

MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmub kuus korda aastas

Vastutav toimetaja Vassili Martson, kapten leitnant Tel. ametis: Mereväe 27 kodune: Mereväe 72	Väljaandja: Mereväe Ohvitseride Liitkogu Toimetus ja tallitus: Merejõudude Staap V. Patarei 10. Tel. Mereväe 29 Tellimishind: aastas kr. 3.- : 1/2 aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s.	Tegev toimetaja Richard Kokk, leitnant Tel. ametis: Arsenali 192
---	--	--

NR. 1

MÄRTS

1933

SISU: Kindral *J. Tõrvand* — Önn kaasa!; res. kontr-admiral *Joh. Pitka* — Eesti meremehed kauba- ja sõjalaevastikus; *A. Peel* — Hääd tuult!; *J. Kirkmann* — Rohkem edu ja rahvuslikku vaimu!; *Mereväe-kapten V. Grenz* — Merekaitse küsimusi; *J. J.* — Mõningaid märkeid merejõudude arengust välisriikides viimase 15 a. jooksul; *M. Püügi* — Eesti Jahtklubide arengust Eestis; *M. Püügi* — Eesti kauba-laevastik ja tema teenijaskond; *E. A.* — Meie sadamad; *G. Lagus* — Priisioigus ja selle rakendusnormid Eestis; 15 m² ühtlustüübi jääpurjek; Välismaalist kirjandust; Lühikesi teateid; Bridži-nurk.

Lugupeetud lugejaile!

Juba mitmeid aastaid on liikunud merenduslikes ringkonnis mõte asutada ajakiri, mis püüaks siduda rohkem üksteisega merendusest huvitatuid ringkondi, koondades neid ühise ajakirja ümber. Seepärast Mereväe Ohvitseride Liitkogu otsustas hakata välja andma ajakirja, mis tahab merendusele lähedalseisvaid ringkondi õhutada ühistundele, äratada huvi merenduse vastu laiemais rahvahulgis üldse olenemata nende elukutsest, ja rakendada seda rahvamajanduslikult ja riigikaitset riiklikule tööle.

Meil on toonitunud tihti avalikus arvamises, et Eesti on mereriik. Kuid kahjuks on levinud viimase mõiste tähendusest arusaamine riiklikult seisukohalt laiemais ringkonnis vähe, milleks aitas kaasa vabadussõjaaegne olukord merel, kus Baltimere ja Soome-lahe valitsejaks oli Inglise sõjalaevastik, mistõttu meie merepoliitilised küsimused ei kerkinud avalikkuse ees küllalt teravalt esile.

Ajalugu näitab, et meie riigi geograafilist asendit on kadestanud ja kadestavad paljud rahvad. Kuid see asjaolu teeb meie iseseisvuse alalhoiu eriti raskeks ja seab üles riigikaitse seisukohalt ühe keerulisema probleemi lahendamiseks, s. o. merekaubanduse ja rannakaitse. Neid probleeme tuleb merekaubanduse ja riigikaitse seisukohalt käsitleda, näidates õiget teed ja suunda majanduslike ja sõjaliste küsimuste lahendamisel ja propageerimisel nii rahu-ajal kui ka sõja puhul.

Seepärast ei tohiks ühelegi riiklikult mõtlevale kodanikule, eriti aga meie merendus-ringkonnile, olla ükskõik meie merekaubanduslik areng rahu-ajal ja selle kaitse sõja-korral.

Käesolev ajakiri ei taha olla seepärast kitsaste kutseühingute häälekandja, vaid püüab anda kõigile asjahuvilisile võimaluse eelpool toodud küsimuste selgitamiseks, oma vaadete avaldamiseks, uuenduste ja ideede propageerimiseks, vastastikuseks informatsiooniks jne. Ajakiri tahab rohkem siduda meie riigikaitset vastavate merenduslike ringkondade ja rahvaga, kergendades üksteise mõistmist ja tasandades teed riiklikes huvides tarvilikuks koostööks.

Ajakiri tahab aidata kõiki meremehe-kutsega isikuid, olgu see merejõududes, kauba-laevastikus või nendega seotud alades, ning meresportlasi teadmiste täendamisel ja silma-ringi laiendamisel, aidates pidada kontakti välismaiste uudistega, käsitledes igakülgselt akuutseid päevaküsimusi jne. Selleks ajakiri avaldab kirjutusi kõigilt erialadelt, kirjeldusi, teateid ja tõlkeid vastavast välismaa eriala kirjandusest, lahendab juriidilisi küsimusi, toob vesteid, mälestusi, avaldab pilte jne.

Oma eesmärkide taotlemisel loodab toimetus kõigilt lugejailt jõudumööda häätatlikku toetust ja kaastööd.

ENSV
Riiklik Avalik
Raamatukogu

Mereväe Ohvitseride Liitkogu juhatus
ja toimetus.

Ed 3158

SR
6990

Iga algus on raske. Kui aga algatud ettevõtte on viidud ellu, kõigist raskusist ja takistusist hoolimata, siis tuleb seda kõrgelt hinnata ja algatajaile avaldada lugupidamist.

Suurtele raskustele vaatamata on toime tulnud meil seni puuduva merendust ja tema kõiki harusid — sõja, kauba ja meresporti alasi käsitleva kuukirja väljaandmisega.

Kui me tahame oma mereasjandust kõrgel hoida, edasi arendada, millega ühtlasi kindlustame oma väikese riigi merekaitset, siis peame olema teadlikud mereellu puutuvaist küsimusist, samuti peame õhutama ja arendama koostööd kõigil merendusosaladel.

Tänapäeva sõda merel ei nõua mitte ainult sõjalaevadega teotsemist, vaid riigil tuleb kasutada kõiki merel liikuvaid vahendeid, olgu see kas või mootorpaat, mida rahuajal kasutatakse meresporti abinõuks või lõbusõiduks.

Käesoleva kuukirja väljaandmisega oleme saanud sammu edasi merendust käsitatavate küsimuste valgustamisel.

Soovin toimetusele, samuti kõikidele kaastöölisile „Merendus’e“ edasise arendamise töös palju hääd tahet, armastust asja vastu, jõudu ja õnne kordaminekuks.

V. GRENZ, mereväe kapten
Merejõudude juhataja.

ÕNN KAASA!

J. Tõrvand, kindralmajor.

Looduselt on inimesele antud „jumalik säde“, alati otsiv ja uuriv vaim. Uurides mineviku nähteid ja vaadeldes tänapäeva sündmusi, inimene püüab leida nende nähete ja sündmuste põhjusi. Viimaste tundmine avab võimalused täpsemaks arusaamiseks meid ümbritsevast elust ja lubab ette näha või vähemalt aimata arenemise suunda tulevikus.

Alatasa uurides ja otsides, on inimese vaim põhjustanud progressi. See on olnud eriti intensiivne möödunud ja käesoleval sajanditel. Leiutised ja avastised järgnevad üksteisele. Jõudsalt süvenev teadus ise rakendub ikka rohkem ja rohkem inimese teenistusse. Inimvaim on kujunenud tõeliselt loovaks vaimuks, organiseerides looduselt pakutavaid võimalusi, inimesoo üldiseks hüveks. Kombineerides neid võimalusi, on inimene loonud tehnika, mida tänapäev imetleme. Teadus ja tehnika on aga loonud ka suure mitmekülgse inimese praktilises elus ja ühiskonna organisatsioon. On tekkinud palju omaette erialasid töö- ja elukutse mõttes, palju erialasid ka riigi kui niisuguse funktsioonide mõttes. See mitmekülgsus ja mitmekesisus kui teaduse ja tehnika sügava ning laia arenemise paratamatu järeldus nõuab igale erialale sääraseid töömehi, kes suudaksid end minevikus kogutud ja olevikus kogutavas vaimuvaras „kodus tunda“. Ainult siis on mõeldav teaduselt ja tehnikalt pakutavaid võimalusi tänapäev ratsionaalselt kasutada ja aimata homset tendentsi. Üksikute

teaduste edasitung ja süvenemine on mõeldav vaid eriteadlaste teritatud mõistuse abil.

Kui oleme märkinud, et teadus ja tehnika on esile kutsunud differentseerumise inimeste või nende gruppide töös ja tegevuses, siis ei saa märkimata jätta ka tänapäeva teaduse ja tehnika peadpööravat arenemise tempo. Pole põhjust arvata, et siin tekiks seisak. Seega erialade töömeestele osutub möödapääsematuks kaasajal koguneva vaimuvara intensiivne uurimine, et „ajaga sammu pidada“. Kas selle juures keegi eriteadlastest või eriala töömeestest ise ka midagi loob, või saavutab vaid laiemat silmaringi ja paremaid oskusi, on iseküsimus, mis oleneb iga üksiku inimese individuaalseist võimeist ja kalduvusist.

Teaduste ja tehnika arenemise kiire tempo oli põhjuseks, et hakkasid ilmuma mitmesugused eriajakirjad väga mitmesugustel aladel. Tänapäeva Saksas, näiteks, on üle 5500 eriajakirja. Nende hulgas ka rida ajakirju, mis käsitlevad riigikaitse- ja sõjanduslikke küsimusi.

Kui differentseerumine on osutunud möödapääsematuks üldse, siis sama näeme ka riigikaitse ja sõjanduslike küsimuste valdkonnas. Näiteks võitlused maal, merel ja õhus iseenest juba erinevad üksteisest sääraselt, et nõuavad asjatundlikku omaette uurimist eriteadlasilt. Ja seda sünnib ka kõikjal, kus vähegi küsimuste tähtsusest saadakse õigesti

aru. Ei hoolita selle juures tekkivatest kulddest.

Meil kahjuks pole riigikaitseesse puutuva eriajakirjanduse väljaandmise vajadusest arusaamine mõjuvõimsates ringkondades kuigi sügav. Meie ainsam sõjanduslik ajakiri „Sõdur“ on surutud kitsastes raamidesse, ja tal ei jätku jõudu olla selleks kondensaatoriks, kuhu saaks koguda tänapäeva sõjandusliku mõttevara kõikidelt erialadelt. Ka tähtsamate mitte!...

Arusaadav, et säärane olukord on ebasobiv. Selles äratundmises on käärinud erialade kaitseväelaste keskel juba ammu mõte — panna käed külge ja katsuda oma jõul välja anda vastav ajakiri. Teisiti pole võimalust ajaga sammu pidada ja teadlikult ette valmistada selleks tunniks, mil kodumaa nõuab neilt mitte ainult tahtmist võidelda, vaid ka oskust selleks.

Seda mõtet esimesina on hakanud realiseerima mereväelased ja mereasjandusest huvitatud ringkonnad, asudes oma ajakirja väljaandmisele. Uus ajakiri kannab nimetust „Merendus“.

„Merendus“ asub tööle tõelise pioneerina, sest laevandus, meresõjandus ja rannakaitse merelt pommitamiste ja dessantide vastu on laiemates ringkondades peaaegu terra incognita. Nii edasi kesta ei tohiks tõesti. Kui meil endal puudub suurem ja tehniliselt modernsem laevaehitus kui tööstuseharu, kui meil puudub võimalus tehnilistel aladel välja anda erikirjandust eesti keeles, siis peaksime vähemalt püüdma ajaga kaasa elada just eestikeelse ajakirja abil. Ajakiri on alati värske ja annab ülevaatliku pildi mõtte arenemisest kõikidel

neil aladel, mis meie seisukohalt ja meie olukorras eriti tähtsad. Ajakiri näitab kõige paremini teed teisal ilmuvate tähtsamate ja huvitavamate teoste juure, millega üksikasjalik tutvumine on välditamatuks vajaduseks erialade töömeestele ja eriti ohvitseridele. Uurides ja otsides uus ajakiri ergutab tööle meie meremeeste ja rannakaitse ohvitseride loova energia. Laiendatud silmaringi juures ja alatasa ajakõrgusel seistes nad suudavad oma energiat rakendada konkreetsete lahenduste leidmiseks erialadel, mis on nende tööpõlluks. Meresõjanduse strateegia, taktika ja tehnika tänapäeva seisukord ja arenemise tendents kogu oma mitmekülgsus peaks uue ajakirja veergudel leidma põhjalikku uurimist ja ühtlasi populariseerimist. Äärmiselt vajalikuks osutub ka asjatundliku informatsiooni toomine teiste riikide mere- ja rannakaitse jõududest. Ühetaoliselt hästi on vaja tunda nii sõpru kui võimalikke vastaseid.

Viiks pikale hakata üksikasjalikult loendada kõiki alasid, millega võiks ja peaks tegelema „Merendus“. Igatahes — algatus on õilis. Peab uskuma, et meremeestel ja mereasjandusest ning rannakaitsest huvitatud ringkondadel jätkub jõudu ja tahtmist anda „Merendusele“ säärane sisu, mis väärt taotletavat eesmärki — asjatundlikult kaasa aidata koos teiste ülesannetega ka riigikaitse olude kohasele korraldamisele. Eesti on mereriiki ja vajab olenevalt oma geopoliitilisest asendist tungivalt mere- ja rannakaitset. „Merendus“ olgu siin tunglaks, mille valgusel hakkame paremini tundma selleks vajalikke ja meie oludes võimalikke lahendusi. Önn kaasa „Merendusele“!

Eesti meremehed kauba- ja sõjalaevastikus.

Ajal, kui Eesti oli Veneriigi osaks, oli eesti meremeestel tee kinni sõjalaevastiku ohvitserkonda, kuna seda moodustati „kõrgemast kihist“, mis oli suurelt osalt Balti aadli mõjuvaluseks soojaks pesaks. Ainult mõni üksik eesti meremees, ohvitseri või kõrgema riigiametniku poeg, pääsis aegade kestel nende hulka.

Sel põhjusel oligi meil vabadussõja ajal mereväes ohvitseridest suurtüki, torpeedo, miini, masina, eriti aga turbiinide alal tõsine puudus, kuna navigatsiooni ja üldmehhanismide alal leidis meie meremeeste hulgas küllalt hästi vilunud ja osavaid mehi. Need mehed olid mobiliseeritud kaubalaevastikust maailmasõja ajal Vene sõjalaevastikku ja selle transportlaevadele ja omandanud tarvilised elementaar-teadmised meresõja alal nii kursustel kui tegelikus teenistuses ja rivis.

Põhjalik meresõidu tundmine, pääasjalikult kodumaa rannavetes, oligi meie meredessant operatsioonide tähtsaimaks eeltingimuseks. Kõik meie mere operatsioonid õnnestusid ja päälegi ilma ühegi laeva kaotuseta ja vigastuseta, just selle tõttu, et meil olid kasutada suurte kogemustega vilunud meremehed-navigatsiooniohvitserid — ning meeskonnad koostatud suures enamuses vilunud meremeestest.

Kui Vabadussõja keskpaigu Balti aadli võsud (elukutselised ja Vene sõjalaevastiku endised eriharidust saanud ohvitserid) lahkusid meie mereväest ning ühinesid Põhjaarmeelega, siis ei tundnud meie nendest puudust. Meie oma meremehed olid täiendanud juba endid ka suurtükkide, miinide, torpeedode ja turbiinide alal, nii et raskeimadki operatsioonid läksid meil hästi ja libedasti korda, nagu Magnus-

holmi patareide hävitamine, Düüna jõe le tungimine, hiljem Kalishi patarei hävitamine ja dessant Punamäe operatsioonis.

Meie õnnelikult lõpetatud Vabadussõda kinnitab selge näitena meie merepoolse kaitse alal seda meremaade keskel vana tuntud tõsiasja, et meie riigi merepoolne kaitse olgu moodustatud meremeestest, see on meestest, kelle töö ja elukutse on olnud merel ja merest, kes tunnevad end merel kodusena.

Ei tule piirduda ainult sellega, et meie sõjalaevastikus olgu vilunud meremehed (see on iseendast mõistetav), kuid tuleb kindlalt läbi viia, et ka rannakaitse, mereside jne. koostatakse meremeestest. Vilunud meremehe silm näeb ja tunneb merel asju, millest maamehel pole aimugi; vilunud meremees oskab nähtustest merel aru saada, järeldusi teha ja teot seda vastavalt, missugusel juhul aga maamees oma vähese vilumuse tõttu (kuigi õppuseaja mereväes läbi teinud) osutub abituks ja nõutuks.

Riigikaitse seisukohalt on kuritegevus riigikaitse alal, kui elukutselised ja vilunud meremehed oma elemendist eemaldatakse ja viiakse maaväkke ning elukutselisi maamehi paigutatakse mereväkke ja rannakaitse, kuhu küllalt jätkub meremehi.

Võimalikult väikese jõukulutusega võimalikult palju saavutada, see on suurim nõudmine, iseäranis riigikaitse alal.

Vilunud ja kogenud meremehed mereväkke ja rannakaitse, on üks osa sellest nõudmisest.

Ei tohi lasta korduda nähtust, et vilunud ja kogenud meremees, kes päälegi omandanud teoreetilised teadmised endale mere alal, saadetakse maaväkke selle asemel, et niisugust meest, kelle arenemine tähendatud sihis on nõudnud palju aega, raha ja vaeva, riigikaitseks otstarbekohaselt kasutada.

Eesti rahvas on liig väike selleks, et mõtetult oma jõude raisata. Iga väikesemgi korraldus meie riigikaitse alal olgu hästi ja asjatundlikult kaalutud ja läbi mõeldud.

Et väikesema jõukulutusega saavutada võimalikult palju riigikaitse alal merepoolt, selleks on tarvis ka meil meremeeste ühist tööd ja tegevust meie kaubalaevastiku ja sõjalaevastiku ohvitserkondade vahel. Ning esimeseks sammuks selleks ühistööks ongi käesoleva ajakirja ilmumine. Selleks otstarbekohaseks sammuks järgnegu teised, sest tee, millele asutud, on õige ja viib häädele tulemustele meie riigikaitse alal, selleks palju õnne ja edu.

Joh. Pitka,

reserv kontr-admiral.

HÄÄD TUULT!

Meri lahutab. Meri ühendab. Milline sisuline vastolu neis väljendusis, kuid siiski see on vaid näiline.

Juba vanast hallist ajast inimene on olnud teadlik sellest, et loodusejõuna vesi küll lahutab, kuid samuti osutub ta ka parimaks ühendamise ja hiljem ka ühenduse vahendiks. Kui suurim veekogu — meri — lahutab üksteisest maailma osi, maid ja rahvaid. Meri seab neile oma loomulikud piirid ja asub neil piirel hoolsa vahina väljakutsuvalt valvama inimese ekspansiooni. Varjates eneses lõpmatuid loodusevarasid, pakub meri inimesele toiduja rikkuseallikaid. Sellisena meri kutsub inimest otsima ja leiutama vahendeid vallutada ta lõpmatuid vooge ja nende vahutavil turjadel loodusejõudude vastu võitlema oma olemasolu ja parima tuleviku eest. Inimese edasipüüdev vaim ei salli piire ta vabaduse tõkestamisel, ta tungib kaugemale merele kuni leiab teise maa ja rahva, ning kord nii vallutatud meri saab vähehaaval ühendusteeks üksikute maailmajagude vahel. Ning maade ja rahvaste lahutajast on saanud nende ühendaja ning lähendaja.

Üksikute rahvaste ja maade ajalugu õpetab, kui suuri tagajärgi on andnud üksiku rahva elus tema sihikindlalt edasitungiv tegelemine merede vallutamisel, millist osa etendab maailma majanduslikus läbikäimises mereteede võrk ja selle tundmine, kuidas täiuslikemini seda kui läbikäimise vahendit õieti kasutada.

Ka eesti rahva kaugest minevikust on meil teada, et meri on pakkunud eestlasile alati avarat tegevusvälja nii otsese toitjana tuhandeile perekondadele kui ka kaubitsemisteena. Meri on olnud ka sõjaohutude korral eestlasile teeks, mille kaudu on suudetud kiirelt muretseda vajalist abi vaenlase tagasitõrjumiseks. Meri on osutunud ka iseseisvate sõjaretkede vabaks tegevusväljaks valve ja ülevõimu haaramisel rahva ulatuspiirkonnas teostatava merekaubitsemise üle. Ühenduses sellega ajaloolised andmed kinnitavad ka seda, et eestlane on olnud alati agar, osav ja julge meremees, teadlik oma ülesannetest ja oskusist.

Uuema aja majandusliku ja poliitilise läbikäimise tihenemisel maailma rahvaste pere vahel on ühenduses järjest tõusva võistlusega

eesti riigi ja rahvuse ülesannete ulatus ja tähtsus elukutselises merenduses aina suurenemas, nõudes nii Eesti geograafilise asendi laiaulatuselisemat ärakasutamist kui ka Eesti seisukoha kindlustamist rahvusvahelises merenduses. Nende nõuete teostumine osutub aga võimalikuks ainult vajaliste eeltingimuste kindlustamisel nii majanduslikult kui ka tehniliselt kõigil merenduse aladel vajaliste oskuslike teadmiste ja kogemuste omandamise ja arendamise läbi ning poliitiliselt. On seepärast eriliselt tervitavat eriajakirja ilmutamine, mis taotleb merendusse puutuvate küsimuste kõigekülgselt ja põhjalikku arutust ja kaalumist ning mille veergudel leiaksid asjatundlikku käsitlust igal merenduse alal esilekerkivad nii praktilised kui ka teoreetilised probleemid. Rõõbasteel sellega esitab meie iseseisev rahvusriiklus eriajakirjale nõude ka selle kohta, et peaks oldama valvel, et ei tohiks lõdveneda eesti meremehe põline rahvuslik meel ja tema vaimuomadused: julgus ja kindel rahu, mille varal oma oskuse ja osavuse kõrval ta võidab loodusejõu. Eesti meremehe nimetatud omaduste arendamine teostugu ajakohaselt ning need vaimuomadused kujunegu pandiks eesti merendusele ja ühes sellega ka riigi ja rahvuse parimale tulevikule.

Ka asjaarmastajaile merenduse alal — jahispordi harrastajaile on eriajakiri teretulnud.

Jahisport on arenenud meil rahvuslikult seni vähe, kaugelt vähem, kui seda võimaldavad meie olud. Ometi on sel spordiharul külgetõmbavusi, mis on ainulaadilised. Kõnelemata naudingust, mida pakub vahutavate voogude möllus võitlemine loodusejõuga ja selle edukas vallutamine, mis loomulikult võimalik vaid kindla ja tugeva sõiduki, küllaldaste teadmiste, julguse ja rahuliku meele juures, pakub jahisport avaraimaid võimalusi nii mere ja ta üllatava loodusliku kauniduse tundmaõppimiseks kui ka kokkupuudeteks ja ligemate sõprusidemetete sõlmimiseks välismaailmaga — meie ligemate ja kaugemate naabritega. Eriajakirjal on tänuväärseid ülesandeid ka jahispordi populariseerimise ja tutvustamise alal.

Leidku „Merenduses“ asjatundlikku käsitlemist kõik merendusega seoses olevad küsimused, koondugu „Merenduse“ ümber kõik rahvushüvangu püüdvad ringid, keda ühendab ühine huvi mere kui sellise vastu ja siis on „Merendus“ kindlustatud alati täiel purjel oma õilsate ülesannete täitmisel saavutada suurimat edu ja tagajärgi.

Selleks hoogsaimalt „Hääd tuult!“ „Hääd tuult!“ „Hääd tuult!“ soovib Eesti Jahtklubide Liidu nimel

August Peet,
Juhatuse esimees.

Rohkem edu ja rahvuslikku vaimu!

Meie, eestlased, oleme põlised meremehed. Meid tuntakse juba vanast hallist ajast sellistena. Oleme pidanud merel elavat läbikäimist nii kaubanduslikku kui ka sõjalist oma laevastikega Läänemere kalda ja isegi kaugemate rahvastega. Oleme omanud mõõduandvat laevastikku eriti sõjalisteks retkedeks.

Iseenesest on ka mõistetav, et juba maaala geograafilise asendi tõttu eestlased kui merekalda ja saarte elanikud on sunnitud olnud oma ülalpidamise kui ka olemasolu kaitseks arendama laevastikku.

Meil küll puudub selle ajajärgu kohta õieti ajalugu, kuid teiste rahvaste ajalooliste allikate ja kroonikute märkmeist leiame küllaldasi tõendusisid vana eestlaste laevastiku suurusest kui ka selle võimetest.

Nii on kindel, et juba 10. sajandil p. Kr. ka eestlased on olnud küllalt ajakohased ja võimsad oma laevastikuga nii-nimetatud „vikingite retkedeks“ Läänemere kallaste ja skandinaavia rahvaste juure. Nagu Rootsi päälinna Sigtuna vallutamine ja hävitamine aastal 1187, või juba hiljem 13. sajandi alul käik Koiva jõe le anna-

vad selget tõendust selleks. Koiva retke kohta märgib L. H.*), et eestlasil päale kaotatud 300 laeva on järele jäänud veel küllalt laevu, isegi toodud uusi juure. See annab tõendust küllalt arvurikkast laevastikust, mida noil ajal omasid meie esivanemad. Samuti märgitakse ka laevastiku suurust ja jõudu merelisest küljest juba ordurüütlite rünnakul Eestisse, mispuhul eriti saarte vallutamine oli raske.

Seejuures on olnud meie laevad ka küllalt suured ja ajanõuetele vastavad, tihti isegi eriti mainimisväärsete seadeldistega (purje ja rooliga) varustatud, paremini kaasaegseist.

Sellest nähtub, et kuni võõra ikke alla satumiseni muistsed eestlased on olnud küllalt võimsad laevastikult. Muidugi hiljem 700 aasta jooksul võõra ikke all olles meie laevastik on lämbunud paratamatult. Laevastik küll häabus, kuid selle vaim kandus edasi. Vabadussõja puhkedes tekkis mittemillestki jälle laevastik, millest näib, et muistset vaimu ei olnud lastud vaibuda.

*) Läti Hindrek.

Sõja lõppedes meie laevastik spetsialiseerus juba ajanõuete kohaselt sõjaliseks ja kaubanduslikuks ning on ühtlugu suurenenud just kaubanduse alal. Siin juba päämiselt kõik maailma sadamad tunnevad Eesti rahvuslippu. Ka sõjanduslikul alal on edasi arenetud, kuid ajakohase moodsa sõjalaevastiku soetamine osutub meile majanduslikult raskeks. Kuid loodame, et uus algatus ajakirja „Merenduse“ näol katsub meile selleks leida võimalusi ja kaasa aidata veel edukamaks arenguks.

Ühtlasi tahaks näha, et „Merendus“ meil aitaks ka kasvatada seda rahvuslikku vaimu, mis tegi imet ja kandis tahet vabadusvõitluste päevil. See vaim ei nõua kulusid. Ta võidab tihti ka moodsama relva. Olid enne ajad kui rasked tahtes: oli rahvas paljas ja hägas orjuses, maad ründasid mitmed voolud, eesti mere-meis jäi eestlaseks. Teda tiivustas tung vabadusele. Nüüd, kus juba oleme saavutanud eesmärgi, näib kahanevat endine vaim. Kuid

hoopis vastupidi: intelligentsi arenedes peaks tõusma ka rahvustunne. Tänapäeva olemasolu näib tihti olevat vaid leivaküsimus ja paljas käsutäitmine.

Meie kui riigikaitse kasvatajad ei tohiks unustada, et elame mitte üksnes enesele, vaid ka riigile ja kogu rahvale. Meilt käib läbi päämiselt kogu Eesti merele siirduv põlv. Ei ole ükskõik, kuidas sunnitud riigikaitse-teenistust arendatakse. Kuid on eeltingimus, et ta ei tekitaks vastikut meelt riigikaitse-teenistuse vastu. Meie eriülesanne peaks olema, et pärale tehniliste kaitseõppuste süvendada ka armastust ja austust riigi vastu. Soovin, et „Merendus“ tuleks ka selles meile abiks, aitaks värskendada meie vaimu ning arendada ühist suunda isamaa ja rahva armastusele, meie tulevaseks hääks käekäiguks, milleks soovin edu.

J. Kirkmann,

Mereväe üleajateenijate
kogu esimees.

Merekaitse küsimusi.

Mereväe kapten V. Grenz.

Jälgides mereriikide ajaloo käiku, võib kõigjal leida tõendusi sellest, et ainult need riigid, kes küllalt energiliselt korraldasid oma merekaitset, säilitasid mitte üksi oma iseseisvuse, vaid kosusid, rikastusid ja tugevnesid ning omandasid sellega väärrika koha riikide peres.

Ka Eesti Vabadussõja tulemused oleksid olnud sootuks teised, kui meid ei oleks toetanud merelt Briti laevastik, kelle kaitse all saime mere kaudu nii väga meile vajalikku varustust, ja kes hoidis ära vaenlase sõjalaevade tegevuse meie ranniku vastu.

Riik, mis ei oma suuri tööstusi sõjavarustuse valmistamiseks ega aineid selleks, või ei suuda rahu-ajal koguda küllaldaselt määralt tagavarasid, olles sõltuv sõja-korral teistest riikidest saadavast varustusest, peab riigikaitse korraldamise töös ette nägema, kuidas ja mis teid kaudu transporteerida seda varustust õigel ajal kohale, ilma et see satuks vaenlase kätte.

Mereriigid saavad oma varustuse päämiselt mereteede kaudu, sest raudteed on koormatud sõja-ajal muude ülesannetega ja sageli osa teid vaenlase võimuses. Et tagada varustuse transporteerimise julgeolekut, kaitsta rannavööd vaenlase laevade pommitamise eest ja takistada dessantide maalesaatmist, teostatakse riikide poolt merekaitse, mis koosneb laevastikust, mere- ja maa-õhujõududest, rannakindlustest ja miinitõketest.

Eesti on mereriik. Tema merepiir on palju pikem kui maapiir; omab aasta-aastalt suureneva kaubalaevastiku, kaubandus sünnib päämiselt mere kaudu; meri on riigile üheks suureks tuluallikaks. Et see kõik kohustab riiki korraldama merekaitset, on iseenesest selge.

Kas Eesti vabariik on korraldanud merekaitset? Kas merekaitse on küllalt tugev eelpoolmainitud ülesannete täitmiseks? Ja kas merekaitset moodustavad üksused on riigikaitset korraldatava organi plaanikindla töö tulemus, kus aluseks võeti riigi strateegiline seisukord, geograafiline asend ja tema kandejõud?

Esimese küsimuse pääliskaudsel vaatlemisel paistab, nagu oleks kõik korras: meil on sõjalaevastik, merekindlused, õhujõud ja miinikaitse.

Jätame kõrvale kõik teised ja võtame vaatlusele meie sõjalaevastiku.

Teatavasti koosneb meie laevastik üksusist, mis kuulusid endisele Vene riigile, seega meile sattunud nii-öelda juhuslikult.

Kui nüüd meie laevastik koosneb juhuslikest üksusist, siis näitab see, et tema ei suuda täita kõiki neid ülesandeid, mis riigikaitse, resp. merekaitse, nõuab.

Vaenlase esimene samm sõja-korral on meie sadamate blokeerimine ja riigielule tähtsamate punktide pommitamine.

Kas meie praegune laevade koosseis on selline, et suudaks vaenlast tema tegevuses takistada, rünnata tema võimsamaid laevu, või halvemal juhtumil sundida vaenlast ettevaatlikule tegevusele, mistõttu saaksime võita aega?

Vaevalt.

Iga riik ehitab endale laevastiku kavakindla plaani järgi — silmas pidades müüdugi riigi kandejõudu — kus on ette nähtud laevade tüübid, üksikute tüüpide suurus, arv, relvastus, kiirus ja tegevuseraadius.

Meil on meie riigikaitse vajaduste kohane laevastiku ehitamise programm juba aastaid välja töötatud kõigis üksikasjus, kuid selle teostamisele asumisega ei ole toime tulnud tänini mitmesugustel põhjustel. Nii ei tohiks edasi minna. Laevad on jõudmas oma eas lõpule. Viimne aeg on laevastiku uuendamiseks samme astuda. Kõigile peaks vist olema selge

merekaitse tähtsus, mille hooletusse-jätmine annaks valusasti tunda juba lähemal ajal.

Sellel asjal on ka veel teine külg.

Kui meie laevastiku uuendamisega ei saa edasi, siis kaotame oma naabrite poolehoiu, ja sellele kaotusele ei saa ükskõiksest vaadata. Naabritega koostöö, läbikäimine, üksteise mõistmine on ühele väikesele riigile äärmiselt tähtis tegur rahu ja iseseisvuse säilitamiseks, on rohkem väärt kui paberil sõlmitud lepingud. Kui meie aga riigikaitset ei võta tõsiselt, loodame suurel määral välisabile, siis kaotame kindlasti usalduse naabrite seas ja sellega nõrgestame riigi julgeolekut tunduvalt.

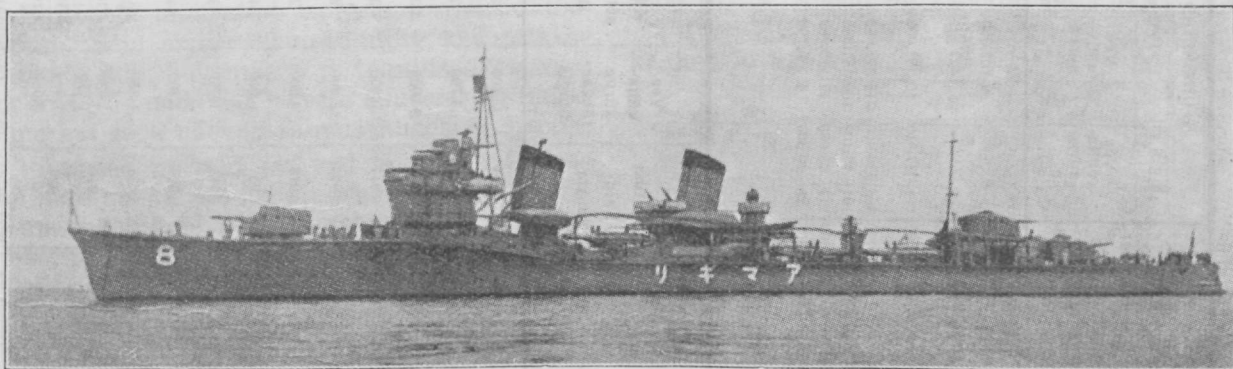
Tahaksime loota, et Vabariigi XV aasta on pöördepunktiks meie laevastiku uuendamise teel, vaatamata raskele majanduslikule suruti- sele.

Mõningaid märkeid merejõudude arengust välisriikides viimase 15 a. jooksul.

Laevastike koosseisud välisriiges on muutunud tunduvalt 15 aasta jooksul. Muutused algasid pärast Maailmasõda pääasjalikult Wašingtoni konverentsi otsuste põhjal 1922. a.

Vastuvõetud otsuste tagajärjel kõrvaldati laevastikest esimesena vananenud tüübid, ning

Lahingulaevade ja lahinguristlejate	1918. a.	1933. a.
Ristlejate	57%	32%
Leaderite ja destroyerite	20,5%	22,5%
Leaderite ja destroyerite	15%	21%
Allveelaevade	3%	7,5%
Teiste laevade (abi jne.)	4,5%	17%



Asagiri (Fubuki klass).

algas n. n. „Wašingtoni tüüpi“ ristlejate, kergete jõudude ja allveelaevade ehitamine, mis ka vastasid täiesti sõjapoliitilisele üldolukorrale ja nüüdsele meresõjatehnilisele arenemisele.

Viie suurriigi: Inglismaa, A. Ühendriikide, Jaapani, Prantsusmaa ja Itaalia eritüübiliste laevade keskmine % üldtonaažist on praegu muutunud järgmine:

Need andmed ja riikide laevaehituse programmid võimaldavad teha järeltusi:

- 1) relvastuse vähendus-konverentsidele vaatamata kõik riigid ehitavad uusi laevu (eriti Prantsusmaa).
- 2) Lahingulaevade kui ka lahinguristlejate tonaaž on vähenenud (1918. a. — 57%, 1932. a. — 32%).

Kerge te jõudude koosseis 1918 ja 1932 a tähtsamais laevastikes.

Tabel II.

	INGLISMÄÄ				A.-ÜHISRIIGID				JAAPAN				PRANTSUSMÄÄ				ITAALIA							
	1918 a.		1932 a.		1918 a.		1932 a.		1918 a.		1932 a.		1918 a.		1932 a.		1918 a.		1932 a.					
	Hv	I.	Hv	I.	Hv	I.	Hv	I.	Hv	I.	Hv	I.	Hv	I.	Hv	I.	Hv	I.	Hv	I.				
	Vee välja-surve		Ehitusel		Vee välja-surve		Ehitusel		Vee välja-surve		Ehitusel		Vee välja-surve		Ehitusel		Vee välja-surve		Ehitusel					
Ristlejad (15.5 cm. suure- ma artilleree- riaga)	2	19,500	20	240,000	—	—	6	72,000	—	—	12	128,000	—	—	5	60,000	1	12,000	—	—	6	72,000	1	12,000
K. Ristlejad	82	334,300	28	117,800	7	40,700	—	—	13	57,800	19	93,650	4	36,000	7	48,600	2	15,000	4	14,800	13	63,700	4	23,000
Leaderid ja des- troyerid	412	423,000	165	220,624	16	31,000	368	334,900	7	5,500	112	138,766	15	22,350	84	43,503	13	34,200	78	35,000	92	148,389	6	7,440
Allveelaevad	112	83,300	62	57,073	3	2,000	101	43,700	4	4,860	72	82,428	3	4,990	43	21,600	22	22,900	71	25,000	49	34,659	22	17,740
Minipamjad	8	52,800	4	8,300	1	300	1	25,000	12	15,960	16	31,564	1	2,052	2	1,200	3	7,560	1	7,800	15	54,070	—	—
Suurttükilaevad	63	34,500	35	45,000	4	4,800	26	30,500	4	6,790	5	5,270	4	3,690	19	17,840	58	45,326	4	8,060	5	1,340	9	5,770

Tabel III.

	Ehituse alg-aasta	Vee välja-surve	Küürus	Raske artilleree arv ja kaliber	Kesk artilleree arv ja kaliber	Zeniit artilleree arv ja kaliber	Boordi kogu-paangu kaal	Torpedo torude arv ja kaliber	Soomus (võõ)	Lennu-kiite arv	Masinate võimsus H. P.	Tegevus-piirkond (kääk-sõime)	1918 a.		1932 a.	
													Hv	I.	Hv	I.
Lahinglaev	1919	33,590	22	8-406 170 6-280	12-127 100 8-150	8-127	7950 0,234 2000	2-533 a.v. 6-500 p.v.	406 76 127	3 2	36,400 50,000	12,000 (15) 10,000 (20)	Hv	I.	Hv	I.
"	1928	13,700	26	170 9-380	130	?	0,154 7838	?	76	?	?	?	Hv	I.	Hv	I.
"	1932?	30,000	33	200 7-190	—	?	0,286	?	?	?	?	?	Hv	I.	Hv	I.
Ristleja	1917	9,900	30,5	130 8-203	—	3-100	540	{4-533 p.v. {4-533 a.v.	76 25	2	6,500	{4,000 (14) {1,900 (28)	Hv	I.	Hv	I.
"	1930	12,000	33	165 6-150	—	8-100	1200	6-550 p.v.	?	2	95,000	5,000 (15)	Hv	I.	Hv	I.
K. Ristleja	1918	4,800	29	100 8-152	—	3-100	272	12-533 p.v.	76 25	—	40,000	2,300 (18)	Hv	I.	Hv	I.
"	1931	6,000	42	130 5-120	—	6-102	458	4-533 p.v.	?	2	95,000	2,500 (25)	Hv	I.	Hv	I.
Leader	1918	1,750	36	85 5-138	—	1-75	119	6-533 p.v.	—	1	40,000	2,400 (15)	Hv	I.	Hv	I.
"	1929	3,100	43	125 6-127	—	1-75	190	6-550 p.v.	—	—	70,000	3,000 (18)	Hv	I.	Hv	I.
"	1928	1,850	35	6-127	—	2 aut.	180	9-533 p.v.	—	—	50,000	4,000 (15)	Hv	I.	Hv	I.
Destroyer	1919	920	15	1-102	—	—	—	4-530	Sukeldamis sügavus 60 mtr.	1	2000	8,000 (10)	Hv	I.	Hv	I.
Allveelaev	1919	1,108	11	1-102	—	—	—	—	Sukeldamis sügavus 100 mtr.	—	1500	100 (5)	Hv	I.	Hv	I.
"	1929	2,080	10	1-138	—	—	—	11-550	Sukeldamis sügavus 100 mtr.	—	6000	8,000 (10)	Hv	I.	Hv	I.

TÄHENDUSED: U.S.A. — Ameerika Ühisriigid; In. — Inglismaa, S. — Saksamaa; It. — Itaalia; J. — Jaapan; Pr. — Prantsusmaa; a. v. — allvee torpeedo toru; p. v. — pealvee torpeedo toru.

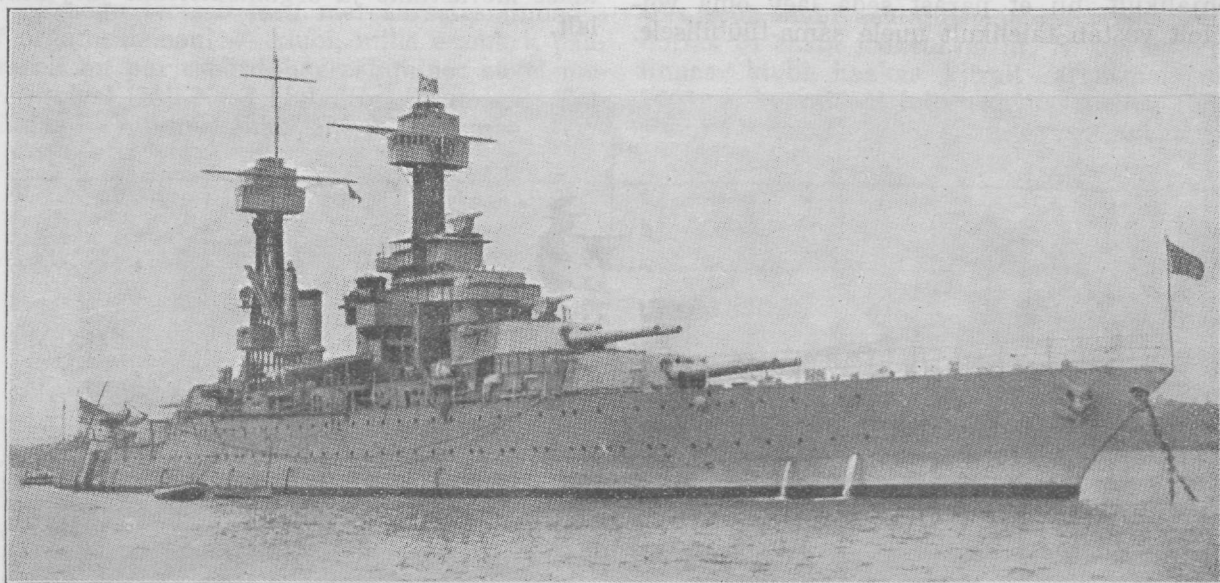
3) Ristlejate, leaderite, destroyerite ja allveelaevade arv ja tonaaž näitab tunduvalt juurekasvu.

Üldse laevaehituse programmid osutavad erilise tähelepanu kergetele jõududele (vaata tabel II), nähes ette individuaalse veeväljasurve suurenemise nii ristlejale, leaderile kui ka des-

kogupaugu kaaluga, ent ületab iga ennesõja-aegse tüübi laskekaugusega ja kiirusega.

[Laskekaugus suurem umbes 30 kaabli, — kiirus 10 sõlme võrra.]

Rahvusvahelised normid võimaldasid tehniliste uuendustega tõsta ka ristlejate lahinguvõimet. Viimane suurendati kogupaugu kaalu suu-



Maryland.

stroyerile ja allveelaevale. Näib, et lahingulaevadest ei julgeta ära öelda vaid asumaade ühendusmereteede kaitse tõttu.

Ehitusele määratud laevade projektid töötatakse välja erilise hoolega ning kasutatakse sel puhul kõik kogemused ja tehnilised uuendused, mis võimaldavad laevale suurema lahinguvõime kui seda näevad rahvusvahelised normid.

Viimased normid jätavad täielise vabaduse tehniliste uuenduste kasutamiseks nii laeva- kui ka masinaehituse alal, piirates vaid veeväljasurvet ja relvade kaliibrit.

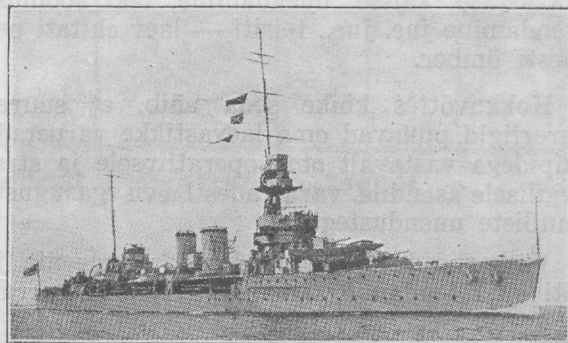
Rida tehnilisi uuendusi suurtükkide, mürskude, kesktulejuhtimise abinõude, kaugusemõõtjate, torpedorelvastuse ja keemiliste võitlusabinõude alal, — samuti rida parandusi ja kindlustusi šottide süsteemis — dekisoomuses, on tõstnud tunduvalt iga sõjalaeva lahinguvõimet. Lõpuks laialdane lennukite kasutamine ühes laevastikuga suunib samale eesmärgile.

Kokkuvõttes pärast Maailmasõda ehitatud vähemad tüübid on kõigiti tugevamad ennesõja-aegseist. (Vaata tabel III.)

Võrreldes ennesõja-aegset lahingulaeva praegusega, näeme, et viimase riigi inseneride projekt on vähema veeväljasurvega, sama boordi

rendamisega 540—1200 kilogrammile, laskekauguse pikendamisega 35 kaabli võrra ja tegevusraadiuse suurendamisega 5000 miili võrra, s. o. 5000 m. — 10.000 m. (Vaata tabel III.)

Kergeristlejail on suurendatud kogupaugu kaalu 270 kilogrammilt 600 kg.-le ja laskekau-



H. M. S. Dauntless (D klass).

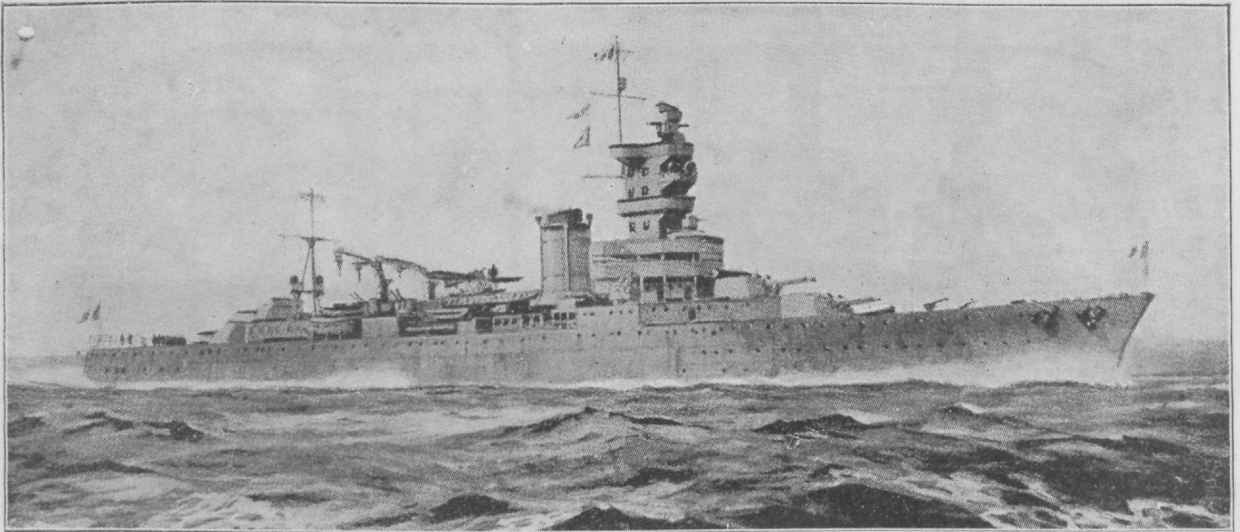
gust 45 kaablit. Ekonoomiline käik võimaldab sääraseile laevule endistest kahekordselt suurema tegevuse raadiuse ja mõningaid neist, näit.: A. Diaz (It.) on saavutanud kiiruse 42 sõlme, mis 10 sõlme suurem eelkäijate omast.

Viimasel ajal varustatakse neid juba ka soolide soomusega.

Edasi leaderite, destroyerite ja allveelaevade alal on märgata kõikide taktikaliste elementide kasvumist ja paranemist.

Juhtumil, kui rahvusvahelised normid takistavad uute laevade ehitamist, moderniseeritakse vanemad laevad. Seda tehakse kaunis põhjalikult, nii et pärast seda laev oma võimetelt vastab täielikult uuele sama-tüübilisele.

liselt oma laevaehituse programmidele vastavalt oma laevastikke rea üksustega ja jätkavad tegevust samas suunas. Eriti jõudsalt sammub Soome, kel endal stapelid ehitamiseks. Üldse takistab majanduslik surve väikeriike programmide teostamisel ja sunnib mitu ja mitu korda neid muutma, kuid vaatamata sellele täiendatakse laevastikke ja organisatsiooni järjekindlalt.



Algerie (projekt).

Ameerika iga lahingulaeva kahe-aastane moderniseerimine, näiteks, maksis umbes 60% endisest alghinnast; selle juures loomulikult nähti ette päämasinate asendamine uutega, artilleeria laskekauguse suurendamine 20 kaabli võrra, Zeniit artilleeria vahetus, miini- ja keemiavastase kaitse uuendamine, teki soomuse uuendamine jne. jne., teisiti — laev ehitati pea täiesti ümber.

Kokkuvõttes kõike seda näib, et suured mereriigid püüavad oma laevastikke varustada tüüpidega vastavalt oma operatiivsele ja strateegilisele asendile, varustades laevu igasuguste tehniliste uuendustega.

Väikeriigid — Soome, Poola, Rumeenia ja Läti on täiendanud samal ajal samuti energi-

Järgnev tabel kujutab piltlikult Poola, Rumeenia, Soome ja Läti poolt ehitatud sõjalaevu käsitletud aja jooksul, mistõttu seis 1933. a. alguses kujunes järgmiseks:

		Poola	Rumeenia	Soome	Läti
1	Rannakaitse soomuslaevad	—	—	2	—
2	Allveelaevad	3	1	4	2
3	Destroyerid	2	4	—	—
4	Kiirmootorid	—	—	7	—
5	Miinipanjad	—	1	2	2
6	Suurtükilaevad	2	4	2	—
7	Merelennukid	76	20	50	10

J. J.

K/M. C. ERN

end. Kürteni ladu
Tallinn, Pikk t. 55

Metallid, teraskaubad, rauakaubad
tehnika-tarbed, elektri-tarbed, majandus-tarbed

Kõrgeim häädu! — Madalaimad hinnad!

E. J. L.

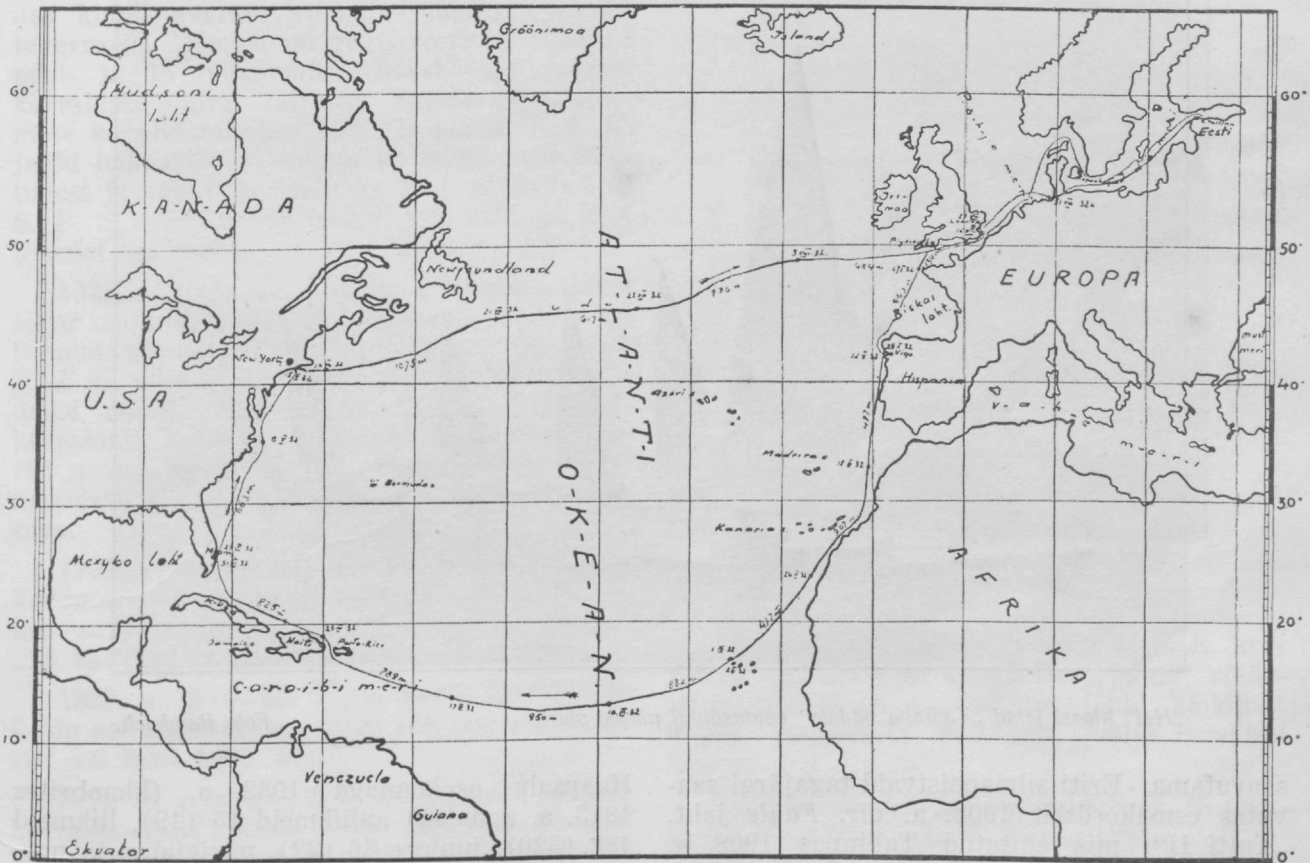
Eesti Jahtklubide arengust Eestis.

M. Püügi, Jahtklubide Liidu sekretär.

Katsun siinkohal teha lühikese ülevaate praegu Eestis teotsevaist purjesporti harrastavaist organisatsioonest — jahtklubidest.

Praegu teotseb meil mereäärsetes linnades 7 organisatsiooni — klubi, mille eesmärk peamiselt on purjespordi-harrastamine: suvel merel, talvel jääl. Need klubid on järgmised: Tallinnas — Tallinna Jahtklubi ja Eestimaa Meri-

See klubi on asutatud 1888. a. Haapsalus, kus teotses kuni 1897. aastani, mil juhatus üle toodi Tallinna, kuna Haapsalu jäi teotsema osakond. Üks selle klubi asutajaist ja esimeseks komodoriks 24 aasta jooksul oli hr. R. Gernet. Tallinnas klubi hakkas kiirelt arenema, ning 1901. a. korraldati juba rahvusvaheline Revalsteini võidusõit. 1906. a. alates aga hakati kor-



T.J.K. jaht „AHTO“ reis Tallinnast Ameerika ja tagasi.
1. novemb. 1931 - 7. sept. 1932 a.

jahtklubi osakonnaga Haapsalus; Haapsalus — Haapsalu Purje ja Sõu klubi, Pärnus — Pärnu Jahtklubi, Kuresaares — Saaremaa Merispordi Selts ja Kuresaare Jahtklubi, Narva-Jõesuus — Narva Jahtklubi. Nendest on asutatud Kuresaare Merispordi Selts ja Narva Jahtklubi Eesti Vabariigi päevil, kuna teised teotseid juba Vene valitsuse ajal.

Üheks vanemaks ja praegusel ajal suuremaks klubiks on Eestimaa Merijahtklubi Tallinnas.

raldama rahvusvahelisi võidusõite ka Tallinna lähel, „Tallinna nädala“ nime all, mida kuni tänini on peetud, välja arvatud aastad 1914—1924. Need võidusõidud peetakse iga aasta Jaanipäeva ümber ja kestavad 3—5 päeva. Need on saanud Tallinna purjesportlasile suursündmuseks, sest neist võidusõitudest võtab osa vahel rohkem kui 30 purijahti välismaalt.

Eriti suurejooneliseks kujunes selle klubi tegevus 1913. a., mil peeti ka klubi 25-aastase

kestvuse juubel. Selleks aastaks valmis Tallinnas uus klubi hoone ja peeti juubeli võistlused, mis kestsid 6 päeva ning millest võttis osa 181 jahti.

Samal aastal korraldas E. M. Y. K. ka võidusõidu Tallinnas viibivate sõjalaeva puripaatidele, millest võttis osa 22 puripaati.

Võidusõidu komisjoni aujuhiks oli laevastiku juht admiral Essen.

Ka klubi jahid hakkasid välismaa võistlustest ikka rohkem ja rohkem osa võtma ja võite

lustest. Eriti viimaseil aastail E. M. Y. K. jääpurjekad on osa võtnud järjekindlalt Riia rahvusvahelistest võistlustest ja väga edukalt. Nii tuli 1931. a. Riias E. M. Y. K. jääpurjek „E. S. Y. C. 1931“ isegi Euroopa meistriks. 1929. a. alates on E. M. Y. K. „Euroopa Jääpurjespordi Unioni“ liige.

Ehk küll Maailmasõja ajal klubi tegevus jäi täiesti seisma, on see nüüd jõudnud jahtide arvult jällegi ennesõjaaegsele tasemele, liikmete arvult isegi suurenenud. Nii oli klubil ühes



„Hai“ klassi jahid „Tallinna nädala“ võidusõidul pärast starti.

Foto Rambach.

saavutama. Eriti silmapaistvaid tagajärgi saavutas esmakordselt 1908. a. dir. *Fahle* jaht „Tutti II“, mis ehitatud Tallinnas 1908. a. Eggersi tehases. Esimese suve jooksul see jaht sai juba 17 esimest auhinda. 1927. a. võistles „Tutti V“ isegi Olümpia võistlustel Amsterdames 6 R klassis ja võitis Eestile pronksmedaali. 1925. a. alates on klubi „International Yacht Racing Union'i“ liige.

Päale purjespordi harrastamise merel E. M. Y. K. on arendanud purjesporti ka talvel jääpurjekail. Iseäranis viimaseil aastail selle klubi jääpurjekate arv on kasvanud tunduvalt. 1932. a. oli klubis registreeritud 18 jääpurjekat. Ka siin ei piirduta enam üksi kohaliku tegevusega, vaid korraldatakse ka rahvusvahelisi võitlusi ning võetakse osa välismaa võist-

Haapsalu osakonnaga 1932. a. (klambrites 1913. a. andmed) auliikmeid 15 (19), liikmeid 482 (320), juniore 36 (22), purjejahte ja purjepaate 62 (59), mootorjahte 8 (2).

E. M. Y. K. juures teotseb ka auto seksioon.

Teiseks jahtklubiks Tallinnas on „Tallinna Jahtklubi“. Selle klubi asutajaks oli päämiselt kaupmeeskond, eesotsas hr. *Schröder*'iga. Asutamiskoosolek peeti 8. sept. 1910. a., kus vastu võeti klubi põhikiri ja saadeti kinnitamisele. 3. märtsil 1911. a. see leidis kinnituse ning klubi võis oma tegevust alustada. Esimeseks ja pärastiseks kauaaegseks komodoriks oli hr. *Badendick*. Kohe alguses asuti intensiivselt küll klubi hoone ehitamisele, küll puri- ja mootorjahtide muretsemisele ja spordiharrastamisele. Nii tegid juba 1913. a. 3 klubi jahti pike-

maid sõite Baltimeres ja korraldati 2 võidusõitu. Sama aasta sügisel klubi asus sadama lõunamoolile, sest senine asukoht idamooli ääres muutus raskeks jahtide kaitseta seisukoha pärast. Aasta lõpuks oli juba klubis 10 purje- ja 7 mootorjahti. Liikmete arv tõusis 200-ni. Järgmine aasta algas juba õige lootusrikkalt. Kavatsesi korraldada juba üks rahvusvaheline võidusõit ja uues asukohas klubi hoone ehitus lõpule viia, kuid lahtipuhkenud sõda tõmbas sellest kriipsu läbi.

Uuesti T. J. K. algas tegevust 6. mail 1918. a. päämiselt sisemise tegevuse alal, kuna jahid pidid ikka veel kail seisma. Alles 1920. a. avanes klubil avaram võimalus meresportlikuks tegevuseks. Klubis oli registreeritud juba 15 puri- ja 15 mootorjahti. Suvehooaja jooksul korraldati ühine väljasõit Soome sõprussidemete korraldamiseks. 1922. a. alates T. J. K. jahid hakkasid osa võtma ka Soome võidusõitudest ja hakati korraldama T. J. K. ja Soome S. P. S. vahelisi võidusõite, mis seni on aset leidnud iga aasta.

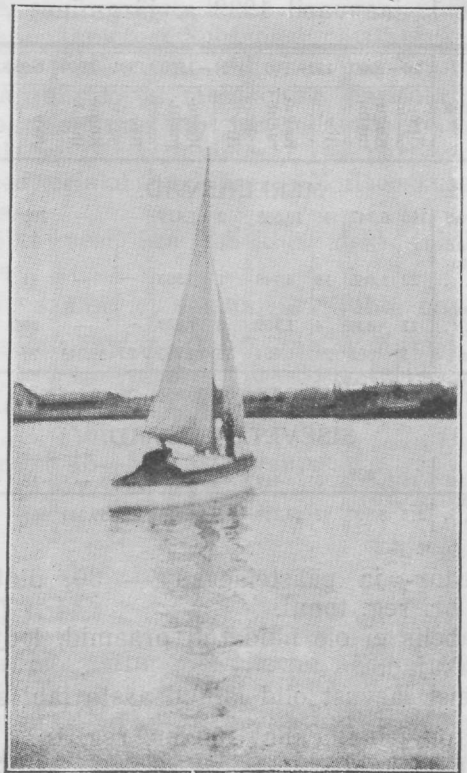
1923. a. võeti ette põhikirja muutmine, mis tõttu välja langesid need liikmed, kes huvi ei tunnud meresporti vastu ning millega algas T. J. K. elus uus ajajärk. Klubi ümber koondusid ainult meresportist huvitatud isikud; korraldati kursusi jahijuhtimiseks, organiseeriti noorte osakond, vananenud jahti materjal uuendati, alul ostu-teel, hiljem uute ehitamisega.

1929. a. alates hakati uusi jahte juba ka kodumaal — Tallinnas Kiili tehases ehitama, kus seni on ehitatud 5 uut Soome Purjeliidu „15 valööri“ ja „Hai“ klassi jahti.

1929. a. T. J. K. võttis Eesti Jahtklubide Liidu asutamisest osa, mille põhikiri registreeriti 24. mail 1930. a.

Eriti on arenenud T. J. K. pikamaa sõitude harrastamises. Klubi jahid on läbi sõitnud terve Baltimere ühes lahtedega, rääkimata alalistest sõitudest Soome saarestikku.

Klubis registreeritud jaht „Ahto“ on kannud aga klubi lipu isegi Ameerika rannikule, seejuures ära sõitnud umbes 12.000 miili. „Ahto“ algas läinud sügisel uut ümbermaailma reisi.



Purijaht „Ahto“.

Pääle omavaheliste võistluste T. J. K. korraldab igal suvel ka ülemaalse „Väina“ võidusõidu, millest on osa võtnud jahid kõikidest Eestis teotsevaist klubidest, välja arvatud Narva.

1932. a. oli klubis registreeritud 16 puri- ja 10 mootorjahti ja 6 jääpurjekat.

Ülevaade teistest klubidest järgneb.

O.-Ü. „EMBAG“

PIKK TÄNAV NR. 49 .

KÖNETRAAT 300-45.

Tehnilised ja optilised abinõud sõja- ja kaubalaevadele nagu: pikksilmad, signaalaparaadid ja nautilised instrumendid, helgiheitjad ja spetsiaalaparaadid.

E. L. S.

Eesti kaubalaevastik ja tema teenijaskond.

M. Püüert.

Ametliku registri järgi oli Eesti kaubalaevastik 1. jaanuaril 1933 a. järgmine:

Laeva liik	20—100		101—500		501—1500		1501—5000		Kokku 1.1.33. a.	
	Arv	Kogu-maht.	Arv	Kogu-maht.	Arv	Kogu-maht.	Arv	Kogu-maht.	Arv	Kogu-maht.
MERELAEVAD.										
Purilaevad	160	6.347	46	10.638	2	1.479	—	—	208	18.464
Purilaevad abimootoriga	22	1.086	18	4.948	1	583	—	—	41	6.617
Mootorlaevad	13	430	4	1.159	3	1.829	—	—	20	3.418
Aurlaevad	5	308	21	6.054	25	24.765	23	59.243	74	90.370
Kokku	200	8.171	89	22.799	31	28.656	23	59.243	343	118.869
SISEVETE LAEVAD.										
Sisevete aurlaevad	15	629	3	419	—	—	—	—	18	1.049
Kokku	215	8.800	92	23.218	31	28.656	23	59.243	361	119.918

Vedur- ja päästelaevad — 30, üldtonaaz 1.785 br. reg. tonni.

Tabelis ei ole näidatud praamid, lodjad ja jäälöhkujad.

Neist laevust olid läinud aasta läbi seisus:

Rannapurjekaid alla 100 br. reg. tn.	86 tk.
Teisi purjekaid	25 „
Purjekaid abimootoriga	17 „
Mootorlaevu	7 „
Aurikuid	10 „
Sisevete laevadest oli seismas aurikuid	10 „

Seega oli aasta läbi tegevusetu kaubalaevastikust:

	üldarvust	Nende kogu-mahutusest
Rannapurjekaid alla 100 br. reg. tn.	52%	49%
Teisi purjekaid	52%	49%
Purjekaid abimootoriga	42%	27%
Mootorlaevu	35%	38%
Aurlaevu	11%	2%
Sisevete aurlaevu	56%	82%

Mereaurikute seisva tonaazi vahekord on väikesem, sest seismas on pääasjalikult väikesemad laevad.

1932. aasta jooksul on registrist maha kustutatud laevu järgmiselt: purjekaid alla 100 br. reg. tonni — 10 tk. 442 reg. tonni mahutusega; nendest 3-le on sisse pandud abimootorid ning seega abimootorlaevade registrisse kantud; suuremaist purjekaist on hukkunud 1 —

„Emilie“ — 250 br. reg. tonni. Abimootoriga purjekaist on maha kustutatud 1 laev — 311 reg. tonni.

Juure on tulnud: purjekaid alla 100 br. reg. tonni — 4 tk. — 172 reg. tonni, suuremaid 1 — 716 br. reg. tonni („Atlas“ — Pärnu), seega purjekate üldtonaaz tõusnud 196 reg. tonni võrra, laevade arv aga vähenenud 6 võrra. Abimootoriga purjekaid alla 100 br. reg. tonni on juure tulnud 8 laeva — 489 reg. tonni ja üks — 312 reg. tonni, seega abimootoriga purilaevade arv üldiselt suurenenud 8 laeva võrra, tonaaz aga 490 tonni võrra. Mootorlaevu on juure tulnud 7 tk. üldmahutusega 210 reg. tonni (2 riigi mootorlaeva, mis sadamate teenistuses, ei ole arvesse võetud). Aurikuid on juure tulnud 12 tk. üldmahutusega 17.796 reg. tonni. Mootor- ega aurlaevu 1932. a. ei ole ära läinud.

Nii näeme, et Eesti kaubalaevastikust 1932. aasta jooksul on: rannasõidu purjekaid alla 100 br. reg. tonni vähenenud 6 laeva võrra — 270 br. reg. tonni, suuremate purjekate arv on jäänud endiseks, tonaaz tõusnud 466 tonni võrra. Abimootoritega purjekate, mootor- ja aurlaevade arv on suurenenud 27 laeva ja 18.496 reg. tonni võrra.

Siin ei ole arvestatud laevu, mille mahtuvus alla 20 br. reg. tonni, ja sisevete laevu, mille arvus suuremaid muudatusi ei ole olnud.

Missugune on siis selle laevastiku deki juhtkond? Palju nendest ja mis alal nad olid teenistuses, seda näeme alljärgnevast tabelist:

	Aurlaeva juhte	Purilaeva juhte	Aurlaeva tüürimehi	Purilaeva tüürimehi	Deki mehi	Kokku laevast teenistuses	Kokku maal teenistuses ja töötajad	Kokku
Kaugesõidu kaptenid	58	17	27	1	2	105	85	190
„ tüürimehed	10	14	49	10	4	87	104	191
Ligisõidu kaptenid	6	8	19	4	1	38	43	81
„ tüürimehed	3	4	13	7	9	36	63	99
Segadiploomiga	11	6	4	1	2	24	29	53
Kipparid	7	84	1	4	23	119	118	237
Kokku	95	133	113	27	41	409	442	851

Kui nüüd deki juhtkonna üldarvust lahutada rannasõidu purjekate juhud — kippareid 237 meest, siis saame, et ligi- ja kaugesõidu laeva-juhte on 614, kellest, kui lisandada ka

sadama ja Veeteede Valitsuse laevad, on leidnud laevades teenistust möödunud aastal ainult umbes pooled (420 meest).

Sellest juhtkonna üldisest arvust on veneaegse haridusega ja diplomiga umbes 350 meest. Teised on saanud kas Eestis kutsehariduse või täiendanud oma veneaegset diplomi.

Kust on siis meie kaubalaeva juhid pärit?

Riigi Statistika Keskbüroo on koostanud vastavad andmed „Meremeeste Kodus“ registreeritud meremeeste päritolu kohta, kusjuures aluseks on võetud meremehe enese või vanemate alaline elukoht, või kus nad on elanud kauemat aega. Neist andmeist näeme, et deki juhtkonnast 70% on pärit maalt ja 30% linnadest. Maakondadest on esikohal Lääne maakond — 21,3%, siis Viru maakond 16,6%, Pärnu maakond — 11,1%, Harju maakond — 9,9%, Saare maakond — 8,9%, teised maakonnad on annud ülejäänud väikese osa. Linnadest on esikohal Tallinn — 17%, siis Pärnu — 5,6%, Haapsalu, Kuresaare, Baltiski, Tartu annavad igaüks umbes 1,5%, teised linnad tunduvalt vähem.

Need andmed on, nagu tähendatud ülemal, ainult nende kohta, kes registreeritud „Meremeeste Kodus“. Kui siia liit veel need laevajuhid, kes on registreeritud ainult „Laevajuh-tide Seltsis“, siis muudab see üldist pilti ainult Tallinna suhtes, kus tuleb liita 60 juhti. Nii näeme, et laevajuhi-kutse valikul on suurem osa rannaäärsetest kohtadest päritoluga.

Teise pildi saame küll, kui puudutame ma-sinaala juhtide ja meeskonna päritolu. Säälnäeme, et suurem protsent sellel alal teotsevad isikuid on pärit linnadest, kus paremad võimalused erialal hariduse ja kutseoskuse saamiseks.

Võiks veel ära märkida deki juhtkonna vanuse.

Siin saame, et suurim arv juhte on:

kaugesõidu kapteneist 40—44 a. vanuseid	21%
„ tüürimehist 30—34 a. „	34%
ligisõidu kapteneist 30—40 a. „	23%
„ tüürimehist 25—30 a. „	34%
kippareist 45—50 aasta vanuseid . . .	22%

(Järgneb.)

Meie sadamad.

Vastavalt meie kliimalistele oludele võime Eesti sadamad jagada kahte gruppi:

1) aasta läbi teotsevad sadamad ja 2) hoo-aja sadamad.

Esimesse liiki kuulub meil kaks sadamat: Tallinna ja Baltiski, kuna kolmas — Jaagurahu sadam Kihelkonna lahes, tahtes küll kuuluda samasse sadamate liiki, ei küüni siiski selleni oma vähese laevade läbikäigu tõttu talvekuudel. Nii ühelt poolt. Teiselt poolt: ta nõuab siiski, vaatamata kõige läänepoolsele asetusele, laevasõidu julgeoleku kindlustamiseks alatist jäälohkuja kohalolemist.

Teise gruppi kuuluvad peaaegu kõik muud Eesti sadamad.

Kaubanduse iseloomu seisukohast võiks veel järgmine sadamate liigitus tulla kõnmesse:

a) väliskaubanduse sadamad, b) rannasadamad, c) kalasadamad.

Väliskaubandusest võtavad meil osa suuremas ulatuses Tallinna, Pärnu, Baltiski sadamad, vähemas ulatuses Kunda, Narva-Jõesuu, Loksa ja Jaagurahu sadamad. Narva-Jõesuu, mis enne Maailmasõda omas võrdlemisi suure väliskaubanduse, on peaaegu kaotanud oma tähtsuse praegu osalt madala vee tõttu, osalt aga raudtee juurepääsu puudumise pärast sadamakaidel. Loksa ja Jaagurahu sadamad omavad osalise väliskaubanduse tähtsuse ainult oma

eritööstuste tõttu, mis asuvad nende sadamate ligidal.

Rannasadamad on määratud pääasjalikult rannasõiduks ja omavad teatud tähtsuse ka läbikäimises Soome, Läti ja Rootsiga, muidugi peamiselt kaubaveo alal, kuna reisijate veos on neil tähtsus läbikäimises Läti ja osaliselt ka Soomega.

Kalasadamaid Eestis peaaegu ei ole, välja arvatud Tallinna kalasadam, Haapsalu ja Kuresaare Tori sadam, kuid viimane, olles linnavalitsuse korras hoida, on niivõrd lagunenu kaiga, et laevade sildumine sääl on praegusel momendil peaaegu võimatu. Kalasadamaiks kasutatakse rannikus looduslikult sobivaid varjupaiku, mis rahuldavad aga tihti ainult osaliselt nõudeid.

Eesti oma 15-aastase iseseisvuse kestel on suutnud väliskaubanduse ja rannasadamate arendamise alal teostada õige palju, kuna kalasadamate küsimus kalapaatide siirdumisega mootoritele, on esile kerkinud akuutselt viimasel kolmel aastal, ja sel alal töö on alles algatmel, nii et nimetamisväärsset pole veel tehtud peaaegu midagi.

A.

Tallinna sadam.

Väliskaubanduse alal Tallinna sadam on arenenu õige edukalt, kui siia arvata uute

kaide (Lääne mool, Tehaste bassein ja Uue sadama kaid) juuresoetamine kaubanduslikuks tegevuseks, raudtee ja sõidukite juurepääsu tee lahendamine kaidetele ja sadamast läbikäimiseks, siis laiarööpalise raudtee küsimust sadamas võib lugeda täiesti rahuldavalt lahendatuks. Kuid kitsarööpalise raudtee juuretoomine kaidetele on muutunud tõsiseks küsimuseks, arvestades seda, et ka uute kitsarööpaliste teede juureehitamisega kitsarööpalise tagamaa on suurenenud tunduvalt. Tallinna sadam omab praegu kitsarööpalisi teid ainult Vana sadama Bassein nr. 1 lõunakaldal ja Viktooria sillal, kuna Baikovi sillal puudub ta täiesti. Maieri ja Clayhillsi kanalite osalise sulgemise ja täitmisega aga see küsimus on ilma suuremate kuludeta teostatav ja arvatavasti lähemal aastail suudetakse see ehk ka reaalselt läbi viia. Tallinnal puudub praegu aga täiesti rannasadam. Seetõttu rannasõidu laevadel tuleb leppida vabade kohtadega väliskaubanduse kaidel ja leppida kõigi sekeldustega, mis toob neile säärane olukord kaela. Arvesse võttes aga praegust rahvusvahelist laevasõidu vähenemist ühelt poolt ja tugevat tagasiminekut rannasõidus teiselt poolt, tuleb selle olukorraga lähemal aastail leppida ja lõplikult väljakujunenud rannasõidu suurusele arendada kalasadamad rannasadamaks, muidugi kui olud peaksid seda nõudma.

Üheks puuduseks Tallinna sadamas loetakse jahtklubi asupaika keset kaubasadamat, kuid praegustes oludes jahtklubidele teise koha andmine on seotud tõsiste raskustega, ja jahtklubide paigutuse küsimus tuleb tulevikus lahendada ühiselt rannasadama küsimusega.

Tähtsamaks küsimuseks Tallinna Vana sadama tulekahju julgeoleku küsimuse seisukohast tuleb lugeda nafta- ja bensiinipaakide asumist keset metsamaterjali mahapaneku kohta. Oma ajal oldi arvamisel, et Uue (Miini) sadama väljaehitamisega on võimalik metsamaterjali koondata viimasesse, kuid tegelik elu näitab, et see osutub võimatuks. Miinisadam, omades 18 jalga sügavust, ei võimalda igale laevale juurepääsu, ja teiselt poolt: Miinisadam ei oma ühtki kitsarööpalist teeharu, aga viimase toomine Miinisadamasse on seotud suurte kuludega. Kitsarööpalise raudtee puudus määrab aga metsamaterjali tagamaadeks ainult laiarööpalise raudtee piirkonna, mis aga metsakaubanduse seisukohast on vastuvõtmatu. Õlitööstuse arenguga ja eesti õli välisturu võitmisega peab paratamatult arvestama tanklaevade läbikäimise suurenemist ja seega ka uute paakide ehitamise vajadust. Sellest seisukohast välja minnes peab õlisadama asukoht olema ette määratud ja ka tema osaline väljaehitamine ette võetama. Petrooleumisadama asupaigaks on kavetatud Pal-

jassaare idapoolne rand, kus praegused looduslikud sügavused võimaldavad sadama ehitamist ilma suuremate raskusteta. Endiste dokkide töökodade juures asuvad Vene nafta hoiupaigad võimaldaksid osaliselt ka edasiarendamist, kuid nende asupaik on liig linnale lähedane ja ka laevade juurepääsuteede süvendamine õige kulukas.

Eesti kaubalaevastiku arenguga tuleb Tallinna sadamal kokku puutuda ka talvitamise võimalustega suuremas ulatuses kui see seni on tulnud esile. Sadama arendamisel on silmas peetud pääasjalikult teotsemaid laevastikke, kuna remondiks ja talvitamiseks Vana sadam pakub vähe võimalust vähemagi sadama läbikäigu intensiivsuse juures. Uus sadam oma rahutu veepinnaga ei anna ka selleks kuigi suuri võimalusi. Heeringalaevastikul tuli tänava endale valida talvitamiseks Vene-Balti tehase sadam.

Paistab, et kuiva dokkide aukude avamisega sadama poole avaneb sääl esialgselt küllaldane varjatud veeala laevade paigutamiseks talvekorterisse; kallastel tuleb soetada küllaldased sooliised trosside kinnitamiskohad, milleks küllalt sobivaks osutuvad maasse kaevatud vanad sõjalaevade ankrud, mida Veeteede Valitsusel küllaldaselt tagavaraks.

Pärnu sadam.

Olles väliskaubanduse hooaja sadam, teotseb väljaveo alal pääasjalikult metsavedudega, mis on määratud ka sadama arengu, nõudes sadamalt küllaldaselt maa-alasid metsamaterjali mahapanekuks ja raudteede juurepääsu mahapaneku platsidele ja kaidetele. Riikliku laadimise kai joone suurenemisega päälpool nahksilda ja käimasolevate maa-alade täitmise töödega ülalpool neid kaisid, suurendatakse metsa mahapaneku maa-alasid ja hõlbustatakse raudtee juurepääsu kogu riikliku kai joonele. Vist need tööd peaksid rahuldama lähemaks kümneks aastaks kõiki ettetulevaid nõudeid, sest erasillad saeveskite juures võtavad osa kaide koormatust endi päale, vähendades riiklikku kaide koormatust ja ka metsamaterjali ümberlaadimise kulusid. Metsamaterjali väljaveo suurenemisel võivad ka uued erasillad kas või ajutist laadi üles kerkida ja sadama läbilaske elunõuete kõrgusel hoida.

Pärnu sadama laevasõidu suuremaks takistajaks on linna nahksild, ja selle silla asetamine alalise sillaga peaks olema kui Pärnu sadama nii ka Pärnu linna lähema tuleviku mureks. Muidugi tekitab silla asupaiga valiku küsimus tõsiseid vaidlusi. Pärnu linna ja kaubaärise seisukohast peetakse loomulikuks, et uus alaline sild peaks asuma praeguse nahksilla kohal, kuid

säärane sillapaigutus lõikab sadama kaid kahte ossa. Puht-sadama huvides peetakse samuti loomulikuks silla üleviimist ülespoole Elektri-jaama ja riiklike kaide vahele. Küsimuse otsustamisel peab mõõduandvaks kujunema silla ehitamise kulud ühes ja teises kohas, kuid esimesel juhtumil peaks sild olema lahtikäidav, avausega, mis võimaldaks merelaevade läbilaskmist, kuna teise paigutamise juures võiks juttu olla ka kaarsillast säärase avause kõrgusega, et pukseerlaevad ja praamid suudaksid silla alt valitsevate ka kõrgemate veeseisude juures vabalt läbi pääseda. Sel juhtumil Pärnu sadam kujuneks välissadamaks allpool silda ja rannasadamaks ülalpool silda, mis hoiaks ära süvenduskulud ülalpool uue silla asupaika ja seega vähendaks osaliselt sadama korrashoiu kulusid.

Baltiski sadam.

Sellele sadamale tuleb vaadata kui Tallinna abisadamale ja tema tulevikuks võiks olla vabasadam kas või ainult erikaupade jaoks. Tehnilist väljaarendamist ta ei nõua praegu ja tulevikuski tuleks sellest hoiduda, arvestades suuri kulusid, mis see sadam on nõudnud juba Eesti iseseisvuse ajal.

Narva-Jõesuu.

Eesti iseseisvuse algaastail omas teatud tähtsuse metsaveo alal, kuid metsakaubanduse tagasiminekuks tähtsus vähenes. Kulutusi sadama süvendamise alal tuli kokku tõmmata ja Narva-Jõesuu süvendamisest täiesti loobuda. Praegusel momendil on sadamal enam-vähem kohalik rannasõidu tähtsus ja osaline tähtsus läbikäimises Soome saartega. Nagu alguses nimetatud; sadam ei oma raudtee tagamaid raudteede puudumisel sadama kaidel ja ka loomulik siseviste veeteede tagamaa on poolitatud Narva koga, mis võimaldab ainult parvetatava materjali (propsid, palgid) otsest väljaviimist Narva-Jõesuhu. Kui Narva kosk omaks lüüsid ja võimaldaks sisevete lotjadele väljapääsu otsekohe Narva-Jõesuhu, võiks sadama elustamine esile tulla. Lüüside ehitamine nõuaks 2 miljonit krooni kulu; lüüside ekspluateerimine ilma juuremaksuta väheste loodetavate läbikäikude juures ei oleks mõeldav. Meie oludes on täiesti läbiviidamatu Narva-Jõesuu sadama tagamaa suurendamine siseviste veeteede kaudu, seda rohkem, et kliimalised olud võimaldavad navigatsiooni alalhoidu max. 7 kuud aastas. Raudtee juuretoomine Narva-Jõesuu sildadele oleks ehk ennem mõeldav, kuid praegustes oludes ei näi olevat selleks otsest vajadust.

Loksa ja Kunda sadamad.

Praegu nad teotsevad pääasjalikult rannasõidu ja Soomega läbikäigu sadamaina. Kui nende sadamate arendamisest võiks juttu olla, siis vist ainult Kunda sadamast, mis teatud ulatuses, raudtee kaudu, võib suviseks hooajaks omada Virumaa õlitööstuses tagamaa. Kunda sadama arendamine on aga eratööstuse huvide piirkonnas, mistõttu ka algatus ja finanseerimine peaks tulema ka samadest ringkondadest.

B.

Rannasadamaid omame praegusel ajal — Eesti põhjarannikul: Vergi, Mahu, Kunda, Tsitre; Eesti läänerannikul: Dyrhamn (ankruplats), Rohuküla, Haapsalu, Virtsu.

Hiiumaa rannikul: Heltermaa, Hiiu-Suur-sadam, Kärkla, Sõru, Orjaku.

Muhu ja Saaremaa rannikul: Kuivaste, Roomassaar, Mõntu, Orissaar, Taaliku, Leisi, Triigi.

Neist sadamaist on Eesti ajal välja ehitatud Vergi, Sõru, Leisi, Triigi, Orissaar ning põhjalikult korda seatud Rohuküla, Hiiu-Suur-sadam, Mõntu, Virtsu, Kuivaste.

Vergi sadama moolid on välja ehitatud, kuid tarviline rannasadama sügavus seespool moole on kättesaamatu, nii et lähemas tulevikus tuleks teostada süvendustööd, et võimaldada rannasõidu laevadele sadamat varju- ja talvesadama kasutada.

Sõru sadam nõuab ka lähemas tulevikus süvendamist, et laevad suudaksid otse kai ääre pääseda, mis aga praegu võimatu, ja laevadel tuleb oma kaupu maale anda paatidesse ümberlaadimisel.

Mahu sadam omab Viru rannikus kartuli-väljaveo sadamana ja Soome saartega läbikäimises tõsise tähtsuse, kuid praegune hädaliselt varjatud veela sunnib laevu tihedalt külgekülje vastu seisma ega paku laevadele tõsist hädaohutut varju, nii et siin tuleks kas moole pikendada ja, võib-olla, ka osaliselt süvendamisega suurendada ankurdamise veela.

Kärkla sadam on praegu erasadam nõrga väljaehitusega, kuid suudab oma ülesandeid esialgselt täita, kuigi laevade varjusadamana ei oma hääd kuulsust. Vähe on aga praegu välja-vaateid, et erakapital avaldaks siin lähemas tulevikus suurt aktiviteeti, arvesse võttes, et rannasõidu läbikäigud kipuvad vähenemisele, mis ei jäta oma mõju avaldamata ka sadama tulukusele. Olles Hiiumaa tähtsaimaks sadamaks, vääriks küll suuremat tähelepanu, kuid ainult sadama riigistamine võiks siin pöörde tuua, mis

aga praeguse riigikassa seisukorra juures oleks ehk valesamm.

Nagu see lühidane ülevaade näitab, on meil rannasadamate alal küll lähemas tulevikus kindlad ülesanded, et pooleli-olevad ehitused lõpule viia. Kuid uute rannasadamate ehitamisest tuleks praegusel ajal hoiduda, enne kui ei kujune välja meie rannasõidu alaline suurus, millele ei jäta mõju avaldamata ka omnibuse-liinide konkurents nende võrgu suurenemisel.

C.

Kalasadamad. Nagu alguses nimetatud ei oma Eesti välispool linnu peaaegu ühtki kalasadamat. Iseäranis vaeslapse seisukohta on jäänud sadamate alal meie väikesemad saared, mil sadamad on sama tähtsad kui maa-aleville raudteejaam või külale korralik väljapääs maanteele. Saared nagu Ruhno, Kihno, Vormsi, Prangli ja muud peavad mannermaaga ühendust küll mootorpaatidega, kuid kodusaarel paatidel ei ole varjupaika ja raske mootorpaatide vinnamine kaldale ei ole igalpool nii kergesti teostatav. Esimeses järjekorras tuleks vist saartele ehitada mootorpaatide varjusadamad väikeste maandumissildadega, kusjuures tähtsamaiks tuleks lugeda: Vormsi, Kihno, Ruhno, Prangli. Uurimistööd Vormsi, Kihno ja Prangli kohta on juba teostatud, mõnede kohta ka projektid ja eelarved koostatud. Praegu käib ka Vormsis hädaabitööde korras sadama ehitamine. Nende sadamate ehitamise eelarved kõiguvad 15.000—20.000 krooni vahel vastavalt põhja reljeefidele. Paistab, et säärased summad peaksid leiduma nende sadamate ehitamiseks, hädaabitööde korras, et ära hoida liigset riigi eelarve koormamist.

Päale saarte sadamate ehitamist tuleb asuda ranniku kalasadamate ehitamisele esimeses

järjekorras, silmas pidades kalapaatide rohkust ja ümbruskonna hädaohtlikkust kalapüügi seisukohalt.

1929. aastal Põllutöoministeriumis peetud koosolekul määrati kalasadamate kava ja nende ehitamise järjekord, kuid kas seda kava suudetakse täies ulatuses teostada lähema kümne aasta jooksul, jääb küsitavaks.

Pean soovitavaks järk-järgulist ehitamist ja esimeses järjekorras väikesemate kuludega seotud ehituste teostamist, kusjuures aga demagoogilised põhjused sadamate ehitamise vajaduse määramisel peaksid kõrvale jääma.

D.

Nagu ülevaade näitab, meil on elulisi ülesandeid sadamate arendamise ja ehitamise alal, millest mõned välditamatud juba lähemas tulevikus. Avalikkude tööde korraldamisel tööfondi arvel, samuti igasuguste talviste hädaabitööde korraldamisel peaks saarte ja rannaelanike vajadusi silmas pidama ja neid teostama riigi kandejõu kohaselt ka järk-järgult. Ei pea unustama, et sadamate ehitused ei nõua suuri materjalikuluseid, ei nõua mingisuguseid valuutakulutusi, vaid suurem osa eelarve summadest läheb tööjõule, see on ringvoolu rahva hulka. Peab silmas pidama, et kivi kui sadamate pääehitusmaterjal omab väärtuse kohaletoomisega veokulude näol, kuna rannas või põllul tal väärtust ei ole. Eeskuju saarte ja ranniku eest hoolitsemise alal peaksime võtma Soomest, kus peaaegu ühelgi vähegi suurema elanikkude arvuga saarel või rannas ei puudu oma paatide varjupaik ja maandumissild. Soome ei ole saavutanud seda ühe aastaga, vaid järjekindla püsiva tööga, silmas pidades ka välispool linnu asuvate elanike huve ja elu olukorra tõstmise vajadusi.

E. A.

Priisiõigus ja selle rakendusnormid Eestis.

G. Laagus.

1. Sissejuhatus ja üldmõisted.

Meresõja-õiguse normide kogud oma rahvusvahelises ulatuses sisaldavad suuremalt jaolt materjalõiguse norme priisiõigusest. Kogu meresõja-õiguse üldmahust priisiõigus läbib punase joonena, mis on esitanud nüüdisajal ja ka ajaloolises sündmuste kuhjumises määratu tähtsat osa rahvaste võitluses merel ja ilmnenud relvade taktilise käsitluse kõrval võimsa

tegurina vastaspoole merekaubanduse ja riigimajanduse nõrgestamise alal.

Võrdluseks priisiõiguse mõiste alal peatun sõjaõiguse normel maasõja alal, kus vastavate konventsioonidega on kindlaks määratud sõja-saagi mõiste, mille alla kuulub vaenlase riiklik vara, kuna vaenuriigi kodanikkude eraomandus jääb sõjaõigusest puutumata, välja arvatud rekvisitsioonid.

Kuid ajaloolises arengus meresõja-õiguse alal laieneb sõjasaagi mõiste ka vaenuriigi kodanikkude eraomandusele ja pääle selle veel — mis täitsa omapärane meresõja-õiguse süsteemis — *meresõja saagiõigus laieneb ka erapooletu riigi kodanikele*.

Rida norme, mis käivad eelpool mainitud eraomanduse kohta, leiavad käsitlust priisiõiguse alal.

Eelpool rõhutades priisiõiguse tähtsust rahvusvahelises elus, pean ka mainima, et veel tänapäeval priisi materjalõiguse alal puuduvad siduvad rahvusvahelise ulatusega õiguslikud normid ja sel alal leiab käsitlust iga riigi sise-seadlusandlusega maksmapandud normid, mis baseeruvad Pariisi 1856. a. konventsioonil ja 1909. a. Londoni deklaratsioonil. Viimane on jäänud üldse riikide poolt ratifitseerimata, kuid mereõiguse normid on võetud seadusandluses aluseks kui tavaõigus, peaaegu kõigis mere-riiges.

2. Ajalooline ülevaade.

Et priisiõigust mõista, peame lühidalt peatuma tema ajaloolisel arengul.

Priisiõiguse tähtsam osa *meresõja saagiõigus* on ürgajast tuntud mõiste, kuid selle piiramine meresõja-õiguse normega teostub alles 13. sajandil n. n. „*Consolato del Mar*“ega. Tollal pärast Rooma riigi langust polnud tärganud veel Vahemerel võimas merejõud, ja meresõjas kasutati väga palju n. n. kaaprite laevu. Need olid oma või võõra riigi palgalised laevaomanikud, kellele anti riikide poolt õigus röövida vastaspoole kaubalaevu. Hiljem need kaaprid jätkasid ka rahuajal oma tegevust, mis Vahemerel kutsus välja suure meresisside ohu. Hiljem mereriikides sõjalaevastiku moodustamisega ja meresisside hävitamisega kasutatakse edasi kaapreid meresõjas, kuid siin need alluvad juba nagu ka riigi oma sõjalaevad vastase kaubalaevade vallutamisel väljakujunenud tavaõiguslikele normele. Need normid olid koostatud n. n. „*Consolato del Mar*“ (1370. a.), mis näeb ette vaenulise laeva kohta: „igauks teab, mis tal teha tuleb“, s. t. ära võtta. Sõbraliku laeva (erapooletuse mõiste oli veel võõras) suhtes oli maksev norm, et laevalt konfiskeeriti vaenuriigi laadung, kuna laev ja sõbraliku riigi laadung jäeti vabaks. Vastuhakkamise puhul aga kuulus laev hävitamisele.

Oma hilisemas ajajärgus meresõja saagiõigus arenedes tunneb 16. sajandil juba erapooletuse mõistet, ja siis lööb läbi põhimõte: „Laev vaba — on ka laadung vaba“ ja ümberpöörduvalt: „mittevaba laev — ka laadung mitte-

vaba“. Hiljem tuleb esimesele põhimõttele lisaks veel *konterbandi mõiste*, mida ei arvata vaba laadungi hulka.

Seega esineb sõja konterbant esimest korda 1584. aastal ühes Prantsuse ordonaunzis ja selle all mõisteti sõjatarbeks vajalikke kaupu.

Nagu näeme meresõja saagile lisaneb juba konterbandi mõiste; ja need mõisted on tollal reguleerimas priisiõiguse rakendust. Sõja-konterbant saab oma kindlamad alused alles Inglise teadlase Grotiuse poolt 1625. a., kes seda liigitas 3 liiki:

a) kaup, mis sõjapidamiseks kasutatav; b) mis ei ole sõjatarbeks ja d) mis võib ka sõjatarbeks kasutada.

Säält hiljem areneb edasi juba konterbandi mõiste, jagunedes *absoluutseks ja relatiivseks konterbandiks*, kusjuures veel eri vabaleht on kaupadele, mis ei kuulu konterbandi õiguse alla.

17. sajandi esimesel poolel priisiõigus laieneb veel *blokaadi*-õiguse rakendusega. Blokaadiõiguse tekkimine ulatub 17. sajandi keskele, kus juba meresõja taktika tunneb vastase laevastiku sulgemist mõnesse sadamasse. Kuna tollal sõjalaevastiku üheks ülesandeks oli kaubalaevade saateteenistus, s. o. neid kaitsta mereretkil, siis vastase laevastiku sulgemisega mõnne sadamasse takistati ka tema merekaubandust. Sellest hiljem arenes *kaubandusblokaad*, millise meresõjaõigusliku instituudi juures oli keelatud ka erapooletute riikide laevaldel liiklemine blokeeritud sadamasse või rannikule. Inglise ja Prantsuse sõdade kestel 17. ja 18. sajandil kasutati väga palju blokaadiõigust, kusjuures see oli teostatud tihti fiktiivselt, s. o. ilma vastava merejõudude üksusteta. Nii kujunes n. n. „paberipäälne blokaad“. Blokaadiõigus tõusis oma õitsepunktile Napoleoni sõdade puhul, kus Inglismaa kuulutas välja kogu Prantsuse ranna blokaadi, millele Napoleon vastas *kontinentaalblokaadiga*, mis väga piiras Inglismaa teo- võimet.

Ühes elmistite instituutide tekkimisega ilmub ka sõjalaeva poolt *kaubalaevade saateteenistus*. Seda kutsus välja sõdivate poolt liig suur omavolitarvitamine merepriisi võtmistes ja, et seda vältida, mereriigid andsid kaubalaevadele saateks kaasa sõjalaevu, mis pidid relvade jõuga kaitsma kaubalaevu kallaletungi eest. Seda näeme esimest korda 1613. a. Rootsimaa poolt teostatavat.

Üldembargo leidis ka juba 1370. a. *Consolato del Mar* põhjal käsitlust — s. o. kogu kaubalaevade liikumise keeld oma sadamas, mis teostus sõjaalgel ja mil võimaldus vastaspoole kaubalaevu oma sadamas kinni pidada ja neid hiljem konfiskeerida.

Mis puutub laevade kinnipidamisse merel, siis see on määratud juba 1659. a. Pürenei kokkuleppes kindlaks, mis üldjoontes on olnud maksev tänapäevani.

Sõjasaagi õiguse alal tuleb hiljem teravne- mist ette, kusjuures 1756. a. jälle Inglismaa poolt öeldakse üles kokkulepe „vaba laev — vaba laadungi“ kohta.

Ühenduses sellega tõlgitsetakse „vaenlase“ ja „vaenlase omanduse“ mõistet laiemalt. Tollal esineb ka üks piiramus, erapooletuse vastase tegu (assistance hostile, unneutral service), mis nägi ette erapooletu laeva poolt mõne vaenuriigile teene sooritamist, mis põhjustas erapooletu laeva vallutamist.

Uus piiramus tekkis 1674. a. veel n. n. „litsentsretki“ näol, mille all mõisteti era- pooletu laeva retki vaenuriigi sadamate vahel,

milline eelõigus rahuajal oli ainult vaenuriigi laevadel. Litsentsretki sooritanud erapooletu laev kuulus konfiskeerimisele.

Ühenduses sellega tekkis jälle erapooletute laevade „adopteerimine“, mis tähendas erapoo- letu laeva siiret vaenuriigi lipu alla, kus see laev aga kuulus samuti sõjasaagi mõiste alla vastaspoole juures.

Uue piiramise priisiõiguse alal tõi normaalse priisiõiguse kujunemine, kus juba 1589. a. Ing- lismaal priiside üle otsustamine allus priisi- võtjariigi kohtumõistmisele, kusjuures „vaenu- riigi laadungi“ mõiste laienes igasuguste vaenu- riigi saadustele, mitte arvestades selle oma- nikku. Vaenlase mõiste tehti kindlaks Inglis- maal omaniku elukohaga ja Prantsusmaal riigi- kodakondsusega.

(Järgneb.)

15 m² ühtlustüübi jääpurjek.

Tehnika arenemisega on saavutatud ka jääpurje- kate ehitustes viimaseil aastail suuri edusamme. Nii näeme, et iga aastaga tuleb uusi jääpurjekaid juure, mis on kiiremad ja täiuslikumad endistest. Nii osutub jääpurjek, mis ehitatud mõne aasta eest, nüüd juba

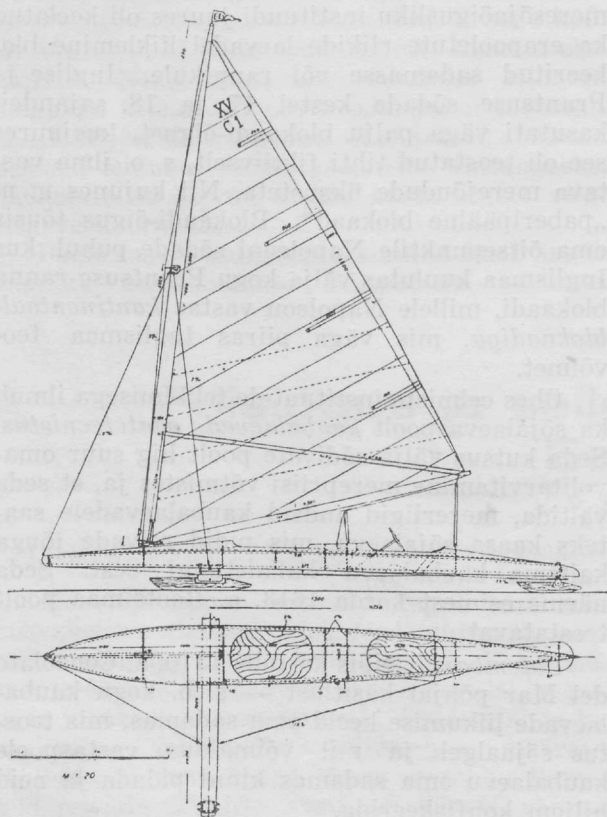
vananenuks ega suuda võistlustel enam pidada sammu. Tahtmata tekib selle omanikul soov ehitada uus pur- jek. Kui see mõne aasta eest, kui majanduslik olukord oli lahedam, veel oli võimalik, siis nüüd, kus majan- duslikud võimalused vähenevad, osutub see paljudel kättesaamatuks, ning varemalt ehitatud purjeka oma- nik peab leppima ainult lõbusõitudega, sest võidusõidul ei suuda tema uematega võistelda. Seepärast tekkis purjespordi harrastajate seas mõte: välja töötada jää- purjeka tüüp, mille ehitustingimused määrataks kind- laks, nii et kõik purjekad, mis ehitatud nende tingi- muste kohaselt, oleksid ehituselt ühesugused ning kuu- luksid seega ühte klassi. Ka avaldati soovi, et selle ehitus ei tohiks liig kalliks minna, mis teeks tema omandamise suuremale hulgale raskeks.

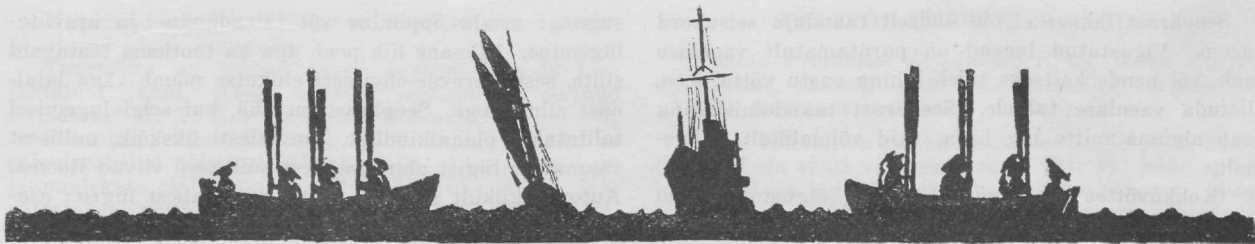
Seda mõtet pooldas ka Euroopa Jääpurjespordi Union. Neil põhjustel ongi nüüd tuntud purjesportlane ja jääpurjekate konstrueerija ins. Holst — Tallinnas konstrueerinud ühe „15 m² ühtlustüüpi jääpurjekaks“ (15 m² Eintyp-Eisyacht).

Sellisel ehitatud jääpurjekail nüüd korraldatakse ka rahvusvahelised võistlused meistri nimele ja Olüm- pia võistlused.

Sellega ei taheta sugugi takistada jääpurjekate konstruksiooni arenemist, vaid teissuguse ja uema konstruksiooniga purjekad saavad võistelda eriklassi- des, nii kui see ka purijahtide juures on läbi viidud. Tahetakse luua ainult võimalus sportlasile, kes on huvitatud ka võistlusist, oma võimet näidata võidusõi- tudel, ilma et neil pruugiks karta seda, et konkurendil on uuem ja paremini konstrueeritud purjek.

Pildil ins. Holsti poolt konstrueeritud E. J. U. 15 m² ühtlustüüpi jääpurjeka skits. Mõõt: 1:80.





Välismaist kirjandust.

MARINE-RUNDSCHAU. JANUAR 1933.

1. Kontradmiraal Gadow. — Sõda, sõjaline jõud ja majandus.

Autor selgitab, kui võrd lahutamatu on seotud rahvamajandus riikliku sõjalise jõuga: nad peavad olema kooskõlas, ja aluseks on alati maksivad looduse-seadused. Kuni Maailmasõjani see küsimus polnud kõigile rahvaile küllalt selge. Selle vastu eksiti kõikjal, kuigi terve inimkonna ajalugu koosneb võitlustest oma riikliku rahvamajanduse hüveks, ükskõik millisel ettekäändel need võitlused ette võeti. Maailmasõda selgitas täieliselt nende kahe riikliku mõiste ühtekuuluvust, kuid liig hilja Saksamaale. Järelduseks on suured augud Saksa rahvamajanduses.

Ka Inglismaa kui võitja seisukord ei ole Maailmasõja tagajärjel parem. Merevalitsemise mõiste on kõigutatud teiste riikide merejõudude kasvamisega. Ülemaailmsed ühendusteel on rohkem ähvardatud kui kunagi varem.

Olukord Prantsusmaal on aga hoopis parem. Kodune rahvamajandus on hästi arenenud. Maa on rikas kõigist tagavaradest, välja arvatud õli. See annab Prantsusmaa poliitikal tugeva seljataguse.

Samuti Itaalia rahvamajanduslik seisukord on parenenud palju pärast Maailmasõda, tänu plaanikindlale majandusele. Ühendusteel Vahemerele on küllalt kaitsitud laevastiku poolt.

Pilt Venemaal on aga hoopis paradoksaalne. Plaanimajandus riigis on tõstnud eriti ühendusteel kooramatust, jagades riigi majanduslikesse rajoonesse, nagu vilja-, metsa-, tööstuse- jne. rajoonid. Sõjalise võimu seisukohalt see võib sõja puhul viia riigi katastroofini. Sellest siis ka Venemaa praegune poliitika — mittekallale tungi paktide sõlmimine Läänes jne.

Jaapanil on Mandschuuria küsimus väga eluline. Leides siit oma tööstusele küllaldasi toorainete tagavarasid ja tööstussaadustele turgu, rahvamajanduse vahetõttu on muutunud riikliku sõjalise jõuga normaalsemaks, ja seega riik välismaailmast rippumatumaks.

Ameerika ühendriigid kujutavad enesest välistest mõjudest rippumatut ja sisemiselt parimini organiseeritud majanduslikku üksust. Selle tõttu rahva majandus ja riiklik sõjaline jõud on täiesti tasakaalus ning välispool igasugust kallale tungi hädaohtu.

Autor toob edasi näiteid ajaloost, alates vanast Greekest kuni meie-päevini, kuidas ühel või teisel juhutul riigi sõjaline jõud oli kooskõlas majandusega ja kuidas kujunesid tagajärjed. Lõpetades Maailmasõjaga ja olukorraga, mille lõi Versaille rahuleping, leiab autor, et desarmeerimise ja julgeoleku küsimuste lahendamisele ei ole asutud õigestest alustest. Riigi eelarvetest relvastusele minev % ei anna õiget ettekujutust riigi sõjalisest jõust. Enne Maailmasõda ei juhtinud keegi sellele tähelepanu ja keegi ei kartnud ka taastroofi, sest Euroopa jõudude tasakaal näis küllalt kindel olevat. Tänapäeval see ei ole aga nii. Mittejulgeoleku kartus on see põhjus, miks majanduslik kriis kestab. Seepärast on lahutamatud desarmeerimise ja majandusliku kriisi lahendamise probleemid.

2. Konteradmiraal Wülffing von Ditten. — Taandumislahingu taktika merel.

Autor käsitleb pikemas artiklis taandumislahingu taktikat ja seab üles alljärgnevad põhialused:

1. Lahing tuleb pidada võimalikult suurtel kaugustel, et vältida suuremaid kaotusi artilleeria tule tõttu ning hoida välispool torpedo laskekaugust. Taandumisrivi peab moodustama vähemalt üle 200 hm. vaenlasest.

2. Taandumislahingut tuleb pidada kõigi jõududega, et vaenlasele mitte näidata oma nõrkust.

3. Taandumisrivi peab võimaldama võimalikult rohkem kasutada raskekaliibrilise artilleeria tuld, s. o. kas rindrivi või lai peilirivi (Staffel). Taanduja kasutab rivi pikendamiseks oma lahinguristlejaid kas ühel või mõlemal tiivil. Osa kergeid ristlejaid ja torpedopaatide flotillasid peavad asuma tiival vaenlase atakeerimiseks, kui vajalik või atakide vastulöögiks. (Selgituseks on lisatud teksti juure skeemid.)

4. Taandumislahingus on mõlemate poolte kiirus maksimaalne.

5. Tulemõjukust ja suurtükkide arvu võib mõlemal poolil lugeda umbkaudselt võrdseks.

Torpedotaktikas on taanduja palju paremas seisukorras.

Miinitaktikaks ei ole jälgijal mingit võimalust; taandujal aga kõik hüved kasutada.

Allveelaevade taktikas on ülekaal alati taandujal, samuti ka lennuväe taktikas, sest taanduja läheneb harilikult oma baasidele, kust lennuvägi võib alati välja lennata.

Seepärast ikkagi ei ole üldiselt taanduja seisukord parem. Vigastatud laevad on paratamatult vaenlase saak, või nende kaitseks tuleb lahing vastu võtta, s. o. alistuda vaenlase tahtele. Seepärast taandumislahing peab algama mitte liig hilja, vaid võimalikult kauge-
malt.

Kokkuvõttes taandumislahing on õigustatud, kui selle tulemuseks on jõudude tasakaalu saavutamine. s. o. vaenlase vähem kiired laevad jäävad maha, oma abijõudude kohalejõudmine, rannakindluste lahingusse astumine, oma miiniväljade või allveelaevade ooteseisukohtade juure jõudmine või õõ tulek.

3. Madalmaade vabastamine. — Kapitän zur See D. v. Waldeyer-Hartz.

Ajalooline ülevaade vabanemisest võõra võimu alt, alates 1530. a. kuni 1579. aastani.

4. Konteradmiraal Peter Donner. — Mereväe-ohvitser ja raamat.

Autor leiab, et mereväe-ohvitseri lugemine on kahe-

gugune: eriala õppimine või täiendamine ja ajaviite-
lugemine. Viimane liik peab aga ka taotlema teatavaid
sihte, sest mereväe-ohvitseri elukutse nõuab väga laial-
dast silmaringi. Seepärast on hää, kui selgi lugemisel
talitatakse plaanikindlalt. On täiesti ükskõik, millisest
raamatute liigist alatakse, sest kõik teed viivad Rooma.
Autor isiklikult soovib alata eriti kahest liigist: *aja-
loolisist ja loodusteaduslikest* raamatuid, sest ajaloo-
lisile järgneksid siis sise- ja välispoliitilised, õigustea-
duslikud, majanduslikud, sotsiaalsed jne., loodusteadus-
likele vastupidises järjekorras samad alad.

Ohvitseril on aga tarvilik, et ta kui juht oleks võime-
line hindama õigesti kõiki küsimusi, mis kerkivad päe-
vakorrale, olgu need poliitilised või majanduslikud.

5. Vaidlus ja päevaküsimused.

6. Ülevaade kõigest merevägedest.

7. Uued raamatud.

Lühikesi teateid.

KIIRAURIKUD.

Saksa reisijateaurik „Bremen“ on parandanud oma
sõiduaega Euroopa—New-York 47 minuti võrra, s. o.
sõitis hiljuti selle tee ära 4 päeva 15 tundi ja 56 min.

„NIOBE“ MÄLESTUS.

Preisi rahapada laskis liikvele õppelaeva „Niobe“
hukkunud meremeeste mälestuseks 5 marga suurused
mälestusrahad. Raha esiküljel on kujutatud reljeefselt
õppelaev „Niobe“, teisel küljel aga rist meres.

UUS HÄDASIGNAAL.

Ameerikas tehakse katseid uue hädasignaali, mis
peaks aset leidma säääl, kus raadiosaatejaama ei ole
või kus see on läinud rikkesse. See hädasignaal seisab
selles, et rakettpüstolist lastakse välja põlevad padru-
nid, mis jäävad langevarju küljes kauemaks ajaks
õhku rippuma. Punane tuli on 30.000 ja valge 50.000
küünla tugevusega. Normaalseis oludes olevat säärast
signaalituld 25 miili kaugusele näha.

ÄPARDUNUD KANALISÖIT.

Kuus Inglise noort mereväe-ohvitseri kavatses oma
14-päevalist puhkust, mis nad said oktoobrikuu alul,
veeta purjetades.

Selleks nad võtsid kaks lahtist puripaati, 5,4 ja
4,8 mtr. pikkused, ja purjetasid Portsmouthist merele.
Le Havre jõudsid õnnelikult, kuid tagasisõidul tabas
neid torm. Suurema paadi takelaaži lõhkus tuul ja paat
oli vajumas, kui üks aurik päästis meeskonna.

Teisest paadist ei olnud 2 päeva mingisuguseid
teateid. Saadeti üks destroyer neid otsima. Paati ei
leitud, küll aga saadi raadio teel teada, et üks Inglise
aurik oli päästnud mehed ja võtnud Antverpeni kaasa.

„Jumal tänatud, et see inimeste suhtes lõppes õnne-

likult,“ kirjutab „Yachting World“, sest niisuguste
paatidega üle kanali sõitmisest võib juttu olla ainult
keskusel, aga mitte oktoobrikuus.

PURJESPORT LÄTI MEREVÄES.

Läti Purjeliidu (Jahtklubide Liidu) poolt vastuvõetud
rahvusvahelise „Dingi Klassi“ puripaate on juba
Lätis 24 tükki. 11 paati nendest on ehitatud Liibavis
ja kuuluvad kõik Läti mereväele. Pääle selle Läti
Jahtklubi poolt on kingitud Läti mereväele jaht „Vil-
nis“, mis ehitatud Stokholmis 1900 a., 15 m. pikk.
Jahti mõeldakse kasutada õppejahiks mereväes. Nagu
sellest näha, Läti mereväe juhatus hakkab rohkem
rõhku panema purjetamisala käsitlemisele mereväes.
Vanemad riigid on jõudnud sel alal juba palju kauge-
male, sest sõja olukorras on palju juhtumeid, kus selle
tundmine hädavajalik. Nii Saksas on mereväejuhtkonnal
oma iseseisev jahtklubi, pääle selle paljud ohvitserid
on ka teistes klubides liikmeks.

Läinud suvel sel ajal, kui meid külastasid Inglise
veealused paadid, oli ka jahtklubidel võidusõit. See sai
teatavaks ka allveelaevade juhtkonnale. Kohe oli mees-
kond koos, võttis ühe kohaliku klubi jahi ja läks võidu-
sõidule, kus näitas oma oskusega, et esimest korda ei
ole võidusõidul. Nii on arenenud purjesport välismail.

PURJE HOOAEG LÄTIS 1932. A.

9 lahtisel võidusõidul, mis korraldati läinud suvel
Riias ja Liibavis, tulid esikohale 30 m² skääri-ristleja
„Smut“ ja 6-m. Amer. „Spidola“, mõlemad Läti Jaht-
klubist. 1907. a. Liivi Jahtklubi poolt väljapandud
Ruhno pokaal läks sel aastal lõplikult Riia Jahtklubi
jaht „Tamarabis“ omanduseks, mis kaks aastat järke-
mööda kaitstes teda.

Selle pokaali pärast on peetud 19 võistlust (sõita
tuli 110 miili — Riias ümber Ruhno ja tagas), millest
mõned on lõppenud väga kurvalt (tormide pärast).

Möödunud suvel korraldati ka Riias esimesed purjevõistlused klubi junioridele.

Tuurisõite on teinud kõige rohkem Riia ja Läti jahtklubi jahid. Kõige rohkem nendest on sõitnud „Albatros“ R. Y. C. — nimelt 2.500 miili.

Käesoleval talvel kavatakse R. Y. C. korraldada ka rahvusvahelisi võistlusi jääpurjekaile. Uusi ehitusi on jääpurjekate alal Riias kaks 15 m² ja üks 20 m². Kavatakse ehitada selleks ajaks ka kaks 15 m² Euroopa Jääpurje Unioni ühtlustüübi purjekat.

VERGINIE HERRIOT SURNUD.

Kuulus Prantsuse nais-jahisportlane m-me Hérriot on surnud äkitselt oma kolmemastilisel šoonerjahil „Ailé“ Arachani sadamas.

M-me Hérriot on teinud prantsuse purjespordi hääks palju. Teda tunti välismaal mitte ükski kui hääd sportlast, vaid ka kui hääd ja tasakaalukat inimest. M-me Hérriot on väisanud ühe oma väikesema jahiga ka Tallinnat. *M. P.*

Bridži-nurk.

Aegade kestel on leidnud harrastamist ja poolehoidu seltskonnas mitmesugused mängud, köites kord lühemat, kord pikemat aega huvitatuid ringkondi.

Praegusel ajal on leidnud puht-vaimsete mängudena ülemaailmselt tunnustamist male, domino ja bridž, millest viimane on levinud meil oma huvikülluse ja kombinatsioonirikku-sega laiema hulgis sedavõrd, et „Merenduse“ toimetuses on otsustanud oma veergudel ruumi anda bridž-nurga asutamiseks.

Järgmises numbris püüame algajaile anda mõningaid näpunäiteid mängust, ja mängijaile tutvustada rahvusvahelist tunnustamist leidnud Culbertsoni süsteemi põhimõtteid. Ajajooksul esitame inglise, ameerika ja prantsuse juhtivate klubide poolt vastuvõetud ja sellega ülemaailmselt maksvaid mängureegleid, kuna praegusel korral märgime ära mõningad vana-dust erinevad seadused, mis lubavad mitmeid arusaamatusi mängu alul ja kestel lahendada.

Ühes sellega ka ülesanne asjast huvitatuile mõttetavuse ja painduvuse proovimiseks.

A. Mängu alul.

Koha ja partnerid määrab kõrgem kaart (ässast kaheni) ja alles ühesuguste kaartide juures mast (padast ristini). Selle järele on kõrgeim kaart pada äss, madalaim risti kaks. Mõlemad kõrgemad mängivad paaris, kusjuures kaarte jagab esimesena kõrgeim.

Kui välispool järjekorda pakkumisel uut jagamist ei nõuta, pakub sellest järgmine harilik korras edasi. Mitteküllaldased pakkumised*) peavad nõudmise korral ükskõik mil viisil (ka masti vahetuse või ilma trumbita) küllaldasteks tehtama, ja partner peab järgmine kord passima.

Pakkumise ajal võib ainult järjekorras olev pakkuja pakkumise kordamist nõuda. Pärast pakkumist võib enne esimest väljamängimist igauks seda teha.

*) S. o. kui näiteks 3-me poti päale pakutakse 3 ruutut.

B. Mängu kestel.

Pööratud võtte vaatamist karistatakse sellega, et — vastavalt olukorrale — üksikmängija või temast vasakul istuv vastane võib järgmisel väljakäimisel nõuda süüdlaspoolelt mingit masti.

Kui üksikmängija puutub laua kaarti (dummy), peab ta sellega mängima, kui ta ei ole ütelnud „kohendan“. Kui üksikmängija vales kohast mängib välja, peab ta ühe vastase nõudmisel võtma selle tagasi ja õigest kohast sama masti käima. Kui ta ei tee seda, ehkki tal olemas see mast, loetakse see *revoke*'iks.

Revoke maksab kaks võtet, järgnev — üks. Sääljuures ei saa neid võtteid ära võtta, mis võidetud *enne* reoke'i. Kaheteistkümnenda võtte juures revoke ei ole karistatav.

Ülesanne Nr. 1.

	♠ S, 2										
	♥ K										
	♦ E, 9										
	♣ Ä										
10 ♠	<table style="width: 100%; height: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="text-align: center;">N</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">W</td> <td style="width: 100%; height: 100%;"></td> <td style="text-align: center;">O</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="text-align: center;">S</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> </table>		N		W		O		S		♠ 4
	N										
W		O									
	S										
E, 8, 7, 6 ♥		♥ S, 4									
— ♦		♦ Ä, 10									
K ♣		♣ 5									
	♠ 7										
	♥ Ä, 9, 5, 3										
	♦ 8										
	♣ —										

Pada trump. S algab. N-S teevad 5 võtet.

Lahendused saata MERENDUSE toimetusele „Bridži-nurk“.
Lahendus järgmises numbris.

TALLINNA KORGITÖÖSTUS

J. SEMISKAR

TALLINN, VÄIKE PÄRNU MAANTEE 25. -- KÕNETRAAT 454-28. -- POSTKAST 52.



SOOVITAME OMA LAOST:

Apteegi-, ekstrakti-, laboratooriumi-, likööri-, mineraalvee-, pintsl-, purgi-, sinepi-, tünni-, veini-, veepudeli-, viina-, äädika-, õlle- ja muid kõrke. Kalastuskorgipuud j. m.

VALMISTAME:

Päästeabinõusid nagu korgist madratseid, päästerõngaid, päästeveste, päästeviskepalle jne. Ankruboid jahtidele. Korktihendusi. Korkklotse maaldri ja puutöösturitele ning igasuguseid muid korgisaadusi.

PAKUME: Korgipuru otstarbele vastavalt soovitavas jämeduses.

TEOSTAME: Korkisolatsioon-töid.

JAHVATAME, LÕIKAME, PEENENDAME:

Soovitavas jämeduses igasuguseid aineid: Droogid, juured, kemikaalid, koored, maitseained, varred ning muud ained, olgu need kiusärnased, kõvad, pehmed või sitked.

A.-S. KAPSI & Ko

TALLINN, HARJU 46.



ELEKTROTEHNIKA

Rikkalik ladu uusimaid määrustele vastavaid materjale.



Jõujaamade ja sisseseadete ehitamine.

RAADIO

Vastuvõtjad PHILIPS ja oma tööstusest. Suurim ladu vastuvõtjate ja saatjate osi.



Saatjate ehitamine.