid süveneks parima kvaliteedi suunas ja tooks meie ajaloo propageerimisele suurt kasu.

## Pommituslennuväe omadusi ja ülesandeid.

Tulevikusõda kujutatakse harilikult sõjana, kus kaob piir rinde ja tagala vahel, sest sõdivad pooled ei piirdu ainult kallaletungiga rindel asuvatele vastase jõududele, vaid ründavad ka tema sügavat tagalat. Selliseid rünnakuid teostaks pommituslennuvägi, andes mõjuvaid lööke vastase riigi südamesse ja hävitades tähtsaid objekte tema tagalas.

Avaldatakse arvamist, et vastase tagalas asuvate tähtsate objektide korduv ja võimas pommitamine otsustavalt mõjutab mitte ainult antud operatsiooni, vaid koguni tervet sõjakäiku.

Need kaalutlused ongi põhjuseks, miks kaasajal suurriiges loetakse lennುವäe täht-

samaks liigiks ja õhujõudude olulisemaks osaks — pommituslennuväge.

Kui möödunud maailmasõjas sõdivate poolte õhujõudude võimsuse mõõdupuuks oli peamiselt hävituslennukite arv, siis on tänapäev selleks võimsuse hindamise aluseks pommituslennuvägi, mille osatähtsus on eriti viimaseil aastail tõusnud.

Õhujõudude nii arvulisel kui ka kvalitaativsel väljaarendamisel pühendatakse kõigjal suurimat tähelepanu pommituslennuväele. Teiselt poolt on samuti kõigi riikide õhukaitse korraldus suunatud eeskätt vastase võimalike pommitusrünnakute tagasitõrjumisele.

Eestoodu õigustab ka meid lühidalt peatuma pommituslennuväe ülesannete juures. Alljärgnevad read ongi selleks mõeldud, kusjuures nende koostamiseks on peamiselt kasutatud N. Vene andmeid ja allikaid.

### **Pommituslennuväe liigitus ja ülesanded.**

Üldiselt on pommituslennuväe tegevuse eesmärgiks teatavate tähtsate objektide purustamine pommipildumise teel õhust. Seejuures igal üksikul juhul oleneb purustamisele kuuluva objekti iseloom kui ka kaugus rindest — täiel määral olukorrast.

Rohkearvulisi pommituslennuväe ülesandeid on tähtsamad:

1. Vastase lennukiväebaaside, aerodroomide ja lennukite hävitamine selleks, et ära hoida vastase õhurünnakuid ja seega kaitseda oma vägesid ning tagalat löökide vastu õhust. Pommituslennuvägi esineb siin peamise vahendina õhuülekaalu ning õhuvalitsemise kättevõitlemisel.

2. Vastase armee lahinguvõime ja kogu riigi vastupanuvõime hindamise tähtsaima teguri — riigi ühendusteede, eriti raudteevõrgu purustamine. Kaasajal omavad sageli suurt tähtsust veel erilised autoteed kui ka meretransport. Ka neid tuleb pommitada eesmärgiga halvata mitte ainult raudtee-, vaid üldse kogu vaenulise riigi transpordi tegevust.

3. Tähtsamate sõjalis-majanduslike ja kaubandus- ning tööstusettevõtete (suured elektrijaamad, kanalid, parved, metalli-, keemia-, relva- ja teised tehased, kaevandused jne.) purustamine, eesmärgiga vapustada vastase sõjalis-majanduslikku tegevust.

4. Suurte poliitiliste, majanduslike ja administratiivsete keskuste pommitamine, mis koos tööstusettevõtete purustamisega peab mõjutama vastast sõjast loobuma.

5. Vastase maapealsete vägede suuremate koondiste, mahalaadimise jaamade, laske- ja põletis-määrdeainete, insenerilise varustuse, varustamise ja väljaõppe keskuste pommitamine.

6. Vastase laevastiku ja tema baaside pommitamine.

Kõigi eespoolloeteldud märkide kaugus rindest on väga mitmesugune, alates 50—70 km (väeosad, mahalaadimise jaamad, laod, aerodroomid) kuni 1000 km ja enam (poliitilised ja majanduslikud keskused, tööstusettevõtted jne.).

Ka oma iseloomult on need märgid väga mitmesugused ja nõuavad seetõttu ka erinevaid purustusvahendeid — alates väikekalibribrilistest kild- ja süütepommidest ning lõpetades suurekalibribriliste fugass- ja soomustlääbistavate, kuni 2000 kg pommidega.

Vastase kaugemas tagalas asuvate tugevate raudbetoon- ning terasehituste (sillad, tehased, raudteesõlmed, sadamad jne.) ründamiseks on vaja tegevusse rakendada raskeid, suure kandejõu ning tegevusulatusega (1000—1500 km) lennukeid.

Väiksemate ning nõrgemate ja rindele lähemate märkide purustamiseks on küllaldased vähema kandejõu ja tegevusulatusega pommitajad.

Ja lõpuks vastase elavjõu ja tehniliste võitlusvahendite ründamiseks ning kergete ehituste purustamiseks jätkub veelgi vähema kandejõu ning tegevusulatusega lennukeid.

Vastavalt märkide iseloomule ja kaugusele jaotataksegi kogu pommituslennuvägi kerge-, keskmis- ja raskepommituslennuväeks.

### **Kergepommituslennuvägi.**

**Iseloomustus.** Kaasaegne kergepommituslennuvägi on varustatud ühemootoriliste kaheistmeliste lennukitega. Oma lennukiiruselt ja maksimaalselt kõrguselt (lagi) ei jää nad peagu sugugi maha kaheistmelisest hävitajaist. Juba nüüd on kergepommituslennukite kiirus 320—400 km/t. ja lagi 7000—8000 m. Sellisena võiks nimetada inglaste „Hawker-Harti“, mis varustatuna 800 HP Rolls-Royce „Kestrel“ mootoriga saavutab kiiruse 360 km/t. Veel paremate omadustega on aga sakslaste kergepommitaja „Heinkel 70“, mille kiirus on kuni 380 km/t.

On tõenäoline, et lähemate aastate jooksul kergepommitajate omadused veelgi tõusevad, saavutades kiiruse 380—400 km/t. ja lae kuni 9000—10000 m. Sellist võimete tõusu võimaldavad konstruktsiooni viimistlemine (kerge, voolukuju) ja võimsad mootorid.

Kergepommitaja meeskond koosneb lendureist ja vaatlejast-pommitajast. Võitluseks vastase lennukeiga on kergepommitaja relvastatud 1—2 liikumata, lennusuunas tulistavate ja 1—2 liikuva, turellile asetatud klp.

Olenevalt märkide iseloomust kasutatakse kuni 100 kg (üksikjuhtudel kuni 200 kg, sagedamini aga 50 kg) fugass-, kuid samuti ka kild-, süüte- ja keemilisi pomme. Pommide kogukaal lennukil on umbes 400—600 kg.

Põletis-määrdeaineid jätkub 4—5-tunniliseks lennuks, mis kiiruse juures 320 km/t. annab tehniliselt 500—700 km tegevusulatuse. Seega võivad kergepommitajad tungi-

da vastase tagalasse kuni 400—500 km kaugusele rindest.

**Ü l e s a n d e i d.** Kergepommituslennuväe põhiülesandeks on vastase operatiivse tagala mõjutamine, mis koosneb kolmest põhitegevusest:

a) võitlus vastase lennuväega: tema aerodroomide, eelbaaside ja ladude pommitamise teel;

b) vastase vägede koondamise ja operatiivsete ümberpaigutuste ning varustuse juurdeveo takistamine ühenduste pommitamisega. Rännakuobjektideks on kõigepealt raudteed (peale- ja mahalaadimise jaamad, raudteesõlmed, rongid jne.) ja samuti maanteed ning erilised autoteed (teedeesõlmed, sillad, ülesõidukohad, viaduktid jne.) ning lõpuks ka veel veeteed (sadamad);

d) töö ja juhtimise takistamine vastase armee ja rinde tagalal seal asuvate suuremate ladude, operatiivsete varude, staapide jne. pommitamise läbi.

Üksikute väelike, nagu jalaväe, ratsaväe, suurtükiväe jne. vastu teotsevad peamiselt rännaklennuväeüksused. Erandjuhtudel tuleb aga vahet ka siin kergepommituslennuväe tegevusse rakendada, kes siis harilikult teotseb rännaklennuväe põhimõtteil, s. o. väikestelt kõrgustelt.

Üldiselt ulatab kaasaja kergepommituslennuväe lahingutegevus normaalselt 100—300 km kaugusele vastase tagalasse.

**T e o t s e m i n e.** Kergepommituslennuväe lahingutegevus toimub peamiselt valges, kui isegi hästi moondatud märkide leidmine on kergendatud ning pommitamisel on võimalik saavutada suurt täpsust; samuti ei tekita päeval raskusi pommitamiste läbiviimise suuremais koondis.

Teiselt poolt on aga päevane teotsemine seotud vastase hävitajate ja õhukaitserelvade võimsa vastutegevusega. Ootamatuse saavutamiseks ning vastase kaitsevahendite mõju ja oma kaotuste vähendamiseks teotseb kergepommituslennuvägi reeglina suuritel kõrgustel (4000—6000 m). Seejuures toimub lend vähemalt 9, sageli aga 30—90 ja enam lennukeist moodustatud koondis, selliseis lahingurivistus, mis kindlustavad suurima manöövriabaduse ja vastastikuse tuletoetuse.

Kiiruselt üleolevate vastase hävitajatega peab selline koondis kaitselahingut. Harilikult tuleb kaitselahingu põhimõttel teotseada märgile lennul, siis kui pommid on veel alles alla heitmata ja järelikult lennukid pole täiel määral manöövriomadused. Juhul, kui aga pomitajad peale pommitusülesande täitmist kohtavad vähemkiireid vastase lennukeid, siis võivad nad ise alustada

lahingut, teotseades sel juhul nagu kaheistmelised hävitajad.

Taktikalise ootamatuse saavutamiseks, vastase hävitajate ja maapealsete õhukaitse vahendite läbi tekitatavate kaotuste vähendamiseks ja sageli ka operatiivseil kaalutlusil tuleb kergepommituslennuväel teotseada ka öösel. Öine tegevus toimub vähemais koondis, kuna öösel on suuris ja paindumatus rivistusis lendamine raskem. Samuti teotsetakse väiksemal kõrgusel (2000—3000 m), sest vastase hävitajate ja õhukaitse vahendite tegevus on öösel raskendatud.

Öisi rännakuid pommitajad sageli teotavad ešeloneeritult, s. o. teatava ajavahemiku (5 kuni 30—40 min.) järele pommitavad märke 3—9-lennukilised koondid. Ešeloneeritult teotsemise juures tabab märki pikema aja, sageli kogu öö kestel rida üksteisele järgnevaid lööke.

Öisel teotsemisel on pommitajate peamiseks vaenlaseks helgiheitjad. Neid tuleb rännata esimestena pommidega ja klp.-tullega, sest paralüüsides helgiheitjate tegevust — pimestatakse vastase õhukaitse suurtükivägi ja viimane on sunnitud tulistamise lõpetama.

Mõningail juhtumeil päevase tegevuse juures osutub kergepommitajail otstarbekaks teotseada väikesil niitvale lennule lähedasil kõrgusel. Väikesed kõrgused, eriti niitlend, kindlustavad rännaku ootamatuse ja pommitamise täpsuse. Harilikult teotsetakse selliselt rännakul olevate väeosade, raudteerongide ja teiste väiksemõõduliste märkide vastu, kuid sageli on selline rännakuviis tingitud ka ilmastikust.

Üksikuil juhtumeil kergepommitajad teotavad pommitamist pikeerides 60—70° või isegi järsuma nurga all, mistõttu märgi tabatavuse võimalus suureneb tunduvalt. Pommitamise täpsus oleneb suurel määral lennuki horisontaalkiirusest pommitamise hetkel: mida suurem on viimane, seda suurem on ka pommide kõrvalekaldumine ning hajumine ja vastupidi, mida järsumalt pikeerib pommitaja, seda väiksem on tema horisontaalne kiirus ja seega on ka pommi kõrvalekaldumine märgist väiksem ja pommitamine täpsam. Arvatakse, et pommitamine ligi 90° pikeelt on umbes 4 korda täpsam harilikust pommitamisest. Järelikult muidu ühesuguste tingimuste juures vajaneb märgi purustamiseks pommitamisega pikeelt 4 korda vähem lennukeid kui muidu. Kuid see on muidugi puhtteoreetiline arvestus, mis vajab veel kontrollimist ja täpsustamist praktilisil harjutusil. Peale muu on ka vastase õhukaitserelvadel raske taba-

da suure kiirusega pikeerivat lennukit. Kuid pikeerimisel ja eriti pikeest väljatulekul, kus kiirus tõuseb kuni 600—650 km/t., on lennuki ülekoormatus väga suur. Seepärast

pikeerivalt pommitajad lennukid peavad omama väga suurt tegevustagavara, mille tõttu harilik kergepommituslennuk selleks vaevalt sobib. (Järgneb.) K.

## Sanitaar-transportvahendid.

Artiklis „Nüüdisaegseid vaateid sanitaarteenistuse korrastusele“ („Sõdur“ nr. 27—28. 1937.) käsitlesin lühidalt kannatanute abistamist, sortimist ja evakuatsiooni etapisel järjestuses lahingu piirkonnast. Et mainitud küsimused on tähtsamaid kvalifitseeritud meditsiinilise abi tagamiseks, siis ei saa mööduda sanitaar-transportvahendite kirjeldamisest, millised evivad erilist tähelepanu, kuna need etendavad tähtsat osa kannatanute abistus-süsteemis. Sest mida kiiremalt ja mugavamalt suudame kannatanuid toimetada lahinguväljalt, seda soodsamalt toimub tervistumine ja rutemalt jälle võitlusse tagastamine. Eriti tähtis on sanitaar-käsitransportvahendite mehhaniseerimine lahingupiirkonnas kasutamiseks, s. o. haavatute pesist kuni san.veokite eelpostini või pataljoni ambulantsini, kuna sealt on juba soodus teostada transporti selleks kohandatud motoriseeritud veokeil: autodel, omnibustel, hobuveokeil jne.

Kannatanute transportimisel on kehtiv nõue, et transport peab toimuma sääraselt, mis haavatu kannatusi ei suurenda põrutuste ja raputuste näol, ning olemasolevaid vigastusi täiendavalt ei traumatiseeri, kuna see võib kutsuda esile komplikatsioone ja pikendada tervumisprotsessi.

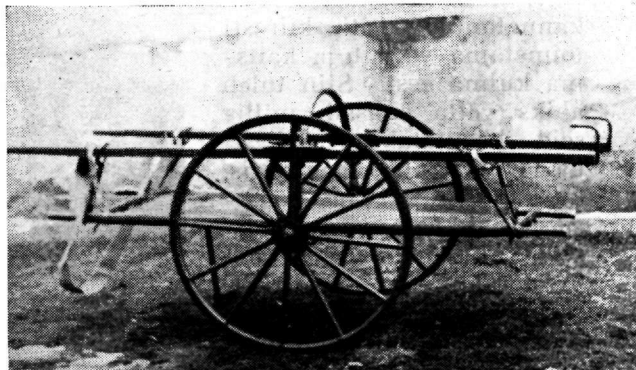
On arusaadav, et lahingu rajoonis püssi- ja kuulipildujatule piirkonnas ei saa kasutada kogukamaid san. transportvahendeid, millised kasutatavad tagapool, seepärast peame leiutama ja võtma kasutamisele sääraseid transportvahendeid, mis selliseis olundis kõige rohkem sobivad, soodustavad rohkem mugavust, transportimise kiirust ja ratsionaalsust.

Lahingupiirkonnas on juba ammust ajast esimeseks käsitransportvahendiks kasutamisel kandraam, seda on konstrueeritud paljudes teisendeis selle käsitlemise otstarbuse mõttes. Et aga käsitransport toimub kandraamil väga aeglaselt ja vajab suurt jõukulu, s. o. mitut kandurit (3—4) ühe haavatu väljalt ärakandmiseks, siis on püütud seda mehhaniseerida, suvel ratastele ja talvel suuskadele asetamisega. Selleks on

kombineeritud igas riigis omamoodi seadiseid, kuid universaalset seadist, mis oleks vaba paljudest puudustist, pole veel leiutatud või tunnustatud.

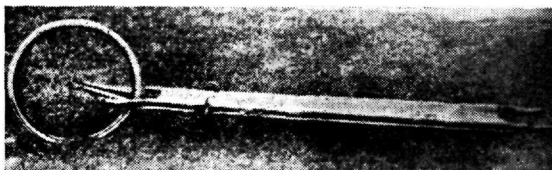
Mainiks siin esijoones Rahvusvahelise P. Risti sanitaarvarustuse standardiseerimise komisjonilt heakskiidetud Poola, Belgia, Prantsuse rataskandmeid (joon. 1). Selle eriomaduseks on see, et kandraam riputatakse spiraalvedrude külge, kahe ratta vahele. See seadis leidis ka meil tunnustamist, kuid selle seadise paheks on tema suur raskus ja kohmakus, mis takistab lahingupiirkonnas liikumisel varjumist. Ka nende tagavarade valmistamine on kaunis kulukas.

Huvitav ja kaunis sobiv lahingupiirkonnas kasutamiseks näib olevat joon. 2, 3 ja 4 toodud vahend, mis kujutab endast üheratta seadist kandraami kinnitamiseks ja leiab kasutamist ka N.Venes. See on hõlpus ja kerge käsitseda, ning on praktiline eriti seetõttu, et seda võib vajadusel kiiresti ja kergesti lähendada maapinnale ning vedada kaasa roomates. Seega varjumiseks eriti sobiv. Evib ka vetruvuse ja lisaks piduri, mis soodustab seadise aeglast lähendamist maapinnale, kui selleks on vajadus kannatanu varjumise mõttes. Ratas asetseb kinnitatult kandraami all, nii et raskuskeskpunkt langeb ratta teljele. See seadis osutub üheks parimaks. Selle seadisega sarnaneb ka Rootsi sõjaväes tarvitusel olev rataskandam, kuid selle puudusega, et too

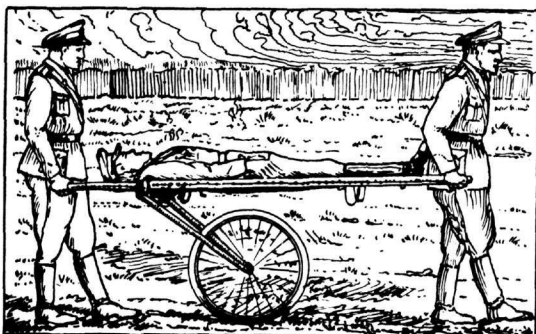


Joon. 1.

ei anna ennast lähendada maapinnale nagu eestähendatu, raskendades seepärast kannatanu asetamist raamile, samuti ka äratõstmist; ei oma vetruvusseadist ja on varjumise vajadusel ebasobiv.



Joon. 2.



Joon. 3.



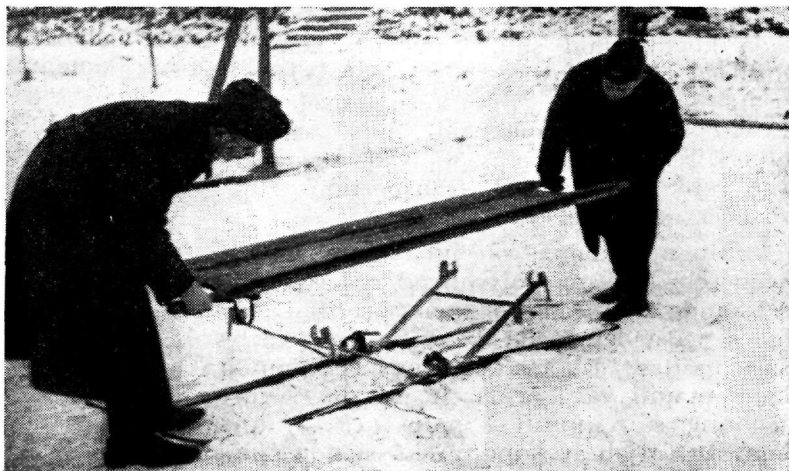
Joon. 4.

Talvel lumega aga raskandmed osutuvad kasutamiseks mittesobivaiks. Seepärast tuleb neid kohandada vastavalt talioludele, kuna külmaga peab kannatanuid eriti kiiresti toimetama väljalt ja kaitsma külma eest. Siin tuleb abiks võtta suusad, milliseid kasutatakse rohkesti ka riviüksusilt. Igas riigis, kus püsib tali, on konstrueeritud vastavaid seadiseid, mille abil kinnitada kanderaami suuskadele (suuskkandmed), kuid senini pole ka sellel alal leiutatud eriti soodsat, mis rahuldaks kõiki nõudeid. Sel-

leks on esitatud palju mitmesuguseid kombinatsioone, kuid kõigi nende puuduseks on see, et vajavad selleks kohandatud või eri suuski. On arusaadav, et seadis peab olema selline, et võimaldab kinnitada kanderaami igale harilikule suusapaarile. Neid nõudeid rahuldab siin pildil nähtav seadis (joon. 5 ja 6). Vastavalt katseil selgus, et see seadis on suuskadele kinnitatult stabiilne, käsitada hõlpus ja võib vabalt vedada kahte haavatut (istuli, seljad vastamisi). Kuna raskuskeskpunkt suundub suusa keskkoha, siis on selline suusk-kandmik transportimisel võrdlemisi kerge.

Teine lihtsam ja ka tähelepanu vääriv kombinatsioon suuskkandme koostamiseks on ilma mingisuguse seadiseta. Peab olema vaid kaks paari suuski ja mõni meeter nõõri. Suusad asetatakse paralleelselt ülestikku üksteisele, kusjuures pealmine suusk kinnitatakse keskelt alumisele suusale, sellel oleva jalarihmaga. Järgnevalt asetatakse paralleelselt kanderaam suuskadele, nii et kanderaami jalad toetuvad pealmsile suuskele, mille külge kinnitatakse nõõriga. Edasi kinnitatakse suuskade esiotsad ühte vedamisnõõriga ja tõmmatakse nõõr läbi kanderaami jala, jala- või otsraua tagant, olenevalt kanderaami tüübist, ja suuskkandmed ongi valmis. See rakendis on seetõttu tähelepanu vääriv, et siin pole tarvis mingisugust lisaseadist. Loomulik, et sellise suuskkandmega on kannatanut palju raskem vedada, kui eespoolkirjeldatuga, sest raskuspunktid on suusa otsel, mis vedamist ja eriti keeramist raskendab.

Arvesse võttes seda, et talvel sügava lumega on haavatute kandmine käsitsi eriti raske ja aegaviitev, vajades mitmekordselt



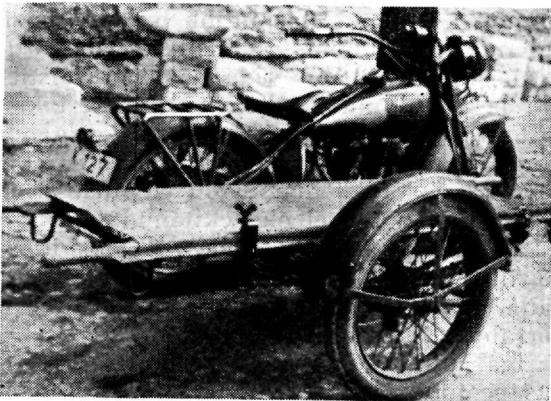
Joon. 5.



rohkem tööjõudu, siis osutuvad sellisel korral suuskandmed parimaiks käsi-transportvahendeiks.

Kannatanute transpordiks sanitaarveokite eelposist pataljoni või rügemendi ambulantsi on väga soodus kasutada külgorviga mootorrattaid, sest külgorvi asemele võib vajadusel kinnitada ka harilik kandraami, nagu see nähtub joon. 7. Mootorratas on võrdlemisi kõikjale juurdepääsev, ka halval teestikul, on võimas kiireks liikumiseks ja madalalt kogult varjumise mõttes sobiv.

Hobuveokiks on meil nähtud ette Soome tüüpi sanitaarkaarik, see mahutab endasse 2 haavatut lamavas asendis ja 1 istuli, või 5 istuli. Nii oleks see veok mahtvuselt küllalt sobiv, kuid ühe hobuse veoks liialt raske. See tüüp meie oludele ei vasta, peaks konstrueeritama ümber, s. o. kergemaks, madalamaks ja rataste vahe kitsamaks vastavalt meie veokeile, võttes eeskujuks



Joon. 7.



Joon. 6.

Ameerika sõjaväes kasutamisel olev kaariku tüüp. Kuid sanitaarkaarikute tagavarade valmistamiseks pole meie oludes eriti tarvidust, sest hobuveokite vajadusel võib kasutada väga hästi meil olemasolevaid harilikke taluveokeid (vankrid, reed), neid kannatanu asetamiseks täites õlgedega, sest õlgedel on suurem omadus vetruvuseks, s. o. raputuste ja tõugete pehendamiseks, millele tuleb osutada suurimat tähelepanu haavatute transpordil.

Kannatanute evakuatsiooniks tagala ravalisse pataljoni või rügemendi ambulantsist on soodsad kasutamiseks omnibused, mis selleks puhuks kohandatakse kandraamide asetamiseks vastavate seadistega.

Kokku võttes võib tähendada seda, et sanitaartranspordiks kasutatavad tehnilised vahendid ja seadised vajavad rohkelt loovat tööd, sest endised seadised ei vasta enam nüüdisaegsele nõudeile. Seepärast on see küsimus alati aktuaalne ja kohustab sanitaarpersonalile sellel alal oludele vastavaid avastusi ja täiendusi looma.

A. K—sar.

## Üleriiklikkudest ratsavõistlustest.

Septembris toimunud üleriiklikkude ratsavõistluste kohta on „Sõduris“ nr. 37 hr. „K“ poolt arvustavalt sõna võetud.

Et möödunud võistlused olid mõeldud ratsasportidele uue aluse panemiseks üleriiklikus ulatuses, siis on kasulik nimetatud artiklis avaldatud mõtteid vaadelda pisut sügavamalt, sest hr. „K“ on asunud puht-

pealtvaataja seisukohale, ilma et oleks tunginud kogu võistluste ulatuse kompleksi, ja on jäänud ainult välise „fasaadi“ vaatlemisele.

Hr. „K“ on usutlenud ka võistlejaid ja need olevat ütelnud: „Väga palju on meie ratsasport arenenud, kuid seevastu võistluste korraldus on edasi sammunud väga

vähe.“ Selles, suurele autoriteetsusele preteenderivas lauses sisaldub hr. „K“ arvustuse tuum. Ühtlasi katsetab see lause haarata ka meie ratsaspordi arengut kogu selle ulatuses.

On raske ühesõnaliselt hinnata meie ratsasporti, sest see asub veel arenemisstaadiumis. Ei ole veel kristalliseerunud selle nii materjalne kui ka sisuline külg, sihtjooned, eesmärgid ning viisid. Oleme veel enestele sobiva sisu ja vormi otsingul.

Meie ratsasport on arenenud. Ta sai alguse „isetärgamisest“ ja sarnasena harunes ja kasvas kui metsik taim ning loomulikult, ja kahjuks, peagu eranditult välise „fassaadi“ jaoks. On tulnud ka mõjutusi väljastpoolt, kuid sobiv ja läbilööv vorm ja sisu meie oludele on jäänud siiski veel tulemata.

Ratsasport, eriti sõjaväes, peab omama kõigepealt väärtusliku sisu. Sellest lähtudes on aastaid tagasi korraldatud vastavaid kursusi. Neist läbikäinud ohvitserid pidid olema nendeks pioneerideks, kes kohtadel edasi töötades pidanuks leidma sobiva materjali ja meie materjalile ja oludele kohase vormi ja sisu ning sütitama ja kaasa tõmbama noori. Asja möödunud võistlused aga näitasid, et külvatud seeme on küll hoidunud, kuid ei ole idanenud tarvilisel määral. Möödunud võistlustel võitjate ridades olid peagu eranditult ülalnimetatud kursustest läbikäinud sõitjad ja hobused. Suurem osa (juttu on A klassist) näitas, et seisab klassi võrra madalamal üleriiklikkude võistluste klassist. See hinne ei käi ainult ratsaspordi materjalosa kohta, vaid kahjuks ka sportliku arusaamise kohta. Aegsasti oli korraldajate poolt teatatud võistlustel esinemiseks tarvilikkude võimete nõudmised (takistuste maksimaalne kõrgus, laius ja tempo), kuid startimas oli näha hobuseid ja sõitjaid, kellede ettevalmistus ja juhitevus ei küündinud selleni. Kuid ometi katsetati siiski, hea õnne peale, avalikul üleriiklikul esinemisel. Ratsaspordil, sõjaväelises ringkonnas, omamaa piirides, ei ole tähtsust rekordsaavutustel ega auhindadel, vaid sellel töö, mis tehakse võistlustele ettevalmistamisel. Siia kuulub tähtsama punktina enese ja hobuse võimete täppis tundmine ning nende arendamine maksimumi piirideni ja selle arendamise oskus. Et selles punktis ei või spordi arenemisest kiidelda, näitab seegi asjaolu, et Riigihoidja Kapale kirjutas sisse kuus meeskonda, s. o. 48 sõitu (6×4×2), kuna juba esimesel voorul langes välja 4 meeskonda, s. o. 32. Sellest võistlejate

poolt tehtud veast (oma võimete mittetundmine vastavale võistlusele) oli tingitud see ühetunnine vaheaeg, mis tekkis ja mida hr. „K“ paneb võistluste korraldajate suureks süüks ning mille kõrvaldamise hr. „K“ leiab väga kergeks olnuks. Ei, sarnase ala kõrvaldamine võtab aega aastaid. Siit järgnevad ka kõik hr. „K“ teised etteheited võistluste korraldusele.

Miks, vaheaja tekkides, ei paigutatud ajas ümber võistlusalasid? — Sel lihtsal põhjusel, et kehtivad seadused seda ei luba. Ainuke, mis ümberpaigutamist võimaldas, oli number, mis just selleks puhuks oligi kavasse võetud — esinemised. Ja seda ka tehti kohe. Kuid nii suurt meeskondade „väljalangemist“ võistluste korraldus siiski ei uskunud, resp. nii suure vaheaja tekkimist, ja esinemisi ei saanud kuidagi pikemale venitada. Ei ole ka möödunud võistlustel platsi korraldamine olnud põhjuseks kava täitmise viivitamisele ka tuhandiku sekundi võrragi ja hr. „K“ poolt nähtud takistuste ümberpaigutamine oli karvapealt reeglipärase, peale ühe juhu, kus kapa-võistluses tekkinud vaheaja täiteks paigutati ümber esinemised, ning selle tagajärjel tuli paar herdeli, mis kiirelt olid kava kohaselt kohale asetatud, ruumiandmiseks teise suunda keerata. Mis puutub hr. „K“ poolt pahameele avaldamisse takistuste kahekordse mõõtmise üle, siis seda nõuavad võistlejad ja kohtunikud, kes ei lepi ainult takistuste mõõtmisega, mida teostavad nende ülesseadjad-töölised. Sellele nõudmisele ei võiks ka vastu vaielda. Kuid viivitust ükski kontrollmõõtmine ei ole tekitanud.

Vastastikuste kihlvedude all läksid osa võistlusalasid sellepärast, et sellest oli ette näha ainuke kindel sissetulek tühjale korraldusekassale igal juhul.

Igal juhul näitavad kõik tänini Tallinnas peetud võistlused, et nad aineliselt enast ära ei tasu, ja kui ei taheta veeretada suuri kulusid võistlejate eneste kanda, siis ei ole ette näha, et tulevikuski võiks loobuda vastastikustest kihlvedudest. Möödunud võistlustel oli vastastikustest kihlvedudest saadud 36% üldtulust.

Ei tohiks üleriiklikud võistlused jääda ainult esinemisteks, vaid nad peaksid andma ka selle ainelise aluse, mille varal edustatakse ratsasportlikku tööd kohtadel edaspidi.

Hr. „K“ arvab, et üksikute võistlejate tagajärjed pidanuks kohe rahvale teatavaks tehtama, nagu see olevat sündinud Helsingis laskevõistlustel. Need kaks võistlust oma iseloomult on võrdlematud, samuti on

nad võrdlematud ka korralduselt. Tagajärgede teatamine ratsavõistlusel nõuab arvestusi mitmes instantsis. Ka ei võimalda seda hipodromi platsi praegune sissesead.

Mis puutub raadio kasutamisse, siis on see ära kasutatud nagu ajakirjanduski, nii-võrd kui-võrd lubab seda sõjaväe võistluste soliidne iseloom.

Mis puutub kukkumistesse, siis ei saa siin võistluste korraldus jällegi midagi ette võtta. Võistluste korraldus on kõigile varakult teada annud võimete nõuded, mis võistlejad peavad omama. On võistlejate asi otsustada, kes neist läheb võimeist ülekaivatele võistlustele ja kes jõukohastele. See võimete taseme nõue, mis esitati möödunud võistlustel, on m a d a l a m kui eelmistel võistlustel. Sellest allapoole minna ei saa, sest see on saavutatav korraliku töö juures.\*) Mis puutub aga kukkumistesse hobuselt, siis olgugi, et see on võistlejate puht-individaalne küsimus, kuid lubaksin enesele esitada siiski paar märkust. Hobuste juhitavus peaks olema ilmtingimata nii kõrge, et ükski takistuse kuju või väljanägemine ei tohiks olla tõrke põhjuseks. Sõitja peaks leidma suuremat liituvust hobusega, et viimase poolt üllatuste esitamisel vähendada kukkumisi sadulast. Aga, ehk on see sõidu süsteemi küsimus? Või peitub siin vähese enesetreeningu aste, s. o. sõitja on jäänud sadulas „koolipositsiooni“ ja ei ole veel jõudnud „individaalpositsiooni“? Või väljendub selles meeskonnajuhtide närvilisus või hobuseid vahetati liiga hilja?

Jahivõidusõidul kukkumine on omaette küsimus. See võistlus taotleb hobuse jõu kasutamise oskust tema m a k s i m a a l s e s t ö ö p i n g e s. Takistuse olemine selle võistluse viimasel sirgel nõuab võistlejalt äärmist lähelepanu ja hobuse jõu täpsat kasutamist kogu võistlusteel, ilma et võistleja tohiks laskuda ainuüksi juba ligidaloleva võiduposti saavutamisele. Iga viga sel võistlusel tähistub hobuse või sõitja kukkumisega. Ja „rebenemist“ tuleb sel võistlusel kõikjal ette. Meil möödus võidupostist 75%, täisvereliste hobustega, Liverpoolis näiteks, möödub harilikult 15% startijatest.

Niipalju hr. „K“ poolt ettetoodust.

Nende ridade kirjutaja ei ole arvamisel, et võistluste korralduses ei oleks tarvis edas-

\*) Täisverelistele hobustele on takistused jahisõidus kuni 1,60 m ja takistussõitudes kuni 2,10 m (Aachen tänavu), meil olid need vastavalt 1,10 m ja 1,35 m.

pidi pidada silmas mõningaid õpiseid. Kahtlemata olid möödunud võistlused korralduselt parimad kõigist eelmistest. Tänu selle eest tuleb anda avameelselt võistlustejuhi suurtele kogemustele ja tehnilise komitee ning kohtunikkude tõsisele tööle.

Kuid õpised võiksid olla järgmised:

Ei tohiks üleriiklikkudele võistlustele sisse kirjutada hobuseid ja sõitjaid, kelle võimed ja ettevalmistus selleni ei küüni. Ei tohiks enam neil võistlustel hobuseid „harjutada“, s. o. vigade juures, mis kuhjanud juba sarnase arvu karistuspunkte, et ühelegi kohale tulek enam mõeldav ei ole, edasi sõita, vaid tuleks lahkuda platsilt. Vilunud silm otsib võistlusplatsil stiilset sõitu ja ei pööra tähelepanu juhuslikule õnneotsijale. Stiilset sõitu näitab ka see džentlmen, kes jääb viimasele kohale või lahkub platsilt pärast stardijoone läbimist, loobudes otstarbetust sõidust. Võistlejatel tuleks ka loobuda katsetest mõjustada võistlustingimuste muutmist juba võistluste tsükli (s. o. ajavahemikul Tallinna jõudmisest kuni võistluste lõpuni). Need on džentlmenlike võistluste eetika küsimused.

Võistluste korralduse organid peaksid olema alalised. See võimaldaks võistluste tingimuste väljakuulutamist kogu aasta peale. See annaks võimaluse pidevaks tööks kohtadel kindlas suunas.

Lõpuks möödunud võistlustel esinenud suurest pahest. Pealtvaatajate kohtasid hipodroomil on vähe, nad ei suuda ära mahutada säärast hulka, nagu see kogunes. Võistluste korraldusel on traditsiooni kohaselt välja saata niipalju aukutseid, et tuleks reserveerida  $\frac{2}{3}$  kõigist isteplatsidest. Siit ka see kitsus, mida nägime tribüünil. Väravate kassa on võistlustel siiski nii suur tegur, et selle „sulgemine“ ähvardab ka võistluste „sulgemisega“. Möödunud võistlustel viivitati selle sulgemisega pisut, sellele lisandus vihmatoova ilma mõju, mis kogu rahva kuhjas tribüünile, ja nii kujunes olukord, millele tõega tuleb teha etteheideid. Kuid see sündis siiski teadlikult, ja selleks sündisid majanduslikud kaalutlused. Kuid edaspidi tuleks kitsuse vältimiseks siiski leida abinõusid.

Lõpetades kirjutist tuleb tähendada, et käesolevad read ei ole mõeldud mitte selleks, et teha etteheideid võistlejaile, vaid ülestõstetud küsimuste igakülgseks selgitamiseks.

V. S.

## Ohukaitserelvade saavutustest maailmasõjas.

Säärase pealkirjaga ilmus „Militär-Wochenblatt'is“ nr. 14 — 01. 10. 37. ins. V. Peres'i kirjutis, mis sisaldab huvitavaid andmeid ohukaitsekahurite tule mõjuvuse kohta.

Maailmasõjas ja ka praegu õk-kahurite saavutusi hinnatakse sageli kulutatud laskemoona ja allatulistatud lennukite arvude suhtega. Näiteks öeldakse, et 1917. a. prantslased said keskmiselt iga 17 000 väljalastud mürsu kohta 1 mahalastud lennuki, kuna ameeriklastel kulus samal ajal 1 lennuki allatulistamiseks ainult 1050 mürsku. Üksikasjalisel analüüsil selgub aga, et nende arvude määramisel on kasutatud kahesugust mõõdupuud või alust. Vaja meenutada, et ameeriklased ise ütlevad, et nende ohvitserid õpetati välja prantsuse õk-laskekoolides ja nad kasutasid samasuguste omadustega kahureid ja mõõteabinõusid kui prantslased. Seepärast nii suured lahkuminekid pole tõenäosed. Andmete erinevus on nähtavasti tulnud sellest, et prantsuse õk-patareisid kasutati ka paljude sisemaa keskuste nagu Pariisi jne. kaitseks, kus sageli lasti ka suurt laskemoonakulu nõudvaid õisi tõkkesid. Ameerika õk-patareisid kasutati peamiselt rindel ja lähema tagala keskuste kaitseks, kus tuli avati vaid vastase lennukite ilmumisel. Toodust järgneb, et säärase üldarvude käsitlemisel ei saada õiget pilti õk-rlvade saavutustest.

Vastase lennuki allatulistamise võimalused on võrdlemisi väikesed. Lennuki vigastamine või lenduri haavamine ei too veel alati lennukit alla. Isegi raskelt vigastatud lennuk võib planeerimisega sageli jõuda oma aerodroomile või maanduda oma vägede rajooni. Lennuki vigastamiseks või lenduri haavamiseks maailmasõja ajal oli vaja, et 77 mm granaat lõhkeks vähemalt 11 m kaugusel märgist, kuigi ta üksikud killud omasid mõjuvuse kuni 50 m kauguseni. Seejuures lähtuti asjaolust, et eriti ohtlikku pindala lennukil on vaid 6 m<sup>2</sup>. Lõhengute saamine 11 m kaugusel märgist võrdub aga praktiliselt nõudele saavutada mürsuga tabamus märki.

Ohukaitserelvade saavutuste hindamisel vaja üksteisest eraldada sisemaal, tagalas ja rindel asuvate patareide saavutusi. Kuigi sisemaa või tagala keskuste kaitsmisel alati ei saadud vastase lennukid alla

tulistada, siiski õk-patareide tuli omas suurt tähtsust. Maailmasõjas saksa lennukid hindasid kõrgelt Pariisi ümbritsevate õk-patareide vöö mõjuvust. Neil ei õnnestunud sellest alati läbi murda ning nad nimetasid Pariisi kohale lendamist „põrgusõiduks“. Liitlaste lennukid hindasid saksa õk-patareide tuld analoogiliselt. Vangilangenud lennukid väitsid, et nad kardavad õk-kahurite tuld ja püüavad sellest hoida eemale.

Sisemaal ja tagalas õk-patareid saavutasid juba suure edu, kui neil õnnestus sundida vastast viskama oma pommid enneaegselt või kavatult. Loomulikult ka need pommid tekitasid kahjusid ja kaotusi kohalikkude elanikkude hulgas, kuid peaesmärk, tähtsa tööstus- või liikluskuse paralüüsimine, jäi vastasel saavutamata. Näiteks 1915. a. saksa VII reservkorpuse lõigus õk-rühmal õnnestus tagasi lüüa vastase 5 lennukist koosneva salga rünnakut laskemoonarongile. Lennukitelt pillutud pommid kukkusid üle 200 m kaugusele märgist ning ei tekitanud laskemoonarongile mingisugust kahju.

Rindel kasutatud õk-patareide saavutuste iseloomustuseks autor toob oma isiklikkudest kogemustest järgmisi andmeid. 1916. a. kuni maailmasõja lõpuni ta juhtis Ostende ohukaitse suurtükiväe laskekooli koosseisu kuuluvat 82. õk-kahurirühma ja 503. õk-kahuripatareid, mis teotsevad Flandrias. Rühm oli varustatud prantsuse kahuritega, millede algkiirus oli 487 m/sek. Patareis oli 4 Krupi-kahurit algkiirusega 465 m/sek. Kaugusmõõtjana kasutati 2 m baasiga stereoskoobilist kaugusmõõtjat. Patarei kasutamist ja lahingutegevust mõjutas õppepatareina teotsemine, milletõttu lahingupatareid võisid saavutada tunduvalt paremaid tagajärgi. Alljärgnevad arvulised andmed on võetud sõjapäevikust.

Tulistatud lennukite üldarv oli järgmine:

1916. a. vältel	—	93	lennukit
1917. a.	„	—	589 „
1918. a.	„	—	863 „

Keskmine laskemoona kulu iga tulistatud lennuki kohta oli:

1916. a.	2	suurtükiga laskmisel	16	lasku
1917. a.	4	„	6	„
1918. a.	4	„	7	„

Neist arvudest selgub, et 1916. a. lennukid olid tunduvalt kauem patarei laskeulatuses kui 1917. ja 1918. a. Nad lendasid võrdlemisi aeglaselt (40—50 m/sek.) ja madalal. 1917.—1918. a. kasutati juba kiiremaid lennukeid, mis lendasid kõrgemalt ja tegid ka rohkem kurvi ning viibisid patarei mõjupiirkonnas ainult sekundeid. Seetõttu iga märgi pihta saadi lasta keskmiselt vaevalt 2 mürsku igast suurükist.

Laskmise ajal lennukõrgus oli tulistatud lennukitel protsentides võetuna järgmine:

Aeg	Alla 1000 m	1000 kuni 2000 m	2000 kuni 3000 m	3000 kuni 4000 m	Üle 4000 m
1916. a. aug.-kuus	3	35	29	30	3
1917. a. „	9	17,5	26	20	27,5
1918. a. „	2	22	22	29	27

Tabelist selgub ilmekalt lennukõrguse tõus. Patarei laskeulatuse piiril lennanud lennukite arv kasvas 3% kuni 27%. Peale selle 1918. a. registreeriti 18 juhtu, kus üksikud lennukid või lennukoondised lendasid üle patarei kõrgemalt kui 5000 m ja 1 juht, kus 3 lennukit lendasid 7000 m kõrgusel.

Laskekaugus oli lennukite tulistamisel % võetuna järgmine:

Aeg	1000 kuni 3000 m	3000 kuni 4000 m	4000 kuni 5000 m	5000 kuni 6000 m	Üle 6000 m
1916. a. aug.-kuus	20	16	34	26	4
1917. a. „	8	15	34	34	9
1918. a. „	15,5	20	42	22	1,5

Ühtlasi vaja võtta arvesse, et aja jooksul selgus liiga suur hajumus ning väga väike tabamuse tõenäosus suurtele kaugustele laskmisel. Seepärast 1918. a. tulistati 6000 m kaugusel või üle selle olevaid lennukeid vaid erandjuhtudel.

Toodud andmeist selgub, et samal ajal kui teised relvad sundisid maapealset vastast end maas hoidma, õk-kahurid sundisid vastase lennukeid lendama kõrgemal ja osalt ka kaugemal ning raskendasid või takistasid neil täitmast oma ülesandeid. Lahinguvälja tühjusele liitus õhuruumi tühjus.

Tuletagejärede arvestamisel juba alates 1915. a. pandi maksma järgmine kord. „Allatulistatud lennukiks“ patarei võis lugeda vastase lennuki, mis maandus oma vägede piirkonda või kukkus vastase poo-

lele õk-kahurite tule ulatusse. Suurel kõrgusel lendav raskesti vigastatud lennuk võis planeerida aga väga kaugemale, näiteks 3000 m kõrguselt kuni 30 km kaugusele. Seega suur osa lasketagejäre jäi praktiliselt arvestamata.

503. õk-patarei päevikute järgi selle patarei saavutised olid järgnevad:

	1916. a.	1917. a.	1918. a.
Allatulistatud lennukite arv	—	3	2
Lennukite arv, mille juures vaadeldi tule mõju, nagu lennuki langemist või järsku ümberpöörämist ja rinde poole tagasi plaaseerimist	17	15	6

Saavutuste halvenemine 1918. a. tuleb kirjutada lennukite lennukõrguse ja -kiiruse suurenemise arvele, kuna patarei materjalosa, suurükide algiiruse ja laskekiirus, jäi endiseks. —m.

## POOLA.

„Przeład Wojskovo-Techniczny“  
Veebr. 1937. a.

„Purustustööd ja tõkked talvel“ — mjr. L. Tyszynski. Purustustööde ja tõkete all tulevat autori arvamisel mõista neid pioneeride poolt tehtavaid töid, mis sunnivad vastast kas oma jõudude laialipaikamiseks või neid suundama sinna, kus see kaitsjale osutub kõige vastuvõetavamaks. Nende tööde iseloom, eesmärgi mõttes, jäävat muutmatuks, sündigu tööde tegelik läbiviimine kas suvel või talvel. Siiski, ütleb autor, olevat tööde läbiviimine teataval määral olenev ilmastikust. Võivat tekkida küsimus, kas need purustustööd ja tõkked, mis tehakse suvel, vastavad küllaldaselt määral oma eesmärgile talvel ja ümberpöörduvalt. Autor asub seisukohale, et mitte. Taline aeg seadvat purustustöödele üles erinõuded, millega tulevat arvestada nii operatiivjuhtidel kui ka pioneerohvitseridel — ettepanekute tegijatel.

Nii näiteks detsembrikuus, millal maapind ja veekogud veel kinni külmanud ja ning puudub lumekate, ei ole mingisuguseid lahikuminekuid purustustööde ja tõkete ehitustööde läbiviimisel, võrreldes samade tööde teostamisega suvel. On aga maapind ja veekogud kinni külmanud, kuid maapind pole kaetud lumekorraga, siis suvel tehtavad purustustööd (sildade õhkimine jne.) ja tõkked (barrikaadid jne.) ei täida enam oma ülesandeid (v. a. mõned eriolukorrad kitsuste kaitsmisel jne.), sest nendest mööda-

pääsemine olevat peagu kõikjal võimalik. Kõne alla võivad tulla vaid miiniväljade organiseerimine kaitseks vastase soomusjõudude vastu, kuid ka see olevat seoses suurte raskustega — külmanud maapinna tõttu. Omas väärtuses jäävat püsima vaid mitmesugused tõkked metsateedel ja kitsustes.

Samasugune on olukord, kui maapind on kaetud paksu lumekorraga. Vastane, kasutades suuski ja regesid, pääseb kõikjalt läbi. Autori arvates tuleks säärasel olukorras pöörata suuremat tähelepanu tõkete loomisele vooride ja teiste tagalaasutiste liikumisteedel, kasutades selleks lund, kui muid materjale käepärast ei peaks olema.

„Kas poola raudteede elektrifitseerimine on otstarbekohane riigikaitse seisukohalt?“ — ins. Bruski-Kasyna. Poolas on juba pikemat aega kõne all tähtsamate raudteemagistraalide elektrifitseerimine. Küsimus on nähtavasti senini veel lõplikult otsustamata, sest väga paljud on põhimõtteliselt raudtee elektrifitseerimise vastu, tuginedes arvamisega, et see olevat riigikaitse seisukohalt otstarbetu.

Insener Bruski-Kasyna püüab oma kirjutisega selgeks teha, et raudteede elektrifitseerimise vastuseisjad lähevad välja vale seisukohtadest. Kõigepealt näitab autor, et raudteede elektrifitseerimine tõstvat raudteede läbilaskevõimet ligi 100%, millisel asjaolul olevat sõjavägede transporteerimise mõttes põhjanev tähtsus. Teiseks ütleb autor, et elektrifitseeritud raudteed polevatki nii õrnad pommitamise vastu õhust ja suurtükiväelt, nagu seda üldiselt arvatakse. Kui raudteeliin on suurtükiväe tule all, siis polevat tähtis, kas see liin on elektrifitseeritud või mitte. Liikumine sarnasel raudteeliinil olevat igal juhul hädaohtlik. Pommitamisel õhust võivat tekkida oht, et rikutakse elektrivoolu juhtmed. Ei olevat sugugi nii hõlpus rikkuda voolujuhtmeid, sest nende tabamine õhust võivat olla vaid juhuse asi. Kui aga rikutakse üks või kaks voolujuhtmeid kandvat posti, siis ei olevat ka see veel liikumise katkemise põhjuseks, sest juhtmed jäävad püsima isolaatritele ja voolu ärajooks oleks seega takistatud.

Lõpuks tähendab autor, et elektrifitseeritud raudteeliin saab vajaliku elektrivoolu mitte ühest, vaid vähemalt kahest elektrijaamast ja seepärast neist ühe hävitamine ei olevat põhjuseks liikumise katkestamiseks.

Ühe sõnaga, autor peab soovitavaks vähemalt tähtsamate raudteeliinide elektri-

fitseerimise Poolas, alates neist rajoonidest, kus vastavad elektrijaamad juba olemas, nagu poola Sileesias ja endises Pommernis (Pomorze).

„Side ümberkujundamine“ — kapten Chamski. Autor leiab, et soomusvägede ja lennuväe massilise kasutamiseiga tulevikusõjas peaks tekkima ka sideloomisel uusi suundi. Kui veel maailmasõja lõpul väekoondiste vaheline side tugines peamiselt traatside vahenditele, siis tulevikusõjas tulevat traatsidevahenditesse suhtuda skeptiliselt, eriti aga sel juhul, kui sõdivate riikide territooriumidel pole rahuaegses olukorras tehtud sellekohaseid ettevalmistustöid. Autor mõtleb siin muidugi operatiivset sidevõrku.

Eelnimetatud sidevõrgu ettevalmistustööd rahuajal oleksid järgmised:

- tähtsamate õhumagistraalide asendamine maakaablitega;
- tähtsamate sidesõlmede asendamine õhukaitse seisukohalt kindlatesse varjenditesse;
- etappide rajoonis asuvate sidesõlmede kaitse korraldamine õhukaitse- ja tangitõrjerelvadega;
- väekoondiste varustamine motoriseeritud sideüksustega, kes suudaksid kiiresti korrastada vastase õhujõudude ja soomusvägedelt rikutud sideühendusi ja sidesõlmi.

Edasi leiab autor, et väekoondisi ja väeosi tuleks varustada senisest suuremal määral raadio-materjalosaga. Väekoondiste raadiojaamade tõhukuse tõstmiseks tuleks viimaste saate- ja vastuvõtuosad varustada mehhaniseeritud kaugekirjutusmasinatega ja šifreerimis-dešifreerimise aparaatidega.

„Sideväeosa ja -üksuste relvastus“ — major Korasievicz. Autor asub seisukohale, et sideväeosa ja -üksuste relv peaks vastama järgmistele tingimustele:

- olema kaalult võimalikult kerge;
- kujult sarnane, mis võimaldab ta alalist kandmist ka tehnilise töö juures;
- laskeomadusilt olema võimeline tabama märke kuni 300 m kauguseni;
- võimaldama lähedamaa võitlust ja kasutamist elamutes (sidesõlmede asukohis).

Sarnaseks relvaks loeb autor kõige kohasemaks automaatpüstoli kas Mauseri või Parabellumi tüüpi.

R. Tck.

## „Bellona“ juuli-august ja september- detsember 1936. a.

1. Major dipl. J. Rzepecki. Jalaväe diviisi soomusjõudude vastane taktika. Autori arvates on tarvidus erilises s.-jõududevastases taktikas, kuid selle kujundamisel tulevat olla ettevaatlik, sest praegusel kujul eksisteerivate soomusjõudude kasutamisevõimaluste kohta sõjas puuduvad veel lahingukogemused, kui mitte arvesse võtta neid, mis ammutatud viimase kümne aasta sõdades, kuid milliseid ei ole veel senini suudetud küllaldaselt läbi töötada. Esimeseks ning tähtsamaks s.-jõududevastase taktika põhilauseks oleks: halvata see rusuv mõju, mida avaldavad vastase kallaletungivad soomusmasinad ning tõsta oma vägede moraali; seda saavutatakse: a) küllaldase arvu tt-relvade muretsemisega; b) vastase s.-masinate nõrkade külgede tundmaõppimisega, mis võimaldab reaalselt hinnata nende ohtlikkust meie vägedele. S.-masinate rakendamine lahingus oleneb suuresti maastikust, ilmastikust ning päevajast, ja siit arvab autor võivat välja tuua teise põhilause: võitlus s.-jõudude vastu ei saa olla skeemiline, vaid teostub igal üksikul juhul vastavalt olukorrale. Lõpuks, vana tuntud jõudude ökonomia printsiip on täies ulatuses maksev siingi — ja see on, et kõik tt-vahendid tuleb võimalikult koondada sinna, kus s.-jõudude oht on kõige suurem. Iga juht ükskõik missuguses olukorras peab suutma leida vastused järgmistele küsimustele: a) kas on karta s.-jõude; b) millises ulatuses, kust suunast ja millal on neid oodata; c) missugused tt-vahendid ja millal on kasutada; d) milliseid vahendeid on võimalik täiendavalt saada; e) missugused tehnilise ja taktikalise sisuga korraldused tuleb anda, et s.-jõudude ohtu vähendada miinimumini. S.-jõudude liikumise kiirust ning ootamatut ilmumist tuleb paralüüsida luurega — võimalust mööda lennuväe abil. Kõik diviisiülevalt antud korraldused, s.-jõudude kallaletungi ootel, peavad taotlema: a) diviisi jõudude hajutamist; b) kohalikkude looduslike, s.-jõududele raskesti ületatavate takistuste maksimaalset kasutamist, c) purustamistöõde läbiviimist ja kunstlike tökete loomist (tt-miinid, kraavid jne.), niipalju kui seda lubavad diviisi käsutada olevad abinõud. Vastase s.-jõudude sisse-murrete likvideerimiseks arvab autor tarvilikuks diviili varustada motoriseeritud tt-relvade, milliseid oleks võimalik kiiresti suunata ohtlikkudesse kohtadesse. Selgitanud s.-jõudude vastase taktika põhilauseid annab autor üksikasjalikuma ülevaate kaasaja

tt-relvadest, millised aga sõjakirjanduse läbi meile enam-vähem üldiselt tuntud; juhtides sealjuures tähelepanu, et ka kõige tavalisemad jalaväe tulirelvad, isegi harilikku (mitte soomustlâbistavat) laskemoona kasutades võivad olla küllaltki ohtlikud soomusmasinatele. Nii, näiteks, olevat Boliivia ja Paragua'i vahelises n.n. Chaco sõjas kahes moodsas tangirühmas kõik juhid rivist välja löödud läbi vaatluspilude tangi sisemusse tunginud kuulipritsmetega. Samal kombel vigastati ka suurem osa tankide meeskonnast. Pärast kaht lahingut olevat 100% s.-masinate meeskonnast raskesti või kergemalt haavata saanud. Analoo-gilisi näiteid oma isiklikkudest sõjakogemustest toob ka major Poupel. Loomulikult ei mõju sellised väljavaated s.-masinate meeskondadele julgustavalt, vaid moraali-alandavalt, soodustades seega tt läbiviimist. Lähtudes kõigest sellest, mis toodud eespool, teeb autor rea konkreetseid ettepanekuid, kuidas korraldada tt-t mitmesugustes lahingufaasides. Julgestuspositsiooni võiks korraldada tt mõttes kahel viisil. Esimene: j.-positsioon säilitaks üldiselt praeguse kuju; muudatusi tuleks ainult julgestusosade koosseisu ja nende grupeerimises. Lahingueelpostid asetatakse kohtadele, kus maastik raskendab s.-masinate tegevust ja jalaväeosadele on tagatud tagasitõmbumine vastupanupositsioonile. Vahed patrullitakse ja kaitstakse: tt-relvadega — külgedelt (tt-relvad asuvad l.-eelpostide juures), ja kogu diviisi suurtükiväega tangantpoolt, v.-positsiooni suunast. Vahedes asuvad VP on organiseeritud vastupanupesadena, kusjuures vaatlejad varustatakse tt-püssiga ja lähised punkti juurde tõkestatakse — tt-miinidega. Kui võimalik, viiakse läbi purustamistöõd. Selliselt organiseeritud j.-positsioon suudaks küll vastu panna s.-jõududele, kuid mitte neid saatvatele tugevamatele jalaväeosadele — nii arvab autor ise. See pahe kõrvaldatakse teises j.-positsiooni organiseerimise variandis, kus on ette nähtud sulgeda paremad vastase jalaväe sisseimbumise kohad — traattõkete ja s.-masinate tegevuseks soodsamad kohad — tt-miinidega; j.-positsiooni elavjõud — 2 kuni 3 pat. (div. lõigus). Selliselt organiseeritud j.-positsiooni vastupanuvõime oleneb muidugi kallaletungivatest vastase jõududest. Kui luure selgitab, et need on rõhuvast ülekaalus, siis on kasulikumat pataljonid v.-positsioonile tagasi tõmmata, korraldades j.-positsiooni esimese variandi kohaselt. Vastupanupositsiooni eelserv valida nii, et maastikuliselt ta oleks paremini kindlustatud s.-

jõudude vastu. Kui seda ei saa kogu ulatuses, siis kaitse tähtsamad elemendid: KP-d, sidevahendid ja suurtükivägi tuleb katta asulatega, metsadega, soodega jne., ja seda mitte ainult eest, vaid ka külgedelt ning tagantpoolt (eriti suurt. patareide asukohad). Erilist rõhku panna põikpositsioonide organiseerimisele, et sissetungimise korral — takistada vastase s.-jõudude edu arendamist. Tt-relvad ja varud järgustada sügavusse kõige tõenäolisemate vastase s.-jõudude sissetungimise suundade vastu. Diviisi asuks kaitsele 3 ešeloni ehk järgus. E s i m e s e s: tt-püssid — eesliini kaevikutes, 150—200 m neist tagapool — automaatreldvad ja 300—500 m eelservast tahapool — tt-suurtükid. T e i s e s järgus — jalav. suurtükid, paigutatult kõige tõenäolisematele s.-masinate kallale tungi suundadele. K o l m a n d a s järgus — diviisi motoriseeritud tt-relvade varu. Kui võimalik viiakse läbi purustamistööd, korraldatakse miinivälju jne. R ä n n a k u l, kui võib oletada s.-jõudude kallale tungi, tuleb: a) vältida ootamatust; b) liikuda niisugustes formatsioonides, mis võimaldaksid kõige soodsamalt korraldada kaitset s.-jõudude vastu. Selleks luuret teostada lennukite abil ja maapeal — motoriseeritud osadega; nende puudusel — ratsaväega, mis on varustatud kiirete sidepidamise vahenditega (m.-ratas, raadio). Luure kaugus kolonnist kuni 30 km, mis võimaldab õigeaegset teadete kättesaamist ning vastavate käskude andmist. Iga kolonn jaguneb gruppideks, mis koosnevad jalaväest (pataljon), suurtükiväest, pioneeridest ja sideosadest, ja on võimelised ennast iseseisvalt kaitsma s.-jõudude vastu. E e l v ä g i — 1 kuni 2 km peajõududest, varustatud tt-vahenditega (tt-relvad, tt-miinid, lõhkeained purustamistöödeks jne.) ja kiire sidepidamise abinõudega; eelväe peamine ülesanne — tagada peajõude ootamatuse eest.  $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{2}$  tt-relvadest — julgestusosade kasutada, kuid ka igas rännakugrupis peab olema tt-relvi. Diviisi motor. tt-relvade varu — selle rännakolonni juures, kus s.-jõudude oht on kõige aktuaalsem. L a h i n g u v o o r i d oma üksuste (pataljonide, patareide) juures. Kui diviis rändab 3 kolonnis à üks jal.-rüg. ja pataljoni gruppide vahed 500 m, siis diviisi rännakukorra sügavus, eelväed juurde arvatud, 8—9 km. Selline hajutatud formatsioon, kus iga rännakugrupp on suuteline ennast iseseisvalt kaitsma s.-jõudude vastu, vastab ka õhukaitse ja ratsaväe vastu võitlemise tingimustele. K o h t a m i s l a h i n g u s esimesed abinõud ja korraldused tt-ks on samad, mis rännakul. Hargnemine lahinguks toimub s.-masinatele ebasoodsal maastikul,

milline nõue on maksev eriti suurtükiväe kohta. Vallutamiseobjektideks on kinnised ning tt mõttes soodsad maa-alad, mitte aga lahtised väljakud, kuigi seal vaatlus ja tulirelvade kasutamine oleks tagajärjekam. Suurtükiväe edasilikumine toimub ettevaatlikult ja kaetult looduslike takistustega või oma vägede grupeeriinguga. Pealööku suunatakse s.-jõudude tegevuseks ebasoodsat maastikku mööda (muidugi kui see on võimalik diviisi ülesande seisukohast). Tuleb valmis hoida div. tt-relvade varu — ootamatuste pareerimiseks. Pioneere kasutatakse purustamistöödeks teedel ja kitsandikkudes, mida võiks kasutada vastase s.-jõud. P e a l e t u n g i l kaitsele asunud vastasele tõenäoliselt ei tule arvestada rindelt suuremaid vaenlase s.-jõude, milliseid tavaliselt suunatakse teotsemiseks pealetungija tiibadele ja tagalasse. Lahingust luure ja julgestusosadega tõenäoliselt võtavad osa ainult kergemad s.-masinad. Sissemurdel vastase positsiooni peab oletama vastase s.-jõudude vastulööki, mispärast tuleb ennast tagada tt-relvadega, eriti tiibadelt. P u h k u s e l tuleb div. osad asetada võimalikult s.-masinatele raskesti ületatavate looduslike tõkete taha, kaitstes üle- või läbikäike nendest tõketest üksikute, iseseisvalt teotsevate puhkekaitse rühmadega (eelpostidega), et seega võimaldada oma vägedele nende takistamatut ületamist edasilikumise puhul. Mittevajalikud läbikäigud valmistatakse ette hävitamiseks või hävitatakse. Lähikäikude vahed patrullitakse. P.-kaitse osadele antakse tt-relvi ja pioneere tt-miinidega. Kui on oodata vastase s.-jõudude kallale tungi ühes jalaväega, siis p.-kaitse osade koosseisu kõvendatakse. Lõpuks soovitab autor s.-jõudude lahinguvõimeid mitte üle hinnata. Kokkupõrkel nendega päevalges on jalavägi küll sunnitud teotsema teatava määran passiivselt, kuid sellevastu öösi, mil s.-masinad on pimedad ning võimetud, on jalaväel endisel tegevusvabadus, mida ta peab mõistma ära kasutada täies ulatuses.

2. Kol. dipl. A. Pragovski. M u u d a t u s i t a k t i k a s. Käsitletakse sisult samasuguseid küsimusi, nagu eelmiseski artiklis. Võitluses s.-jõudude vastu autor pooldab n. n. loomulikku meetodit. „Mida oleks teinud 1914. a. üks tubli jalaväepataljon, kui teda oleks ootamatult rünnanud paarkümmend tanki toetatud jalaväega“, seab autor üles küsimuse. Vastus: pataljon oleks kõigepealt lahingukorras kohanenud maastikule, mis avanud tule tankide pihta kõikidest oma relvadest ja pärastpoole — nähes, et tuli ei suuda s.-masinate edasilikumist takistada — astunud võitlusse vastase



tankesaatva jalaväega. Sellist „loomulikku“ tegevusviisi soovitatakse artiklis tarvitusele võtta ka praegu, kusjuures: a) jalaväeosi tuleb varustada küllaldase arvu tt-relvadega; b) peab võitlejat veendumusele viima, et ta sügugi ei ole kaitsetu s.-masinate vastu, vaid suudab koguni edukalt nende vastu võidelda — tingimusel muidugi, et ta oskab osavasti kasutada oma relvi ja tunneb s.-masinate, eriti aga vastase omade, nõrku külgi.

3. Kapt. dipl. L. Vojevodzki. **Purustamis- ja motomehhaniseerimise vaenlastena.** Teatavasti motomehhaniseeritud vägede üheks tähtsamaks lahinguomaduseks on liikumise kiirus, mis võimaldab neile saavutada ootamatust vastase suhtes. Seda tugevat külge arvab autor võivat paralüüsida purustamistöõde läbiviimisega. Motomehhaniseeritud osad liiklemisvõimete poolest jagunevad kolmeks: voorid, lahinguosa ja motomehh. koondised. Neist esimene grupp liikleb peamiselt teid mööda; teine võib liigelda ka maastikku mööda, kuid sellisel juhul tema edasijõudmise kiirus on 3—4 korda vähem kui teid mööda liikudes; kolmas grupp tavaliselt koosneb ratas- ja roomikveokitest ehk -masinatest, millistest esimesed on seotud teedega. Seega siis motomehh. osade tarvis teed omavad ikka veel suure tähtsuse, sest väljaspool teid väheneb nende liikumise kiirus tunduvalt ja seega ka võimalused vastasele ootamatult kallale tungida. Siit teeb autor järelduse, et vastase motomehh. osade tegevuse suundi on võimalik ette näha, kuna see võib sündida peamiselt teede suunas, mis on sobivad s.-jõudude tegevuseks (tugevad sillad); vastase motomehh. osade liikumist on võimalik takistada eeskätt teede purustamisega, nii viisi vältides ootamatust. Seepärast tulevat senisest rohkem rõhku panna vägede ettevalmistamisele mitmesuguste purustamistöõde läbiviimiseks ja pioneerüksused motoriseerida, mis võimaldaks neile purustamistöid kiiremal ja ulatuslikumal läita. Muidugi peab sealjuures igal juhul olema täiesti selge arusaamine, missugused purustamistöõd antud olukorras on tarvilikud ning tuleb läbi viia.

4. Div. kindr. S. Dab-Biemacki. **Lure organiseerimine.**

5. Major dipl. V. Veryho. **Pioneeride ettevalmistamisest.**

6. Kpt. V. Hubert. **Jaapanlaste võidud Jalu jões ja Tsusima väinas.** Viimati mainitud kirjutistes ei leidu, mis vääriks eriti märkimist. Kk.

## **Sõjaväelisi teateid välisriikidest.**

### **Saksa tangitõrjekahuri-patarei koosseis.**

Saksa motoriseeritud tt-kahuri-patarei koosseisus on juhtimisjagu, sidejagu, lahinguvoor ja 3 kahurirühma.

Juhtimisjaoos on 1 kergeveoauto ja 6 mootorratast, neist 3 korviga. Rühma inimkoosseis on 1 ohvitser, 2 allohvitseri ja 8 sõdurit.

Sidejaoos ja lahinguvooris kokku on 1 auto sidematerjali veoks ja 4 kergeveoautot. Inimesi on kokku 1 allohv. ja 15 sõdurit.

Kahurirühmas on kolm 37 mm tangitõrjekahurit. Sõidukitena on 1 juhtimisauto, 2 mootorratast ja 2 autot iga kahuri kohta, neist üks kahuri ja teine kasti veoks. Autode tähtsamad iseloomustavad andmed on järgmised:

- mootor 70 H J,
- maksimaalne liikumiskiirus — 90 km/tunnis,
- kaal 1600 kg,
- järeloveo võime — 1200 kg,
- tegevusraadius — 350 km,
- ületab 20—30° tõusu,
- suurtüki või kasti auto külge haakimine teostub kiiresti.

Rühmas on 1 ohvitser, 5 allohvitseri ja 26 sõdurit.

Seega tt-kahuri-patareis on 4 ohvitseri, 18 allohvitseri, 101 sõdurit, 9 kahurit, 27 autot ja 10 mootorratast. (Revue d'Artillerie Nr. 8 — 1937).

\*

### **Andmeid Taani suurtükiväest.**

Sõjaväe 1937. a. eelarve kohaselt motoriseeritakse 2 senist hobuveoga suurtükiväegruppi ja muretsetakse juurde üks uus õhukaitsepatarei. Selle teostamisel Taani suurtükivägi koosneb 3 välja- ja 1 õhukaitse-suurtükiväerügemendist. Väljasuurtükiväes on siis 4 hobuveoga kergegruppi, 4 motori-seeritud kergegruppi ja 3 mootorveoga raskegruppi. Igas grupis on 3 patareid. Õhukaitse-suurtükiväerügemendis on tulevikus 3 gruppi à 3 patareid. Pealinna kaitseks on määratud 1 õk-grupp (Mil.-Wochenblatt Nr. 12 — 17. 09. 37).

\*

### **Hollandi uus jalaväesuurtükk.**

Hollandis võeti tarvitusele 47 mm Böhleri kahur, mille lahingukaal on 285 kg ja maksimaalne laskeulatus 7500 m. Kahuri laskekiirus on 20 lasku minutis. (Revue d'Art. Nr. 8 — 1937).

## Belgia jalaväerügemendi raskerelvade pataljonist ja tt-kahurist.

Hiljutistel manöövritel jalavägi teotes uue organisatsiooniga ühikutes. Igal jalaväerügemendil on IV pataljon, mis nimetatakse raskerelvade pataljoniks. Selles pataljonis on raskekuulipildujakompani, 76 mm miinipildujakompani ja 47 mm tt-kahurikompani.

47 mm tt-kahur on valmistatud riiklikus relvavabrikus Lüttichis. Elsenborni laskeväljal teostatud katsetel ta osutus väga võimsaks. Ta 1,5 kg mürisk on pool raskem kui 37 mm tt-kahuril. Ka laskeulatusest ta ületab oma 37 mm võistleja. Manöövritel

peetud võistlusel selgus ka 47 mm kahuri suur laskevalmisseedmise kiirus (Mil.-Wochenblatt Nr. 12 — 17. 09. 37).

\*

## Taani jalaväerügemendi saate- ja tt-relvade ühikuist.

Taani jalaväerügemendis on 3 jalaväepataljoni ja jalaväesuurtükkide patarei. Selles patareis on kaheksa 37 mm kahurit. Iga jalaväepataljoni 5. kompanis on kuus miinipildujat ja neli 20 mm Madseni tangitõrjekahurit, mis ühtlasi suudavad tulistada ka õhumärke. (Mil.-Wochenblatt Nr. 12 — 17. 09. 37.).

—m.

## Sõjaväe elu.

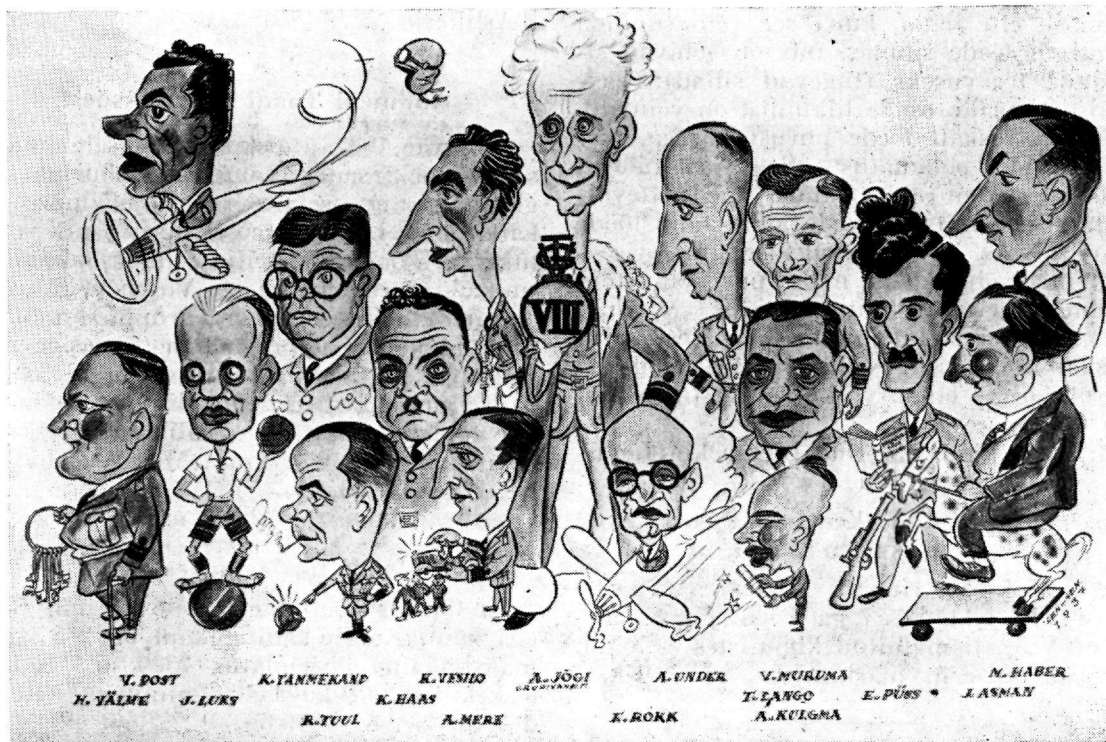
### Sportlik tegevus Sõjavägede Staabi Ohvitseridekogus.

Sõjavägede Staabi ohvitserkonnal oma ametialalise töiseloomu tõttu on tungiv tarvidus kehalise tegevuse järgi. Seepärast ohvitseridekogu juhatusel on tulnud igapäevi hoolitseda selle eest, et pakkuda kogu liikmetele teenistusest vabal ajal mitmesuguseks sportimiseks soodsaid võimalusi.

Möödunud suvehooajal ohvitseridekogu

liikmete sportlik tegevus toimus peamiselt Pirital „suvekodu“ juures, kus peagu igal õhtupoolikul korraldati harjutusi võrkpallis ja kergejõustiku aladel, samuti harrastati ujumist ja aerutamist.

Pärast Pirita „suvekodu“ tegevuse lõpetamist tekkis ohvitseridekogu sportlikus tegevuses väike vaheaeg. Sellest tingitult pal-



jud kogu liikmed, tundes tungi ja tarvidust füüsiliseks tegevuseks, hakkasid harrastama õngesporti ühes aerutamisega Tallinna lähel. Peab tunnistama, et see uudne spordiala kujunes eriti huvitavaks ja kaasakiskuvaks, võimaldades füüsilist tegevust, värskes ja puhtas õhus viibimist ja närvide kosutamist, õngesport osutus ka saagi poolest küllalt rahuldavaks.

Sügise ja talve hooajal peamisteks spordialadeks ohvitserkonnas on kujunenud võimlemine ja käsipallimängud Kaitseliidu Tallinna Maleva võimlas, ja veeremäng. Et spordihuvilisi kogu liikmeid rahuldada, selleks ohvitseridekogu juhatus muretses juurde isegi tunde võimlemise ja käsipalli harjutamiseks.

Kõige kavakindlamalt ohvitseridekogus harrastatakse veeremängu. Sõjavägede Staabi ja Lennuväe Ohvitseridekogu ohvitseri-

dele ühiseks harjutamiseks veeremängu alal on nähtud ette 3,5 tundi nädalas. Veeremängu harrastajad ohvitserid kuuluvad kõik Tallinna Garnisoni Veeremängu Klubi, kes omakorda on Eesti Spordikeskliidu liige. Seni ohvitserid on võtnud osa kõigist Tallinna Garnisoni Veeremänguklubi poolt korraldatavatest ja ka üleriiklikest veeremänguvõistlustest.

Juuresoleval pildil on toodud Sõjavägede Staabi ja Lennuväe Ohvitseridekogu ühise grupi liikmed sellisena, nagu karikatürist neid näeb.

Peale loetletud alade harrastatakse ka suusaspordi, mis aga suurel määral oleneb talve kestusest ja lumerohkusest. Seni ohvitseridekogu juhatus on oma liikmeid-suusaspordilasi peagu enamikus varustanud suuskadega.

—i.

## Rindesõdur jutustab.

### 2. jalaväepolgu kangelane Schamajev.

Sõdades tekib tihti legendaarseid sängeid, kelle vägiteod kanduvad väga nobedasti suust suhu, ahvatledes kaassõdureid järele tegema, ühtlasi tõstes viimaste iseteadvust ja süvendades vastase suhtes üleolekutunnet. Üheks selliseks sangariks oli Vabadussõjas 2. Jalaväepolgu 3. roodu kapral H. Schamajev.

Teenides naaberroodus, oli minul, nende ridade kirjutajal, viimasega tihti kokkupuu- teid ja veel rohkem kuulsin tema sangarlikkusest.

Kapral Schamajev'i tähtsamaks sangarlikuks teoks oli vastase 85. polgu 5. ja 7. roodu vangistamine (saadi vange kokku 175 sõdurit ja 2 komissari ja sõjasaagiks 2 kuu- lipildujat, 8 hobust ja 60 000 padrunit).

Ülalnimetatud vangistamine oli teostu- nud kapral Schamajev'i oma jutustuse ko- haselt järgmiselt:

26. jaanuaril 1919. a. saadetud luursalk kapral Schamajev'i juhatusel R a s i n a s s e. R a s i n a s saadud andmeid, et punavägi asub umbes 3 km kaugusel Viisli külas. Nimetatud küla asub metsa ääres ja sinna metsa äärde hiilitudki välja, kuhu mehed jäänud ahelikku, aga kapral Schamajev läi- nud jalgsi\*) küla esimesse tallu. Tollest

talust kuulnud Schamajev, et samas külas, umbes ½ km kaugusel asub punaväe vahi- post ja punavägi asub seal lähedal majades.

Kapral Schamajev hiilinud majade var- jus vahipostile lähemale. Jõudnud vahi- postile 200 m kaugusele, näinud äkki lähe- nevat kaht punaväelast... Kapral Schama- jev peitnud end maja varju ja punaväelaste jõudmisel 20 m kaugusele käsutanud: „Ruki verh!“ Punaväelased tõstnud käed üles, kapral Schamajev võtnud neilt relvad ja viinud mehed luursalga juurde.

Luursalga juures vangid seletanud, et külas on umbes 170 punaväelast. Seepeale vastanud kapral Schamajev: „Meil on aga küla ümber piiratud seitsmestsajast me- hest, kui hakatakse vastu, teeme küla maa- tasa! Oleks kõige õigem, kui punavägi alis- tuks vabatahtlikult, siis jääks ära asjatu verevalamine!“ Seepeale teinud kapral Schamajev vangidele ettepaneku, et need oleksid vahemeesteks punaväe alistamiseks. Vangid nõustunud ettepanekuga. Kapral Schamajev jätnud ühe vangid luursalga juurde pantvangina, aga ühes teiseaga pöör- dunud tagasi külla. Jõudnud tallu, kus asunud 25 punaväelast, teinud vang ette- paneku alistuda, sest vastuhakkamine üle- võimule olevat mõttetus. Punaväelased alis- tunud. Vangistatud punaväelastest jätnud kapral Schamajev 5 meest sõjariistu, kuna

\*) Kapral Schamajev sõitis tavaliselt ratsa- hobusel.

Noorem-allohvitseer

## Andres Ohtla 50-aastane.

13. oktoobril s. a. sai 2. Diviisi Staabi ülejateenija I järgu kirjutaja noorem-allohvitseer Andres Ohtla (end. Tischler) 50-aastaseks.



N.-allohvitseer A. Ohtla.

N. a. o. A. Ohtla sündis Viljandimaal Kabala vallas taluomaniku pojana. Hariduse sai ta Viljandi linnakoolis ja Hugo Treffneri eragümnaasiumis. 9. novembril 1909 astus sundajateenistusse end. vene sõjaväkke. Vabanenud 1913. a. sõjaväeteenistusest, mobiliseeriti ta maailmasõja puhkemisel uuesti vene sõjaväkke, kus teenis kirjutajana kuni sõja lõpuni.

Vabadussõja algul mobiliseeriti n. a. o. A. Ohtla 23. detsembril Eesti sõjaväkke, määrati 1. jaanuarist 1919 2. Diviisi Staabi kirjutajaks ja sama aasta 10. märtsist — vanemaks kirjutajaks. Sellel ametkohal on n. a. o. A. Ohtla diviisi staabis teeninud tänini.

Olles vaikse ning tagasihoidliku iseloomuga ja töös korralik, on n. a. o. A. Ohtla pälvitud nii ülemate kui kaasteenijate lugupidamist. Selles suunas temale jõudu, tervist ja õnne edaspidiseks tööks!

teiste relvad kogutud kokku ja paigutatud reele. Viie sõjariistus punaväelasega läinud Schamajev Pistoli tallu komissaride vangistamiseks. Komissarid istunud parajasti teelauas, kui vangistajad sisse astunud. Schamajev käsutanud komissaridel käed üles, kogunud nende relvad ja saatnud vangid neljameheline valve all maja lähedale nurmele.

Ülejäänud punaväelaste vangistamine läinud päris libedasti, sest varem vangistatud punaväelased suutnud suurema vaevata oma kaaslastele selgitada, et vastuhakkamine oleks mõttetu verevalamine ja väljapääsuteed on suletud. Vangidelt võetud relvad ja kapral Schamajev juhtinud neid kõiki, juurde arvatud ka valve all olevad komissarid, luursalga asukohta. Luursalga asukohas teatanud Schamajev vangidele, et annab nendele kaasa saatjad, kuna ise jääb

„oma vägede juurde“ ja ratsutab järele hiljem. Luursalk viinudki vangid ja sõjasaagi õnnelikult Võndu,\*) ainult üks komissar suutnud teel põgeneda.

Ägedate ja veriste lahingute ajajärgul (maikuu keskpaiku) Muna mäe läheduses evakueeriti mind haavata saamisel Võru haiglasse. Järgmisel päeval saabus sinna ka haavatuna kapral Schamajev. Tema seletuse kohaselt olevat ta läinud öösel punaväe kuulipildujat ära tooma, kuid saanud käest haavata. Võrust evakueeriti meid Tartu haiglasse. Tartus „Doomel“ jalutades nägin jällegi kapral Schamajev'i, kuid siis oli kapral Schamajev'i käise ümber lai valge side ja sinna oli rasvaselt trükitud: „2. polgu kangelane Schamajev“. Kuidas kapral Schamajev nimetatud sideme endale omandas, selle kohta selgusele pole jõudnud. J.

## SPORT SÕJAVÄES.

### Ülevaade Merejõudude sportlikust tegevusest 1937. a.

Tagasi vaadates möödunud spordihoojalet, võib sellel alal saavutatud tulemustega olla rahul. Peagu kõikidel aladel on olnud tagajärgede paranemisi, mis tõendab üldise sporditaseme tõusu. See tõendab üldise huvi kasvamist laiemates hulkades spordi vastu. Ka tõendab seda asjaolu, et just keskmine tase on rohkem tõusnud kui üksikud tippsaavutised.

Ka võib tähele panna tagajärgede paranemist meresõjatehnilistel võistlustel, missugune nähe tuleb peagu täielikult kirjutada väljaõppe arvele. Erialaliste võistluste süsteemi tuleks senisest veelgi suuremal määral arendada; tuleks korraldada võistlusi kõigil võimalikkudel meresõjatehnilistel aladel, ka üksikute ühetüübiliste laevade vahel mitmesuguste ülesannete täitmisel. Võistlused ergutavad asjaosalisi intensiivselt harjutama ja väljaõpet viimistlema, mis ongi isikliku koosseisu erialalise kasvatus eesmärgiks. Erialaliste võistluste tulemused võimaldavad ühtlasi ka hinnata nii meeskonna kui juhtkonna võimeid, sest peamiselt viimase huvist ja aktiivsusest asja vastu olenevad tulemused.

Allpool on toodud Merejõudude vaheliste kergejõustiku- ja sõjatehniliste võistluste tehnilised tulemused:

#### Kergejõustik.

##### 100 mtr. jooks:

1. II j. m. G. Vuht — mereside, aeg 11,3 sek. (uus mereväe rekord); 2. Spets. E. Aron — Merelaev. Divisj., aeg 11,6 sek.; 3. I j. m. R. Hermates — mereside, aeg 11,8 sek.

\*) Rasinast 15 km loodes Tartu — Räpina tee ääres.

#### 400 m jooks:

1. Port. asp. n. a. o. E. Meisner — Aegnas. k-tuur, aeg 56,8 sek.; 2. I j. m. R. Hermates — mereside, aeg 57,2 sek.; 3. II j. m. B. Roots — mereside, aeg 57,6 sek.

#### 1500 m jooks:

1. II j. m. B. Roots — mereside, aeg 4.40,1 s.; 2. Port. asp. n. a. o. E. Meisner — Aegnasaare k-tuur, aeg 4.44,2 sek.; 3. Rms. J. Järvis — Aegnas. k-tuur, aeg 4.53,8 sek.

#### Kaugushüpe:

1. II j. m. G. Vuht — mereside, 6,45 m.; 2. V. a. o. O. Raudsepp — Aegnas. k-tuur, 6,05 m.; 3. I j. m. R. Hermates — mereside, 5,91 m.

#### Kõrgushüpe:

1. II j. m. G. Vuht — mereside, 1,55 m.; 2. I j. m. O. Schmidt — mereside, 1,50 m.; 3. V. a. o. O. Raudsepp — Aegnas. k-tuur, 1,50 m.

#### Kolmikhüpe:

1. I j. m. J. Preeks — mereside, 12,28; 2. Rms. A. Tamm — Aegnas. k-tuur, 12,255; 3. I j. m. K. Tammets — sõjasadam, 12,16.

#### Kuulitõuge:

1. I j. m. R. Schmidt — mereside, 13,29 m.; 2. II j. m. G. Vuht — mereside, 12,63; 3. Spets. E. Aron — Merelaev. Divisj., 11,54.

#### Kettaheide:

1. Spets. E. Aron — Merelaev. Divisj., 39,30; 2. I j. m. K. Tammets — sõjasadam, 38,90; 3. II j. m. G. Vuht — mereside, 37,83.

#### Granaadivise:

1. Rms. H. Raamat — Naiss. k-tuur, 81,48; 2. I j. m. E. Romeldi — mereside, 75,67; 3. Kapral T. Jaagusaar — Aegnas. k-tuur, 74,70.

#### Odaheide:

1. I j. m. E. Romeldi — mereside, 52,61 m.; 2. II j. m. G. Vuht — mereside, 48,66; 3. II j. m. V. Leetjärv — Merelaev. Divisj., 43,85 m.

Väeosadest tuli esikohale mereside 109 punktiga, teiseks Aegnasaare Komandantuur 46 punktiga ja kolmandaks Merelaevastiku Divisjon 38 punktiga.

#### Jalgpallis

tuli esimeseks mereside meeskond ja teiseks Aegnasaare Komandanturi meeskond.

Seega võitis mereside jalgpallimeeskond neljandat korda vaheldamisi Merejõudude Sporditoimkonna rändauhinna.

#### Korvpallis

tuli esimeseks mereside meeskond ja teiseks Aegnasaare Komandanturi meeskond.

Mereside korvpalli meeskond võitis kolmandat korda vaheldamisi Merejõudude Sporditoimkonna rändauhinna.

#### Võrkpallis

tuli samuti esimeseks mereside meeskond, võites teist korda vaheldamisi Merejõudude Sporditoimkonna vastava rändauhinna.

#### Tennis:

1. V. a. o. A. Sarap — Aegnas. k-tuur; 2. Van.-lt. K. Prees — Merelaev. Divisj. 3. N. a. o. L. Naukas — Aegnas. k-tuur.

#### Ujumine.

##### 100 m vabalt:

1. I j. m. V. Hünerson-Schmemann — Peipsilaev. Div. 1.20,6; 2. II j. m. V. Päärson — mereside, 1.22,0; 3. Port. asp. n. a. o. E. Ordlik — Merel. Divisj., 1.25,6.

##### 1000 m vabalt:

1. I j. m. V. Hünerson-Schmemann — Peipsilaev. Div., 17.32,4; 2. II j. m. V. Päärson — mereside, 19.52,8; 3. V. a. o. K. Madi — Peipsilaev. Divisj., 20.11,2.

##### Nukupäästmine:

1. V. a. o. K. Madi — Peipsilaev. Div., 2.15,0; 2. II j. m. V. Päärson — mereside, 2.15,5; 3. I j. m. F. Honigstock — Merelaev. Divisj., 2.21,8.

##### 4 × 50 m teateujumine:

1. Peipsilaevastiku Divisjoni meeskond, 2.42,1; 2. Merelaevastiku Divisjoni meeskond, 2.44,4; 3. Mereside meeskond, 2.49,8.

##### Sõudmine.

I. Lühimaalistel sõudevõistlustel neljaaerulistele paatidele tulid sõudevõistluste määruste § 20 nõuete kohaselt kohtadele keskmise ajaga:

1. a. l. „Kompass“, ajaga 11.55,6
2. a. l. „Jaan-Poska“, „ 11.59,5
3. s. l. „Laine“, „ 12.02,3.

Seega võitis a. l. „Kompass“ sõudevõistluste määruste §§ 3 ja 20 kohaselt käesoleval aastal „Merejõudude juhataja“ nimelise rändauhinna (hõbekapp).

Sõudevõistluste määruste § 21 kohaselt näitasid parimaid aegu alljärgnevad meeskonnad:

1. a. l. „Kompass“ II meeskond, koosseisus: paadijuh t: v. a. o. August Njit; sõudjad: II j. m. Ludvig Amer, August Heinsaar, Theodor Mets, Johannes Nurst. 2. a. l. „Jaan Poska“ II meeskond.

II. Lühimaalistel sõudevõistlustel kuueaerulistele paatidele tulid sõudevõistluste määruste § 20 kohaselt kohtadele keskmise ajaga:

1. m. p. „Suurop“, ajaga 11.22,3
2. „Ristna“, „ 11.39,6
3. sõjasadam, „ 12.05,8.

M. p. „Suurop“ võitis sõudevõistluste määruste §§ 2 ja 20 kohaselt käesoleval aastal „Admiral Pitka“ nimelise rändauhinna (hõbetatud purjejahi mudel).

Sõudevõistluste määruste § 21 kohaselt näitasid parimaid aegu alljärgnevad meeskonnad:

1. m. p. „Suurop“ I meeskond, koosseisus: paadijuh t: n. a. o. Kalde (end. Löve), Juhan; sõudjad: I j. m. Rudolf Nellis, II j. m. Aleksander Habermann, Vambola Kesker, Dimitri Thomson, Arnold Vahi, Leonhard Zvonovski. 2. m. p. „Suurop“ II meeskond. 3. m. p. „Ristna“ I meeskond.

III. Pikamaalistel sõudevõistlustel tulid sõudevõistluste määruste § 11 nõuete kohaselt kohtadele:

1. m. p. „Ristna“ paadimeeskond — ajaga 28.45,8, koosseisus: paadijuh t: n.-lt. Albert Jury; sõudjad: spets. Joann Pöld, II j. m. Ivar Mardi, Hugo Mittenbrit, Aleksander Muldanz, Aleksander Pillak, Erich Tinaberg. 2. m. p. „Suurop“ paadimeeskond — ajaga 28.59,0. 3. a. l. „Jaan Poska“ paadimeeskond — ajaga 29.47,4.

Seega omandas m. p. „Ristna“ sõudevõistluste määruste § 16 kohaselt käesoleval aastal a. l. „Lembit'u“ nimelise rändauhinna (hõbetatud viikinglaeva mudel).

### Purjetamine.

I. Purjevõistlustel neljaaerulistele paatidele tuli purjevõistluste määruste (Merejõudude juhataja ksk. nr. 222 — 1932. a. ja nr. 161 — 1935. a.) p. 10 kohaselt esimesele kohale a. l. „Kompass'i“ paat parandatud ajaga 1 tund 54.42,0, võites teist korda vaheldamisi Merejõudude Sporditoimkonna rändauhinna (hõbetatud sammas).

Meeskonna koosseis: paadijuht: leitnant Eduard Saar; meeskond: II j. m. Karl Ehrstein, Harri Jukkum, Johannes Nurst, Endel Velström.

II. Purjevõistlustel kuueaerulistele paatidele tuli purjevõistluste määruste p. 10 kohaselt esimesele kohale sõjasadama paat parandatud ajaga 1 tund 44.26,0.

Meeskonna koosseis: paadijuht: kapt.-mjr. Mihkel Kõvamees; meeskond: I j. m. Arnold Jakobson, II j. m. Vassili Armas, Adolf Koit, Evald Lindström, Paavel Salm, Bernhard Tuul.

Seega võitis sõjasadam teist korda vaheldamisi Merejõudude Sporditoimkonna rändauhinna (kullatud sammas).

### Signaalimine.

Signaalala võistlustel ajateenijatele tulid koh-tadele:

1. I. j. m. Mihkel Alas, t. p. „Sulev“
2. „ Johannes Seeberg, mereside
3. „ Mihail Kramann, „

Signaalala väljaõppelt parimaks väeosaks osutus mereside.

### Miini veeskmine.

Miini veeskmine võistlusest võttis osa 4 meeskonda, m/p. „Suurop'ilt“ ja „Ristna'lt“ mõlemalt 2 meeskonda. Võistlusmääruste kohaselt tuli esikohale m/p. „Ristna“ II meeskond, koosseisus: v. a. o. Vladimir Viherpuu, II j. m. Erich Tinaberg, II j. m. Ivar Mardi, n. a. o. Arved Lints, n. a. o. Peeter Nellis, II j. m. Leopold Land, II j. m. Harry Rütman.

Teisele kohale tuli m/p. „Ristna“ II meeskond.

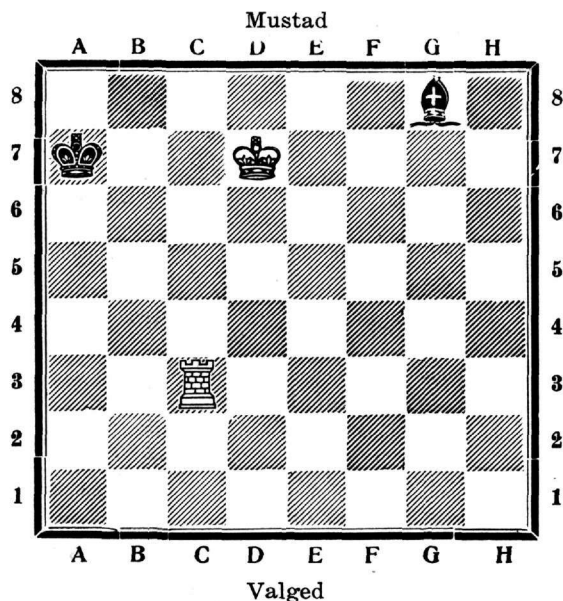
M/p. „Suurop'i“ I meeskond näitas võistlusel küll paremat aega ja saavutas vähem trahvipunkte, kuid võistlusmääruste rikkumise tõttu ei saanud selle meeskonna võistlustulemusi arvestada.

J. P.

## Male.

Toimetaja: K. Rootare.

Ülesanne nr. 28.



Kas valged võidavad kui nad algavad? Lahendus järgmises malenurgas.

Ülesande nr. 27 lahendus.

1. Kc7-b6 (1. O:b7+?, Ka7, 2. Re5 ehk b8, Rd4!, 3. Oc8, Rb5+, 4. Kc6, Kb8, 5. Oa6, Re7, 6. Rd7+, Ka7, 7. Oc4, Ra6 viik), Rf5-d6, 2. Og2-d5! (2. Oc6?, Rc4!, 3. Ka6, Rca5!, 4. Of3, Rc6! 5. Rb6+!, Kb8, 6. O:c6, Rd8, 7. Kc7 viik), Rd6-c8+, 3. Kb6-a6! (3. Kc7?, Ka7, 4. O:b7, Rd6, 5. Oc6, Re8+, 6. Kd8, Rd6 viik, ehk 5. Od5, Rf5, 6. Lc6, Rd4+, 7. Kc5, Rf5 viik), Rc8-d6, 4. Od5-c6! (4. Of3?, Re4!, 5. Og2, Rbd6, 6. Of3, Rb7, 7. Rb6+, Kb8, 8. O:e4, Rc5+ viik, ehk 4. Ob3?, Rc5+!, 5. R:c5, Kb8, 6. Kb6, Kc8, 7. Kc6, Re8, 8. Re6, Rf6 viik), Rd6 ükskõik kuhu, 5. Oc6:b7 matt.

## Reservohvitserid!

Tellige ja lugege  
„Sõdurit“

**Major J. Mäe**

## SUURTÜKIASJANDUS II

Suurtükiväe laskeasjanduse aluseid. Meteoroloogia. Välisballistika.

HIND 1 KROON 90 SNT.

Müügil „SÕDURI“ toimetuses

Tallinn, Sakala tän. nr. 33. Telefon Kaitseväge nr. 1-63.

Vastutavtoimetaja major A. Luts. Tegevtoimetaja kapten E. Saidra.

# Juriidilised küsimused.

Toimetanud kol.-ltn. E. Leithammel.

1. Küsimus: Kas sõjaväelane on õigustatud saama lähetuspäevaraha, kui tema oli lähetatud Petseri Lõunalaagrist, oma väeosast, Petseri Põhjalaagris asuvasse väeossa telefonivõrgu parandamise tööle?

Vastus jaatav. Ametisõitude tasu seaduse (RT 33 — 1935) §§ 1, 8 ja 15 järgi tasutakse lähetatule päevaraha, kui ülesandeid teostatakse alalise ametikoha asukohast vähemalt viie kilomeetri kaugusel ja kui lähetuse kestus on vähemalt 8 tundi.

Laagripäevaraha maksetakse ainult tegelikult laagris viibimise aja eest (§ 3). Seejuures laagris oleku ajal maksetakse ainult laagripäevaraha (§ 5).

Kuna Lõunalaager on Põhjalaagrist eraldatud kaugelt üle 5 kilomeetri ulatuva vahemaaga, siis Põhjalaagrist Lõunalaagrisse eriülesande täitmiseks lähetamisega katkeb sõjaväelase viibimine laagris. Seepärast peab arvama, et sõjaväelase lähetamisega Põhjalaagris asuvast omast väeosast Lõunalaagris asuvasse teise väeossa mitte laagrist osavõtmise otstarbel, vaid eriülesannete täitmiseks, katkeb laagripäevaraha saamise õigus ja tekib lähetuspäevaraha saamise õigus, kui lähetus kestab üle 8 tunni.

2. Küsimus: Kas reservist tegelikku sõjaväeteenistusse võetud ohvitser, kes on viidud teenistusse Kaitseliitu kindlapalgata ametikohale (malevkonna pealiku kohustetäitjaks), võib kanda ohvitseri vormi?

Vastus eitav. Sõjaväe vormikandmise määruste (Sõjaministri ksk. nr. 110 — 1936. aasta lisa) § 7 annab õiguse sõjaväe vormi kanda Sõjaministeeriumist, sõjaväest või piirivalvest Kaitseliitu üleviidud ohvitseridele. Peale selle Sõjaministri käskkirjas nr. 165 — 1930. a. avaldatud Vabariigi Valitsuse otsusega 18. juunist 1930. a. on lubatud Kaitseliidus kindlapalgalistel ametikohtadel teenivatele ohvitseridele Kaitseliidu vormi kõrval kanda omal kulul ka sõjaväe vormi juhtumitel, mis Kaitseliidu kodukorras lähemalt kindlaks määratakse, kusjuures sõjaväevormil väeosa trafareti asemel kantakse Kaitseliidu embleemi.

Selle kohta aga, et ka ohvitseril, kes on reservist määratud Kaitseliitu kindla palgata ametikohale ja loetakse tegelikus sõjaväeteenistuses olevaks Sõjaväeteenistuse seaduse (RT 15 — 1937) § 6 p. 6 ja § 12 ning Kaitseliidu põhikirja § 13 II lõike põhjal oleks õigus kanda sõjaväe vormi ühel alusel tegelikus sõjaväeteenistuses olevate ohvitseridega, ei leidu eeskirja.

## „Sõduri” endisi aastakäike

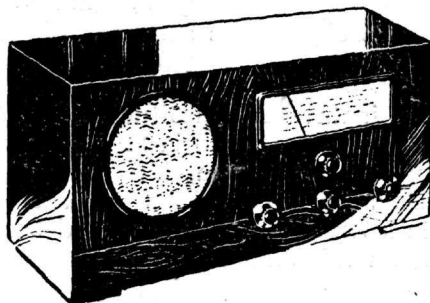
on veel saada ja maksavad:

Terved aastakäigud		Poolikud aastakäigud			
1933	} à 3 krooni	1923	} à 60 senti	1927	} à 50 senti
1934					
1935					
1936					
1924					
1925					
1926					
1930					

Postiga tellides jäävad saatekulud tellija kanda

# RET RAADIO

VASTUVÕTJAD, MILLISTE  
KUULMINE ON NENDE  
PARIMAKS SOOVITAJAKS.



## RAADIO-KOOPERATIIV

TALLINN, S. KARJA 9. TARTU, VÕIDU 11. PÄRNU, KALEVI 40. RAKVERE,  
TALLINNA 25. VILJANDI, LOSSI 31. MÜÜGIPUNKTID KÕIGIS KESKUSTES.

## Pioneri-eeskiri II osa

**Teed (PE II)**

HIND 1 KROON 75 SENTI

Müügil „SÕDUR’i” toimetuses

Tallinn, Sakala tän. nr. 33  
Telefon Kaitseväge nr. 1-63