

SP, 7009

# MERENDUS

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmub kuus korda aastas

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

NR. 3

JUUNI

1933

**SISU.** Läti mereväe aastapäevaks; leitn. *R. Kokk* — Merekaitselidu asutamise võimalusi; van. leitn. *A. Vares* — Peipsi laevastik Põhja-sõjas aastal 1700.—1704; *M. Piigert* — Purijahtide (paatide) võidusõidu taktikast; kap. leitn. *E. Miido* — Öppelaev „Viljandi“; -el- — Soojenduspinna ja ahjuta aurukatel; -k- — Uus aurumasina tüüp; *M. Piigert* — Eesti jahtklubide arengust Eestis (lõpp); *M. Piigert* — Eesti kaubalaevastik ja tema teenijaskond (lõpp); *G. Lagus* — Priisiõigus ja selle rakendusnormid Eestis (järg); Välismaist kirjandust; Bridži-nurk.

ŠĀGADA 12. JUNIJĀ LATVIJAS KAĀA FLOTE SVINĒJA SAVU GADA DIENU. SAKARĀ AR ŠO MŪSU KAĀA FLOTEI IR PAMATS ATCERĒTIES SAVUS SABIEDROTOS, IZSAKOT VIŅIEM SIRSNĪGĀKOS LAIMES NOVĒLĒJUMUS.

VĒSTURISKI APSTĀKĻI MŪS SAVSTARPĒJI IR SAISTIJUŠI VAIRĀK, KĀ NE AR VIENU CITU. TAMDĒĻ ESAM KOPIĢI CĪNIJUŠIES PRET IENAIDNIEKIEM UN KOPIĢI PAVADIJUŠI PRIEKA DIENAS. MĒS ESAM PRIECĪGI, JA VARAM ŅEMT DALĪBU MŪSU SABIEDROTO PRIEKOS UN BĒDĀS.

AR LATVIJAS KAĀA FLOTI MŪS VIENMĒR IR SAISTIJUŠAS CIEŠAS SAITES. ESAM ŠARĪKOJUŠI KOPĒJAS APMĀCĪBAS, SAVSTARPĒJAS IEPAZĪŠANĀS NOLŪKĀ APMAINIJUŠIES AR PERSONĪGU SASTĀVU, IZDARIJUŠI SAVSTARPĒJUS APCIEMOJUMUS UN T. T. BEZ OFICIALIEM SAKARIEM STARP MUMS PASTĀV VESELA RINDĀ PERSONĪGU SAKARU. MĒS ESAM ATRADUŠI SEVIM DRAUGUS KĀ STARP VIRSNIEKIEM, TĀ STARP APAKŠVIRSNIEKIEM. ŠIE SAKARI MUMS ABIEM IR ĻOTI SVARĪGI UN MĒS GRIBAM CERĒT, KA VIŅI ARVIENU VAIRĀK NOSTIPRINĀSIES. SAVSTARPĒJU SAPRAŠANOS VIŅI VEICINA VAIRĀK, NEKĀ VISĀDI OFICIALI LĪGUMI.

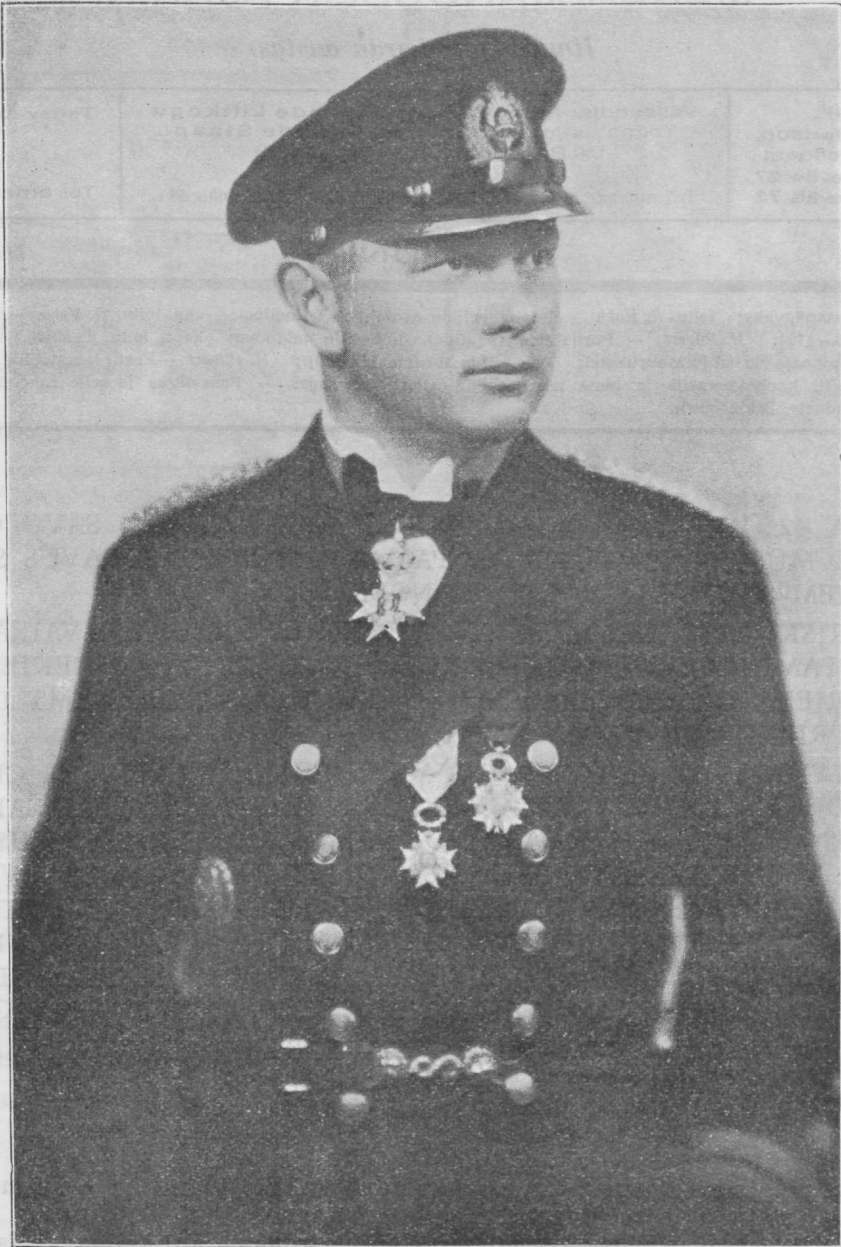
IGAUNIJAS KAĀA FLOTE NOVĒL SAVAM SABIEDROTAM VISLABĀKĀS SEKMES UN SPĒKU TURPMĀKĀ DARBĀ.

Lāti merevägi pühitses 12. juunil s. a. oma aastapäeva. Sel puhul on meie mereväel põhjust oma liitlasi meele tuletada ja soovida neile südamest õnne.

Oleme olnud ajaloolisil põhjusil seotud teineteisega rohkem kui kellegagi, ja seetõttu oleme pidanud koos võitlema vaenlaste vastu ja pidanud koos ka rõõmupäevi. Oleme rõõmsad, kui võime osa võtta oma naabri ja liitlase muredest ja rõõmupäevist.

Meid on sidunud Läti mereväega alati tihedad sidemed. Oleme teinud koos õppusi, vahe- tanud isiklikku koosseisu, et õppida teineteist tundma, teinud külaskäike jne. Oleme leidnud sõpru nii ohvitseride kui ka allohvitseride seast. Need sidemed on meile mõlemale aga eriti tähtsad ja tahame loota, et need järješt kõvenevad. See aitab teineteise mõistmisele rohkem kaasa kui igasugused ametlikud lepingud.

Eesti merevägi soovib oma liitlasele edu ja jõudu edaspidiseks tööks.



*Kapten-leitnant Teodors Spāde*

*Lāti merejūdude juhataja.*

# Merekaitseleidu asutamise võimalusi.

Leitnant R. Kokk.

Küsimuse aktuaalsuse tõttu toimetus peab tarvilikuks avaldada leitnant R. Koka poolt 26. märtsil s. a. Merejõudude staabis peetud loengu kokkuvõtte. Toim.

Pärast Maailmasõda ülemaailmne välispoliitiline olukord on muutunud niivõrd ebastabiilseks, et loodetud vastastikuse julgeoleku ja rahu asemel kuuleme igapäev sõjajutte. Versailles'i rahuleping, mis pidi kindlustama rahu Euroopas, jättis siiski mõningaid vastolusid riikide vahele. Sellest siis ka tingitud tema revideerimisnõuded. Sama rahulepinguga loodud Rahvasteliit pidi olema „igavese rahu“ pandiks, kuid me näeme, et endiselt maksab põhimõte: „Kel jõud, sel võim“. Kuid Rahvasteliidul puudub see jõud — sõjalise jõu näol, ja tagajärjeks on jõuetus rahvusvaheliste tülide lahendamisel. Seevastu näeme aga võidujooksu relvastuses kõikides riikides. Relvastuskulud on maksimaalsed ja ettevalmistused sõjaks laialdasemad kui seni. Mobiliseeritakse kõik rahvas ja kõik majanduslikud alad, et rakendada enda-kaitseks või pääletungiks maksimum jõude. Ka meie oleme kisutud paratamatult sellesse keerisesse, kui meil on tahe kaitsta oma riigi iseseisvust.

Meie väikeriigi rahvaarv on väikesem teda ümbritsevaist riigest, päale selle meie riik pole rahvamajanduslikult rikas — see tingib, et meie riigikaitseorganisatsioon oleks täiuslik, s. o. et selleks oleks tehtud kõik, mis meie oludes üldse võimalik.

Kui me läheneme viimase oletuse seisukohalt meie riigikaitse organisatsioonile, siis näeme, et meil on püütud siia maani teha mis võimalik ja seda parema arusaamise järgi. Meil on tagatud maapiiridel teatud julgeolek, meil on loodud lennuga, samuti on loodud gaasikaitset, organiseeritud rahvast nende hädaohude vastu jne., kuid üks tähtsamaist ja elulisemaist riigikaitse-küsimusist on jäänud tagaplaanile — meie *merekaitse- ja rannakaitse*. Siin riik ei ole teinud küll midagi nimetamisväärset. Küsimus on alles lahendamata täies ulatuses.

Meil olemasolev laevastik on niivõrd väike ja koosneb juhuslikest üksusist, et sõja puhul mereväele langevad ülesanded on talle ülejõu. Seepärast on meie ülesandeks leida abinõusid, mis aitaksid täita sõja puhul mereväe laialdas ülesandeks vähem tähtsaid. Üks säärastest abinõudest oleks *merekaitseleiti*.

Maailmasõda näitas, et meresõjas ei oma tähtsust ainult laevastik, mis peab võitlema vaba mere kasutamise eest, vaid ka abiorgani-

satsioonid, kes peavad seda võitlust täiendama, süvendama ja laevastikku aitama nende ülesannete täitmisel. Seepärast näeme ka, et Maailmasõjas loodi terve rida eriülesannetega organisatsioonid, millest aga järgnevas pikemalt.

Kuid mitte ainult laevastiku laialdased ja väga tähtsad ülesanded sõja puhul ei dikteeri meile merekaitseleidu loomist, vaid ka mereväe *reservlaste väljaõppe lihtsustamine teadmiste värskendamise, täiendamise ja otstarbekuse alal* on väga tähtsaks teguriks, miks meil on merekaitseleiti väga tarvilik.

Ka ei puudu siis võimalus valgustada meie laialdasemaid rahva-ringkondi merekaitse-küsimustega, mis Eestile kui mereriigile väga tähtis.

Need oleksid kokkuvõtetult põhjendused, milleks meil on merekaitseleidu loomine riiklikust seisukohast väga oluline.

Asudes nüüd säärase organisatsiooni asutamise võimaluse kaalutelule, peaksid meile selguma kõigepäält eeskujud. Säärasteks eeskujudeks võiksid olla juba teotsenud organisatsioonid või praegu teotsevad taolised vabatahtlikud ühingud.

Eeskuju puhtas kujus leiame vennasrahva soomlaste juures, kus juba mõni aasta tagasi loodi merekaitseleiti. Kuid sellest organisatsioonist võiksime saada mustrit kavatsetavale organisatsioonile, kuid millisena ta ilmutab tegelikus sõja-olukorras, selle kohta puuduvad sääl kogemused. Viimaseid aga on eriti tähtis selgitada. Seepärast kavatsen lühidalt peatuda Maailmasõja ajalool, kust leiame kaks taolist sõjaajal loodud organisatsiooni. Need on inglaste „Auxiliary Patrol“ ja sakslaste „Marinekorps in Flandern“. Mõlemad organisatsioonid kandisid puht-sõjaliselt defensiivset iseloomu, välja arvatud mõned eriliiki abinõud „Auxiliary Patrol“ist“, nagu CMB-id, monitorid jne., mis teotsid vahest ka pääletungi-abinõudena. Organisatsioones oli oluline vahe selles, et „Auxiliary Patrol“ oli komplekteeritud vabatahtlike reservväelastega s. o. Royal Naval Reserve (RNR) ja Royal Naval Volunteer Reserve (RNVR) koosseisu kuuluvate isikutega, kuna „Marinekorps“ oli komplekteeritud tegevteenistuses olevate mereväelastega ja õpetatud reservidega. Ujuvabinõudelt olid mõlemad samased. Võtan mõlemad organisatsioonid selles mõttes arutlusele, et esimeselt am-

mendada mõningaid näiteid organisatsiooni ülesannete, abinõude, komplekteerimise ja väljaõppe kohta ning teiselt saada mõningaid täiendavaid andmeid ülesandeist ja abinõude kasutamisest.

Enne Maailmasõda keegi ei võinud oletada, kuivõrd laialdaseks ja nõudlikuks muutub *merevalitsemise* mõiste. Seepärast ka kõik riigid asusid sõtta puht-lahinguliste üksustega, kuna puudusid kõik nimetamisväärased eriülesannetega abiorganisatsioonid.

Inglismaal oli loodud küll juba mõned aastad tagasi kaks vabatahtlikku reservi: Royal Naval Reserve ja Royal Naval Volunter Reserve, kuid mõlemad olid ette nähtud mobilisatsiooni korral laevastiku täiendamiseks. 1910. a. loodi admiraliteedi poolt küll „traalerite divisjon“, kuhu kuulusid vabatahtlikult admiraliteediga kokkuleppinud kalalaevade omanikud ühes laevade ja soovijatega meeskonnast, kuid neid oli registreeritud sõja aluks ainult 82 laeva. Admiraliteedi poolt korraldati neile laevule traalimisõppusi ja meeskond arvati R.N.R. koosseisu, mille eest nad said teatud rahalise tasu. Traalerite osakonna koosseis oli 1. augustil 1914 — 1025 isikut. R.N.R. suurus oli aga samal ajal 15.330 isikut. R.N.V.R. kohta puuduvad andmed.

Sõja algpäevist olukord muutus aga sootuks teiseilmeliseks. Laevastikul ei olnud tarvis nii suurt õpetatud reservi, kuid kisendav puudus tekkis meeskonnast igasuguseil abilaevul, mis asusid igasuguste kõrvaliste, kuid mitte vähem tähtsate mereväe ülesannete teostamisele. Nendest abilaevadest, mis esinesid väga mitmesugusel kujul ja suuruses, kujunes Maailmasõja ajal kuulsaks saanud n. n. „Auxiliary Patrol“ või nagu inglased seda ise nimetasid — „New Navy“.

Esimene väga vastutusrikas ülesanne, mida „Auxiliary Patrol“ tuli hakata sõja algpäevist täitma, oli *ekspeditsiooni-korpuse ülevõtmise kaitse* mandrile. Saksa allveelaevade intensiivne ja tagajärjekas tegevus sundis inglasi loobuma oma ekspeditsiooni-korpuse kaitsest väärtuslike laevadega, s. o. vanemate soomuslaevade, ristlejate ja destroieritega ning neid asendama vähem tähtsate kalalaevade, pukserite, mootorpaatide, jahtide jne.

Viimaseid komplekteeriti siis selleks otstarbeks R.N.R. ja R.N.V.R. meestega. See koondis moodustas n. n. *allveelaevade vastu võitlemise* üksuse.

Teine tähtis ülesanne, mis langes „Auxiliary Patrol“ täitmisele, oli *traalimine*, milleks rahujal oli vähe tehtud ettevalmistusi.

Kolmas ülesanne oli *baaside ja sadamate kaitse*, millisele tööle rakendati päämiselt mootorpaatide osakond.

Neljas ülesanne „Auxiliary Patrol“ oli anda *relvastatud kaubalaevadele* tarvilised *relvade teenurkonnad ja komplekteerida abiristlejaid*.

Lisaks esimesele ülesandele, s. o. allveelaevade vastu võitlemise täiendamiseks loodi veel Auxiliary Patrol'i koosseisu n. n. „Dover Net Drifter Flotilla“ *võrkude pukseerimiseks*. Samuti kasutati allveelaevade vastu võitlevaid üksusi ka *konvoiteenistuseks*.

Auxiliary Patrol'i koosseisu kuulus sõja lõpul ligi 5000 üksust, milleks olid: jahid, vahisuurtükilaevad (Patrol Gunboats), trawlerid, whalerid, drifterid, mootorvened (Motor Launches), traalerid, poonide kaitselaevad, mootorpaadid, CMB-id (Coastal Motor Boats), pukserid, aurikud alla 1000 tonni, paadid jne.

Need ujuvabinõud olid relvastatud vastavalt oma ülesandele ja suurusele suurtükkidega kuni keskmise kaliibrini (6“), kuulipildujatega, suitsupoidega, udu- ja suitsutekitamise aparaatidega, allveepommidega ja hüdrofooni-dega.

Taktikalised üksused olid väga mitmesugused. Traalerite divisjonis oli taktikaliseks üksuseks 6—7 laeva, millest üks oli juhtlaev. Tihti oli juhtlaevaks ka relvastatud jaht. Divisjoni juhiks oli kutseline mereväe-ohvitser. Allveelaevade vastu võitlemise üksusis (Yacht Patrol) oli taktikaline üksus üks jaht — juhtlaev, 4 kalalaeva (trawler, whaler või drifter) ja 4 mootorpaati. Dover Net Drifter Flotilla's oli taktikaline üksus 6 laeva, mille juhtlaevaks oli jaht ja juhiks kutseline mereväe-ohvitser. Üldiselt aga taktikalised üksused varieerusid olenevalt olukorrale.

Pärast Maailmasõda alustati R.N.R. ja R.N.V.R. reorganiseerimist, mis lõppes 1922. aastal vastavate „Regulations“ väljatöötamisega. Organisatsioonide põhialused jäid endis- teks, kuid detailides tuli hulk muutusi.

Praegune R.N.R. koosneb päämiselt kaubalaevastiku ohvitseridest ja meeskonnast, kuna R.N.V.R. liikmeiks võivad olla kõik asjast huvitatud isikud.

R.N.R. jaguneb ohvitsereks ja meeskonnaks teki ja masina alal. Mõlemad alad omakord jagunevad kolme ossa, millele vastavalt teostub ka väljaõpe. Need alad on: *laevastikus teenimine, patrulliteenistus ja kaldateenistus*.

*Laevastikus teenimise eriala* on ette nähtud mobilisatsiooni korraks sõjalaevade ja abiristlejate komplekteerimiseks.

*Patrulliteenistuse eriala* jaguneb omakord kolme alajaotusse: *allveelaevade vastu võitle-*

mine, traalimine ja konvoiteenistus. Vastavalt sellele komplekteeritakse siis ka rekvireeritavaid abilaevu.

Kaldateenistus on ette nähtud sadamais administratsiooni alal ja rannikul sideteenistuse alal.

Kõigil R.N.R. koosseisu kuuluvail isikuil tuleb läbi teha õppused *distsipliini, merepraktika, signaali ja artilleria alal*. Pärast selle kursuse lõpetamist jaotatakse kõik reservlased erialadele, mille valik on isikuil vaba. Siis järgnevad oma eriala perioodilised kursused.

R.N.R. eesotsas seisab admiraliteedi poolt määratud reservi ülem — admiral. Tal on nõuandvana organina abiks *nõuandev komitee*, mille koosseisu kuulub ka laevaomanike esindaja.

R.N.R. ohvitserideks saavad ainult mere-mehed, kes omavad kaubalaevajuhi kutse ja kes sooritavad vastavad eksamid.

Auastmed ohvitseridele on samad kui merevæes, ja R.N.R. ohvitserid võivad ülendust saada kuni commodore auastmeni.

R.N.V.R. koosseis koosneb vabatahtlikest asjahuvilisist isikuist. Reservi ülemaks on admiraliteedi poolt määratud admiral, kel on nõuandvaks organiks — *nõuandev komitee*.

Praegu jaguneb R.N.V.R. 8 divisjoni ja iga divisjon omakord 5 aladivisjoni. Divisjoni ja aladivisjoni juhtideks on kutselised merevæe-ohvitserid, kellele väljaõppe teostamiseks alluvad erialade instruktorid — allohvitserid. Iga divisjoni koosseisu kuulub veel *poiste osakond* (12.—17. aasta vanused).

Meeskond jaguneb järgmiselt: *tekimehed, signalistid, raadio-telegrafistid, masinistid, elektrikud, motoristid, administratiiv-ala mehed ja kirjutajad*.

Väljaõpe koosneb üksikuist õppeperioodest, mille kestvused on mitmesugused. Õppekava kohaselt võetakse läbi riviline ettevalmistus ja eriala õppus.

Flandria merekorpuse süünd on tihedalt seotud Saksa laevastiku geniaalse looja ja organisaatori suur-admiral Tirpitz'i nimega. Nimetatud väeosa loodi Maailmasõja esimesel aastal liitlasilt võidetud Flandria ranna kaitseks. Alul, olles ainult kompanii koosseisus, paisus juba sõja teisel aastal korpuse suuruseks, millest sai ka vastava nime. Saksa kaitsevæe kõrgemad juhid said hästi aru olukorrast, et rannakaitse koosseisu komplekteerimine merevæe üksustega on väga tarvilik ja ainuke õige tee tõhusa kaitse korraldamisel.

Merekorpuse koosseisus, pääle rannapatareide meeskondade teotsesid veel järgmised erikomandod:



Kolonel-leitnant Jakobovs  
Läti merelennu-divisjoni ülem.

- 1) kaldaehituste, kindlustuste, sadamate jne. kaitseks udustamise meeskonnad,
- 2) raadiojaamade meeskonnad,
- 3) pelengaatorjaamade meeskonnad,
- 4) valve- ja sidepostid,
- 5) kaldafüdrofoonide jaamade meeskonnad ja
- 6) üldised sidemeeskonnad.

Korpuse osad teostasid igasuguste ujuvabinõudega:

- 1) miinide panekut sadamate kaitseks,
- 2) traalimist,
- 3) valveteenistust reididel ja
- 4) lootsiteenistust.

Eriti väärib märkimist, et mootorpaate kasutati väga laialdaselt. Nii oli *torpeedopaatide koondises* 7 mootorpaati, *traalerite divisjon* koosnes koguni 24 mootorpaadist ja 4 moo-

tor-parkassist. Miini- ja tökkelaevade koon-  
disse kuulus *paatide osakond* (Bootsabteilung),  
mis koosnes mais 1918. a. — 5 kalalaevast,  
6 merepukserist, 9 sidelaevast, 28 sadama  
pukserist, 6 päästelaevast, 4 aurukaaterist,  
35 mootorpaadist, 1 mootorjahist, 3 mootorlae-  
vast, 1 ujuv-kraanast, 124 aerupaadist, 1 mõõ-  
dulaevast, 8 priisi aurikust ja 1 priisi kala-  
kutterist.

See organisatsiooni koosseis näitab, kuivõrd  
palju igasuguseid ujuv-abinõusid tarvitas ran-  
nakaitse ja rakendas neid kasulikult tööle.

Võrreldes „Auxiliary Patrol'i“ ja „Marine-  
korps'i“ tegevust, leiame, et neil on terve rida  
ühesuguseid ülesandeid. Säärased ülesanded  
olid:

- 1) traalimine,
- 2) miinide panek,
- 3) valveteenistus,
- 4) patrulliteenistus,
- 5) lootsiteenistus,
- 6) sideteenistus ja
- 7) administratiiv-ala teenistus.

Kuid tähelepanu väärivad kindlasti veel  
mõningad eriülesanded, mida täitis „Auxiliary  
Patrol“. Need olid:

- 1) allveelaevade vastu võitlemine,
- 2) võrkude pukseerimine, panek ja valve,
- 3) konvoiteenistus ja
- 4) kaubalaevade relvastamine.

Kokkuvõetult on need ülesanded, mida üks  
vabatahtlikest rahuajal loodud organisatsioo-  
nest võiks täita sõja puhul. Sääraseile ülesan-  
deile peaks siis ka meil loodav merekaitse  
rakendatama.

Kõige selle juures ei tohi aga unustada üht  
tõsiasja: Maailmasõjas seisid nende organisat-  
sioonide selja taga puht-lahingulised üksused,  
mis tagasid neile ujuvabinõudele teatud julge-  
oleku merel. *Need organisatsioonid olid loodud  
eesmärgiga vabastada laevastik kõrvalisist  
ülesandest ja lasta tal koondada kõik jõud  
võitlusse merevalitsemise (mere vabakasuta-  
mise) eest.*

Siirdudes nüüd meie olukorrale, tuleb kü-  
sida — missugused ülesanded võiksid olla  
merekaitseleilidul sõjakorral meie oludes ja mis-  
suguseid ülesandeid oleks eriti tähtis usaldada  
säärasele organisatsioonile.

Arvan, et on ligne selgitada meie mere-  
poliitilist ja strateegilist olukorda. Selge on, et  
tulevikus meie meresõja tulipunktiks on all-  
järgneva kahe küsimuse lahendamine: *mere-  
kaubanduse- ja rannakaitse*. Viimase küsimuse  
juures moodustab eritähtsuse *Tallinna kaitse*.

Nagu eelpool juba mainitud, need riiklikult  
elulised ülesanded on meie väikesele laevasti-

kule ja vananenud merekindlustele ülejõu-  
käivad. Tähendab, kõigile neile aladele tuleks  
ka merekaitseleilid rakendada sõjakorral tööle.

*Merekaubanduse kaitse* küsimus tuleviku  
sõjas omab meie riigile *erakordse tähtsuse*.  
Nõrgalt arenenud või osalt üldse puuduv sõja-  
varustuse tootmine kodumaal tingib täies mää-  
ras välisriigest selle sisseveo. Ainuke võimalus  
seda teostada jääb mere kaudu, sest muud ühen-  
dusteid meie vaevalt saame kasutada. Selle  
küsimuse lahendamine omab seepärast era-  
kordse tähtsuse ja otsustab, kas meie suudame  
hädaohu puhul oma iseseisvust kaitsta või  
mitte. Merel võõrale abile lootmine on kõige-  
päält liig suur risk, teiseks — see abi võib ka  
hilistuda. Ei tohi kunagi unustada, et Balti-  
merd võib väga kergesti sulgeda mõne meile  
vaenulise riigi poolt, nagu see tegelikult juh-  
tuski Maailmasõjas. Ja siis oleme jäetud ainult  
endi hooleks.

Olukord kujuneb meile raskeks allveelae-  
vade blokaadi puhul. Meil ei piisa jõude korra-  
likuks konvoikaitseks. Seepärast tuleks luua  
merekaitseleilid üksusi, mis oleksid eriti mää-  
ratud ja välja õpetatud *allveelaevade vastu  
võitlemiseks ja konvoiteenistuseks*. Neisse üks-  
sustesse tuleks koondada hästi merekõlvulised  
ja kiired mootorpaadid. Neid peaks varustama  
siis allveepommidega, kuulipildujatega või  
väikest kaliibrit automaat-suurtükiga ja suitsu-  
boide või suitsutekitamis-aparaatidega. Hää,  
kui neid oleks võimalik varustada ka raadioga  
ja hüdrofoonidega. Sääraseid üksusi tuleks  
luua neis kohis, kuhu meil on kavatsus juhtida  
oma konvoid. Samuti sääl, kus meie rannavett  
läbib konvoi sõidutee.

Merekaubanduse-kaitsega on paratamatult  
seotud ka tarviliste farwaterite *alaline traali-  
mine*. See on algnõue, et vältida kaotusi ton-  
naazi alal. Selleks aga ei jatku meil traalereid.  
Seepärast tuleks tugevamad mootorpaadid va-  
rustada traalimiseadeldistega ja õpetada neid  
käsitama viimaseid. Tarviduse korral, olene-  
valt asukohast, need üksused peaksid võimeli-  
sed olema ka miinide panekuks.

Puht-rannakaitse seisukohalt asjale ligine-  
des leiame rea ülesandeid, mida merekaitseleilid  
võiks täita.

Meie luuretegevus sõjakorral välispool Tal-  
linna kaitserajooni lasub täies määras kõigis  
oma raskusis meresidepostidel, mis on aga seotud  
kindla asukohaga. Et see luure oleks aga  
pidev, seda me ei saa kuidagi ütelda. Näiteks,  
öösi, uduga, halval nähtavusel jne. luurepiir-  
kond jääb väikeseks või kaob üldse. See ei ra-  
hulda üht tähtsamat luure nõuet — *pidevust*.  
Tähendab, meil puuduvad ujuvabinõud, mis  
peaksid luure *ulatust pikendama ja aja tühi-*

mikke täitma, niipalju kui see on üldse tegelikult võimalik. Meie rannikul on rida väga tähtsaid strateegilisi kohti, mida peaksime sõjakorral eriti silmas pidama, näiteks, mõned lahed, väinad jne. Kui meil on aga võimalik moodustada teatud *mootorpaatide üksused*, mis igal ajal on valmis teatud luure ülesandeid täitma või isegi teatud rajooni *alatiselt* valvama, siis oleme parandanud sellega märksa oma seisukorda. Mida tihedamalt suudame oma rannikule luua sääraseid *luure üksusi*, seda parem.

Need luureüksused võivad täita päale luure ülesannete veel rea teisi ülesandeid, näiteks lootsiteenistust läbi miiniväljade, väinade ja farwaterite tõkestamist, meremärkide kõrvaldamist, sideteenistust, valveteenistust jne.

*Tallinna kaitse* küsimus on seotud teatud rajooniga, kuhu on koondatud meil kasutadaolevad kaitseabinõud nagu merekindlused, laevastik, lennugrupid jne. Eriti on siin jälle tunduv laevastiku puudus. Meil pole küllalt luureüksusi, vahilaevu, traalereid, abilaevu jne. Tähendab, ka siin rajoonis tuleb merekaitseliitu rakendada aladele nagu seletatud eespool.

Toodud arutluse põhjal oleks meil merekaitseliidu üksused tarvis luua järgmises kohis: Narva-Jõesuus, Toilas, Purtses, Mahus, Kundas, Vergis, Käsmus, Pärisepeal, Loksal, Salmistul, Tallinnas, Paldiskis, Spithamis, Haapsalus, Vormsis või Suur-Sadamas, Sõrus, Virtsus, Ristnas, Kihelkonnas, Sõrves ja Pärnus.

Merekaitseliidu eesotsas peaks seisma *merekaitseliidu ülem*, kutseline mereväe-ohvitser, kes alluks otseselt kaitseliidu ülemale. Kõigi kaitseliidu malevate juure oleks loodud merekaitseliidu *osakonnad*, mis alluksid administratiivselt malevate päälikuile, kuid väljaõppelt merekaitseliidu ülemale. Merekaitseliidu üksusi (osakondi) kohtadel otseselt merekaitseliidu ülemale allutada ei ole soovitav, sest siis tekiks kohapääl kaks paralleelset organisatsiooni, kuna ometi terve rida küsimusi on lahendatud kaitseliidul juba praegu nagu relvade, laske-koona, õppeabinõude, riidevarustuse jne. Päälegi see koormaks merekaitseliidu ülemat kõrvaliste küsimustega ega lubaks täit tähelepanu pöörda väljaõppele. Säärane alluvus on läbi viidud praegu ka Soome merekaitseliidus.

Merekaitseliidu ülemale alluksid väljaõppe teostamise mõttes malevate merekaitseliidu *osakondade päälikud* — kutselised mereväe-ohvitserid, kes oleksid siis ühtlasi ka instruktoreiks. Osakondade päälikuile peaksid olema abiks väljaõppe alal *eriala allohvitserid*, kes aitaksid üksuste väljaõpet teostada merepraktika, signaali, miini, traali, suurtüki jne. aladel.

Maleva merekaitseliidu osakonna pääliku

alluksid siis *flotillad* või *üksikud divisjonid*, mil oleks siis oma päälikud — *merekaitseliidu ohvitserid*. Flotilla oleks üksikute divisjonide koondis, näiteks Tallinnas, Pärnus ja Haapsalus. *Üksikud divisjonid* aga alluksid kohapäälseile malevkondadele. Divisjoni päälikule alluksid üksikud ujuvabinõude komanderid ja erikomandode ülemad, kui neid on loodud divisjoni juure, näiteks sidekomando jne.

Üldiselt jaguneks merekaitseliidu vabatahtlikest koosnev osa *juhtkonnaks*, *tekiala- ja masinaala-meeskonnaks*.

*Juhtkonna* hulka kuuluksid merekaitseliidu ohvitserid, komanderid ja nende abid.

*Tekiala-meeskonda* kõik eriala spetsialistid suurtüki, miini, signaali jne. aladel.

*Masinaala-meeskonda* motoristid, masinistid, kütjad ja elektrikud.

Merekaitseliitu peaksime katsuma koondada igasuguseid ujuvabinõusid, mida saaks ülesannete kohaselt sõjakorral kasutada. Need oleksid kohapääl asuvad *kala-mootorpaadid*, *lõbusõidu-mootorpaadid*, *rannasõidu-mootorpaadid*, *mootorpaadid abipurjedega*, *pukserid* jne. Andmete põhjal meil leidub sääraseid ujuvabinõusid. Rahuajal peaks selles mõttes püüdma nende omanikega juba kokku leppida, et neid saaks teatud tasu eest (kütte- ja määrdeaine kulu) kasutada. Sõjakorral see küsimus peaks laheneda *rekvisitsioonilises* korras. Neist ujuvabinõudest peaks siis moodustama vastavalt nende iseloomule, suurusele ja omadusile kas *luureüksused*, *allveelaevade vastu võitlemise üksused* või *traalimisüksused*.

Kuid väljaõppe mõttes oleks vajalik merekaitseliidul enesel muretseda vähemalt üks *musterpaat*. See oleks sarnane üldjoontes Maa-ilmastõja ajal liitlasil tarvitusel-olnud M.L. (Motor Launches) paatidele. Need paadid olid kuni 80 j. pikad, kahe-kolme mootoriga, mis andsid kiiruse 20 sõlme ümber, hästi merekõlvulised, relvastatud väikese suurtükiga (75 m/m ja vähem) või kuulipildujatega, allveepommidega, varustatud traalimisseadeldisega, udu-aparaadiga, suitsupoidega, hüdrofoonidega ja raadioga. Säärase paadi muretsemine täiendaks märksa meie merejõude. Pääle selle säärase paadiga võiks korraldada kohapäälsete divisjonide juures erialadel *lendkursusi*, kusjuures kõike saaks läbi võtta praktiliselt, kuna õppeabinõude küsimuse lahendamine kohtadel ei ole nii-kui-nii esialgu lihtis.

Merekaitseliitlaste väljaõppe jaguneks kahte järku:

1) *üldsõjaväeline* ja 2) *eriala õppus*. Kõik merekaitseliitlased teeksid läbi n. n. üldsõjaväelise õppuse koos merekaitseliitlastega vastavate malevate, malevkondade või kompaniide

juures, kusjuures võetaks läbi rivi drill, laskeharjutused, vintpüssi-, kerg- ning rask-kuulipildujate materjalosa ja vastavad määrustikud. Üldõppuse läbiteinud merekaitseliitlased jagatakse erialadele järgmiselt: 1) *juhtkonnad*, 2) *tekiala-merekaitseliitlased* ja 3) *masinaala-merekaitseliitlased*.

*Juhtkonda* kuuluksid *merekaitseliidu ohvitserid*, s. o. *flotillade ja divisjonide päälikud*, *ujuvabinõude komanderid* ja *nende abid ning erikomandode päälikud*. Alul organiseerimisel tuleks nimetatud kohtadele määrata mereväe reserv-ohvitseri või *kutselisi* meremehi, kel on teatud teoreetiline teadmiste tagavara ja praktika meresõidus. Pärast üldõppuse läbitegemist tuleks viimastele talvel korraldada erioppekavaga kursused, kus läbi võetaks *merepraktikat*, *navigatsiooni*, *lootsijat*, *signaalasjandust*, *üldteadmisi suurtüki, miini ja traalimise alal ning meremäärustikku*. Kursuste lõpul tuleks korraldada vastavad katsed, ja isikud, kes need sooritanud, määrata siis vastavatele kohtadele. Merekaitseliidu ohvitser oleks kõrgeim amet ja aukraad, millele võiks kaitseliitlane tõusta, kui tal ei ole mereväe-ohvitseri kutset. Merekaitseliidu ohvitseriks saamine toimuks aga vastavate erikursuste ja katsete põhjal.

*Tekiala-merekaitseliitlased* jaguneksid alljärgnevalt: 1) *signalistid*, 2) *komendoorid* ja 3) *minöörid*.

*Signalistidele* tuleks õpetada *semafori*, *morse*, *signaliseerimist plagudega signaalraamatu järgi*, *rahvusvahelist signaalraamatut jne*.

*Komendooridele* tuleks õpetada *kergemaid suurtükke*, *nende materjalosa*, *eelteadmisi laske meetoditest ja põhjalikult kuulipildujate käsitamist ja laskmist*.

*Minööridele* tuleks anda teadmisi *ankrumiinidest*, *nende veeskemisest ja kahjutuks-tegemisest*; *traalimise alal* — *kõiki traale ja nende käsitamist*; *samuti* meil kasutada *olevaid allveepomme*, *suitsu- ja udukatte tekitamise abinõusid*.

*Masinaala-meeskonnale* tuleks anda kohal kasutada olevate abinõudega teatud *praktiline oskus* oma erialal.

On selge, et kõigil eelpool loeteldud erialadel ei tule välja õpetada igas divisjonis kõiki spetsialiste, vaid see oleneb sellest, missugused ujuvabinõud on kohal ja millisel alal mobilisatsiooni-korral divisjon hakkab tegelema.

Väljaõppe küsimuse käsitamisel olen seadnud üles teatud raamkava. Kuidas seda tegelikult läbi viia, missugused moodused tarvitusele võtta, see tuleks nüüd, kus merekaitseliidu organiseerimisele on juba asutud, põhjalikumale kaalumisele võtta.

Eelpool märkisin kohad, kus tuleks meil

kõigepealt organiseerida merekaitseliidu üksusi. Andmete põhjal on võimalik kõigisse neisse kohisse teatud arvul ujuvabinõusid koondada mobilisatsiooni-korral. Praegu on aga rida kohti, kus ujuvabinõude küsimus sünnitab raskusi. Siin tuleb paratamatult leida mingisugune moodus, — kas siis kasutada praegu kohal olevaid vähem kõlvulisi mootorpaate või püüda hankida sinna vastav ujuvabinõu. Mobilisatsiooni-korral tuleb teha nii-kui-nii teatud ümberpaigutusi ujuvabinõudega. Kus rohkem on neid, säält sõjakorral ära võtta ja saata neisse kohisse, kus on neist puudus. Meeskonnad moodustatakse aga kohapääl, kus divisjon hakkab teotsema. On väga tähtis, et just meeskond oleks kohapäält pärit, kuna nad tunnevad parimini kohalikke olusid, oskavad hästi navigeerida ja on juba rahuajal välja õpetatud kõigile iseäralisusile selles piirkonnas.

Mobilisatsiooni väljakuulutamisega merekaitseliit läheks alluvaks Merejõudude Juhatajale ja merekaitseliidu ülem täidaks otseselt tema käske. Et merekaitseliit üldse suudaks sõja-korral teatavat abi pakkuda meie merejõududele, on tarvilik, et säärane alluvus läbi viidaks. Ei ole mõeldav üldse mingisugune muu alluvus, sest siis on võimatu luua ühiseid aluseid edukaks sõjategevuseks. Päälegi on säärane moodus läbi viia väga lihtis, kuna mobilisatsiooni-korral mereside rajooni ülemad — kutselised mereväe-ohvitserid, võiksid käsutada otsekohe neile alluvaks tehtud üksikuid divisjone. Veidi erinev olukord on Tallinna rajoonis, kus tuleb mobilisatsiooni küsimus erisuguselt lahendada.

Merekaitseliidu kasutamine sõja-korral ei ole üldse mõeldav, kui isiklik koosseis lahkub mobilisatsiooni-korral suures määras. Seepärast tuleks merekaitseliitlasi, kes on tarvilikud kohtadel, võtta täiesti eriarvele ja mobilisatsiooni väljakuulutamise momendist arvata tegevteenistuses oliajaks. Samast momendist nad hakkaksid ka mob. kava kohaselt ülesandeid täitma.

Läbi arutanud merekaitseliidu asutamise võimalused ja selle kasutamise mobilisatsiooni korral, jääb kokkuvõttes mainida, et:

1) *merekaitseliit on meile riigikaitse seisukohalt väga tarvilik organisatsioon. Selle tähtsus ei vähene iialgi, kuigi peaksid ka meie merejõud suurenema, sest merekaitse küsimus jääb meie majanduslike olude juures üheks raskesti lahendatavaks;*

2) *kogemused Maailmasõjast näitavad, et merevalitsemine nõuab ääretult suurt sõjalist organisatsiooni merel ja kaldal. Seepärast on väga tarvilik säärase organisatsiooni loomine juba rahuajal.*



# Peipsi laevastik Põhjasõjas aastal 1700.—1704.

*Vanem-leitnant A. Vares.*

Pärast rootslaste hiilgavat võitu venelastest Narva all 20. novembril 1700. aastal tsaar Peeter oli nõus tegema rahu rootslastega, kuid ükski riik ei tahtnud olla vahemeheks. Kaarel XII ei tahtnud kuuldagi rahust, enne kui on karistatud kõik vaenlased.

Talvekorteris oleku aega kasutati sõjaväe üldise olukorra parandamiseks ja piiriäärsete kindlustuste korraldamiseks. Et isiklikult tutvuda idapiiri kindlustustega ja eriti Peipsi laevastikuga, võttis kuningas Karl ühes kindral Rehnskiöldiga 1701. aastal ette pikema ringreisi mööda Peipsi randa. Tol ajal olid Rootsi ja Vene piiriks järved ja jõed, alates põhjas Laadoga järvega ja lõpetades Pihkva järvega lõunas. Selle 550-km. pika veepiiri kaitseks oli rootslasil tugev laevastik. Laevastiku ülemjuhatajaks oli viitse-admiral von Numbers. Viimast peeti üheks paremaks ohvitseriks tolelaegses rootsi laevastikus.

Narova jõgi lahutas kahte ossa admiral Numbers'ile alluva laevastiku. Esimene osa asus põhjapool Narva linna ja teine Peipsil. Kumbki laevastik teotses iseseisvalt ja moodustas ühe divisjoni, Peipsi laevastiku divisjon allus pääle selle veel operatiivselt Lõuna-Eestis teotsevate maavägede ülemjuhatajale kindral Schlippenbachile, kuna administratiivselt juhtis laevastikku rootsi admiraliteedi kolleegium.

Peipsi laevastiku divisjoni ülemaks oli kapten Jonas Hökflycht. Divisjon koosnes kuuest laevast, nendest oli „Elefanten“ 10 kahuriga, jaht „Flundra“ 4 kahuriga ja 4 vähemat laeva. Kogu meeskond oli 300 meest, kellest suurem osa olid soomlased. Kindlasti võis nende hulgas olla ka eestlasi.

Pärast kuningas Karli revideerimist saadeti admiral Numbers eriti Tartu korraldama Peipsi laevastiku divisjoni. Ühes Numbers'iga saadeti ka üks mereväe-ohvitser ühe laevaehitusmeistriga ja 12 vabatahtlikuga, et parandada vanu ja ehitada uusi laevu. Nagu selgub admiral Numbers'i tegevusest, oli divisjonis seisukord halb. Esiteks, nõudis Numbers Schlippenbachilt, et saadetaks laevastiku täiendamiseks mehi juure. Suur puudus oli igasugusest varustusest, nii et ohvitserkonnal ja meeskonnal oli saamata kahe ja poole kuu palk.

Selles asjas püüdis parandust teha ka admiraliteet ja teatas sellest ka kuningale, kuid et suur puudus, mis valitses kogu rootsi armees, ei võimaldanud siis kuningal kui ülemjuhatajal parandada laevastiku rasket seisukorda.

1701. aasta suvi möödus Peipsil vaikselt.

Kuningas Karl oli oma sõjaväega Poolamaal. Eestisse jäi Schlippenbachi käsutusse ainult väike osa noori, vilumata sõjamehi ja neistki oli ära jaotatud suurem osa üksikute kindluste garnisonideks.

Tsaar Peeter korraldas samal ajal suure hoolega oma sõjaväge ja koondas oma rügemendid Novgorodi, Oudova ja Pihkva alla. Isegi Peipsile tekkis laevastik, mis koosnes 7 laevast.

Nähes, et Rootsi pääjõud jäid kauemaks Poolamaale kui arvatud esialgu, läksid venelased julgemaks, ja järgmise aasta, s. o. 1702. a., alul tulid umbes praeguse Ninaküla kohalt üle Peipsi. Venelasile omase toorusega riisusid nad paljaks ja põletasid maha Alatskivi mõisa ühes kiriku ja ümbruses olevate taludega. Kauemaks nad ei saanud siia jääda, sest ilmad muutusid sulaks, jää oleks võinud järvel laguneda ja kaotada seega taganemistee.

Seekord venelased pääsivad täiesti karistamata, sest Schlippenbach seisis laagris Sagnazi (praegune Sangaste, kus praegugi näha laagri koht) juures, kuna laevastik ei saanud teotseda, sest jõgi ja järv olid jääs.

Juba eelmisel aastal alatud laevastiku korraldamist jatkasid rootslased täie jõuga. Karlskrona sõjasadamast olid toodud Tartu laevaehitusmeistrid, ohvitserid ja meeskonnad. 1701/2. aasta talvel ehitati Tartus kaks suuremat ja üks vähem laev: „Carolus“ 12 ja „Vivat“ 14 kahuriga ja üks kahuripaati kahe kahuriga. Pääle selle parandati ja seati korda mitmed veolaevad ja venelastelt äravõetud lodjad.

Ühes laevastiku suurenemisega nimetati Peipsi laevastik ümber „Tartu laevastikuks“. Laevastiku juhatajaks määrati kapten Karl Gustav Löscher von Hertzfeldt nimetusega „Peipsi laevastiku komander“. (Kommendor över flotten i Peipus.) Tema abiks jäi senine laevastiku juht kapten Jonas Hökflycht.

Ühes juureehitatud laevadega koosnes „Tartu laevastik 1702. aasta navigatsiooni alul järgmistest laevadest: 1) „Vivat“ 14 kahuriga, 2) „Carolus“ 12 kahuriga, 3) „Elefanten“ 10 kahuriga, 4) „Flundra“ 4 kahuriga, 5) üks kahuripaati 2 mortiiiriga ja neli vähemat laeva. Aprillikuu alul saadeti veel Riia kindralkuberneri Dahlbergi korraldusel laevastikule lisaks 66 kahurit.

Kui Emajõgi ja Peipsi vabanesid jääst, sõitis komander Löscher aprillikuu alul oma laevastikuga Peipsile, et admiral Numbersi kava järgi hävitada vene laevastik. Laevastik purjetas takistamatult mööda järve ja maksis vene-

lasile kätte need kahjud, mis viimased tegid siinpool kaldal talvel, s. o. rüüstas ja põletas venelaste külasid säälpool kaldal. Vaatamata sellele, et kapten Löscher tahtis kohata vene laevastikku järvel, ei ilmunud venelased üldse järvele. Venelasi kohtamata rootsi laevastik pöördus suure saagiga Tartu tagasi.

24. mail sõitis Tartu laevastik jälle järvele. Siin kuulis kapten Löscher, et suur venelaste lotjadest koosnev laevastik on ilmunud Ismeni juure. Rootsia laevastik sõitis täies koosseisus venelaste vastu. Umbes pool miili Ismenist<sup>1)</sup> kohtas rootsi laevastik 100 lodjast koosneva vene laevastiku. Igas lodjas oli 30—50 sõdurit. Sel suurel „laevastikul“ oli ainult 3 kahurit.

Vaatamata vaenlase suurele ülekaalule otsustas Löscher päale tungida.

Esimesena tungis vaenlase päale kapten Höckflycht oma laeva „Vivat'iga“ (14 kahurit). Lahingu möllus venelased piirasid „Flundra“ (4 kahurit) täielikult ümber, kuid viimane jõudis vabastuda teiste abita, kaotades sääljuures ainult ühe mehe surnuna ja mõned haavatud.

Selle lahingu käigust puuduvad andmed, kuid nagu näha umbkaudseist kirjeldusist, hoidus rootsi laevastik paraja kahurlaske kaugusel ja, manööverdades vene laevastikuga paralleelkurssidega, püüdis kahurtulega hävitada vaenlast.

Vene laevastiku eesmärgiks oli tungida kuni Emajõe suhu ja siin maale saata kaasasolev dessantvägi.

Dessant pidi vallutama jõesuu kindlustuse ja sellega ära lõikama rootsi laevastikul taganemise Tartu. Vaikse ilma tõttu rootsi laevastik ei saanud manööverdada, venelased pääsid rootsi laevade tule alt ja liikusid edasi põhjapoole.

Komander Löscher, nähes, et lahingutegevus võib kesta kauemat aega, saatis jaht „Flundra“<sup>2)</sup> (4 kahurit) Tartu poole teele, et tuua järvele suuremal arvul laskemoona. (Pulver und Blei.) Venelased märkasid, kuidas „Flundra“ üksinda jõesuu poole sõitis<sup>3)</sup> ja saatsid oma 40 kiiremat laeva teda jälgima. „Flundra“ komander (leitnant), nähes, et ta ei pääse venelaste käest ja abi pole loota, laskis visata üle poordi laeva 4 kahurit ja põgenes ise ühes kogu meeskonnaga kaldale.

Kui tõusis tuul, tungis rootsi laevastik uuesti venelaste kallale ja tegi neile väga palju kahju oma tabava tulega. Seetõttu põgenes osa

vene laevastikku oma läbilastud iaevadega teisele kaldale. Järelejäänud suurem osa aga püüdis vallutada jõesuu kindlustust ja asus kindluse piiramisele. Kapten Löscher tuli oma laevadega kindlusele appi, ja nüüd tekkis 1. juunil 1702. aastal äge kahurite lahing, mis kestis kaks päeva ja ööd. Venelaste kaotused olid suured ja nad olid sunnitud põgenema teisele kaldale oma järelejäänud purustatud laevadega.<sup>4)</sup>

Umbes kuu aja pärast iimus jälle suur vene laevastik Rootsia randa ja püüdis kõike jõudu kokku võttes vallutada Emajõe suud. Nähes, et võimatu jääda järvele, otsustas rootsi laevastik taganeda Emajõkke. Taganemisel aga sattus kapten Höckflycht oma laeva „Vivat'iga“ liivale. Nähes seda, asusid venelased oma laevadega nii palju kui mahtusid „Vivat'i“ ümber. „Vivat“ kaitsis end granaatidega, kuid kui venelased salkades poordile tungisid, laskis kapten tuld visata püssirohu kambrisse. Järgnes plahvatus, mis hävitas laeva ühes meeskonna ja suure hulga venelastega.<sup>5)</sup>

Ülejäänud laevad pääsid aga õnnelikult Tartu.

Selle lahinguga lõppes ka vaenuliste laevastike tegevus sel suvel. Rootsia laevastik jäi Tartu, kus asuti suure hoolega parandama lahingus saadud vigastusi ja jätkati uute laevade ehitamist.

Venelased vallutasid küll Emajõe suu, kuid sügise tulekul olid sunnitud taganema teisele poole kaldale.

1702. aasta lõpul ja 1703. aasta alul venelaste maaväed tungisid edukalt edasi. Piiriäärised kindlused langesid üksteise järele.

1703. aasta kevadel venelased tulid oma laevadel üle Peipsi, riisusid ja põletasid jälle siinpoole kaldal. Et venelaste riisumisele lõpp teha, pidi sõitma laevastik järvele.

Kapten Löscher, saanud teada, et venelaste laevastik asub Horrivali (Horrewell) juures, asus viibimata pääletungile ja ajas venelasi taga kuni Pihkvani. Venelased olid sunnitud isegi oma laevad maha jätma ja põgenema maale. Mahajäetud laevad süütasid rootslased põlema ja hävitasid seega terve vene laevastiku. Pärast seda Löscher purjetas oma laevastikuga kuni 2,5 miili kauguseni „Mustasaarest“<sup>6)</sup> kus ta maal võttis vangi 6 venelast, nende hulgas 2 Petseri kloostri munku (üks neist oli ülemmunk, Pater prior) ja 4 talupoega.

Nüüd oli rootsi laevastik jälle valitsejaks Peipsil sellele vaatamata, et suurem osa Peipsi

1) Ismen — praegune Mehikoorma. Veel tänapäev venelased nimetavad Mehikoormat Ismeniks.

2) Kahurite arv võis olla suurem ülemaloodust, sest andmed laevade kahurite kohta olid antud enne seda, kui jõudis kohale Riias 66 kahurit.

3) Flundra liikus ka aerudega.

4) Algallikais nimetatakse „purustatud lotjadega“, see tähendab, et lotjade veepäälne osa oli purustatud.

5) Selle lahingu kohta ei olnud leida mingisuguseid lähemaid andmeid.

6) Arvatavasti praegune „Kolpino“ saar.

rannast oli juba vaenlase maavägede võimu all. Kapten Löscher laskis nüüd kätte maksta vaenlasile siinpool kaldal toimetatud röövimiste eest. Ta saatis maale dessantväed ja laskis hävitada 14 küla, pääle selle veel palju muud varandust ja laevaehitusmaterjali, mis venelased olid kokku toonud järve kaldale. 2. juunil ilmus jälle 50 lodjast koosnev vene laevastik järvele. See taganes aga kohe Pihkvasse, kui ilmus rootsi laevastik. Rootslased jälgisid neid kuni õhtuni. Õo jooksul oli venelasil võimalik pääseda Pihkva, kus nad olid kaitstud rootslaste eest.

Nüüd purjetas jälle rootsi laevastik Pihkva kuni Vasknarvani ja hävitas kaldal venelaste külasid. Soipa<sup>7)</sup> lähedal kohtas laevastiku dessant venelaste ratsaväge, viimane põgenes aga mõne paugu järele.

Pea kogu Liivimaa oli juba vaenlaste poolt vallutatud. Püsisid veel piirilinnad Narva ja Tartu. 1703/4. aasta talvel venelaste salgad tungisid Vasknarva kaudu Torma ja Laiuse kihelkonda. Külad ja talud hävitati, elanikud, keda kätte saadi, rööviti paljaks ja tapeti ära. Peipsi-äärseis külades olevat venelased röövitud elanikelt isegi riided seljast ja toppinud poolkülmanud vangid elusalt järve jää alla.

Samal ajal teotsesid rootsi pääjõud kaugel kodumaast. See kurnav ja pikale-veninud sõda nõudis ikka rohkem ja rohkem sõdureid. Seetõttu jäid Eestimaaale koguni väikesed väeosad. Venelased seda nähes said julgemaks ja hakkasid teotsema rootslaste vastu aktiivsemalt. Pärast üksikuid röövkäike talvel tsaar Peeter asus 1704. aasta kevadel Eestimaa piirikindluste vallutamisele. Tsaari väeülem asus 4000 mehega Narva linna piirama, ja 30. aprillil sai väeülem Šeremetjev tsaari lõpliku käsu minna Tartut piirama. Šeremetjevi esimeseks mureks oli vallutada Emajõe suu ja alles siis liikuda mööda jõge üles Tartu alla, kus pidi olema „juttude järgi“ tugev garnison. „Ära sellest muretse,“ kirjutas talle tsaar Peeter, „meie saadame teile abi.“ Pääle selle saadeti tsaari käsul 12. aprillil kindral von Werden lotjades jalgväe rügementidega Emajõe suhu, et vastu teotseda rootslaste iga-aastasile rünnakuile, mis need üritasid Oudova ja Pihkva ümbrusse.

Pärast 1703. aasta õnnetut lahingut rootslased jätkasid iseäranis suure hooga Tartu laevastiku täiendamist. Ka üldine olukord võitluses venelastega näitas, et rootslasil tuli teotseda pääasjalikult laevastikuga.

1704. aasta navigatsiooni alguseks oli Tartu laevastiku koosseisus 12 hääd sõjalaeva ja pääle selle mitu abilaeva. Laevastiku koosseis:

<sup>7)</sup> Soipa — tolleaegne nimetus. Seni pole võimalik kindlaks määrata, kuidas nimetatakse seda kohta praegu.

#### Avangard:

- |                            |             |
|----------------------------|-------------|
| 1. „Victoria“ . . . . .    | 6 kahuriga, |
| 2. „Numbers“ . . . . .     | 4 „         |
| 3. „Wahtmeister“ . . . . . | 14 „        |
| 4. „Karlskrona“ . . . . .  | 12 „        |
| 5. „Stromfeldt“ . . . . .  | 5 „         |

#### Corpus:

- |                              |              |
|------------------------------|--------------|
| 6. „Carolus“ . . . . .       | 12 kahuriga, |
| 7. „Narva“ . . . . .         | 8 „          |
| 8. „Schlippenbach“ . . . . . | 4 „          |
| 9. „Elefanten“ . . . . .     | 6 „          |

#### Arjergard:

- |                           |              |
|---------------------------|--------------|
| 10. „Ulrika“ . . . . .    | 10 kahuriga, |
| 11. „Schüttele“ . . . . . | 8 „          |
| 12. „Vivat“ . . . . .     | 6 „          |

Pääle nende üks kahurpaat 2 mortiiiriga ja mitu abilaeva. Laevastiku isiklikku koosseisu kuulusid 320 meremeest ja 250 sõdurit.

Vene kindral von Werden vallutas Emajõe suu ja liikus edasi Tartu poole. Vene ajaloo kirjutaja Ustrjalov kirjutab Werdenist: „Vahva Werden tegi rohkem, kui et vallutada jõesuud. Saades teada, et Tartu poolt tuleb järvele eskader, mis koosneb 13 laevast komander Löscheri juhatusel, tema, Werden, liikus neile vastu, ja 3. mail umbes 10 versta jõesuust, Kastre all langes oodatamatult Rootsi laevastiku pääle.“

Saanud teada, et venelased on vallutanud Emajõe suu, kapten Löscher sõitis 2. mail laevastikuga Tartust välja. Enne väljasõitu komander Löscher kutsus 1. mai õhtul laevastiku ohvitserid ja mõned eraisikud linnast ühisele omavahelisele pidustusele. Peol lõbutseti hästi kahurpaukude ja trompetite helina saatel. Pärast säärast lõbusat ööd sõideti välja hommikul vara. Paar miili linnast eemal peatus laevastik Insterküla<sup>8)</sup> all, kus seisti kuni 4. mai hommikuni. Vaevalt oli laevastik sõitnud paar miili, kui kahelt poolt kaldalt venelased tungisid laevastikule kallale. Venelased löödi tagasi ja laevastik jätkas oma sõitu. Venelased olid vallutanud mõlemad jõe kaldad ja varitsesid laevastiku liikumist varjatud positsioonidelt. Kui rootsi laevastik jõudis Kastre mõisa alla, nägi ta eemal suurt vene laevastikku. Venelased olid tõmmanud üle jõe mitu rida palke, nii et need moodustasid koti sarnase sopi. Tuul ja veevool kandsid rootsi laevastiku palkidele.

Laevastikul ei olnud võimalik enam ümber pöörduda. Tekkis äge lahing, milles rootslased pidid ennast kaitsma mitu korda suurema vaenlase vastu. Komander Löscher manitses mehi võitlusele, kuid mehed ei kuulunud enam

<sup>8)</sup> Insterküla — arvatavasti praegune Ihastu.

käsku. Seda nähes, Löscher laskis enese ühes lipulaeva „Carolusega“ õhku.

Osa ohvitseridest ja meeskonnast hüppas jõkke ja ujus teisele kaldale. Nii pääsid 240 meremeest ja salk jalgväe sõdureid õnnelikult Tartu. Vangi langesid 3 kaptenit, 9 leitnanti, 126 bootsmanit, madrust ja sõdurit. Pääle selle veel surnud ja haavatud. Ka venelaste kaotused ei olnud väikesed: nad kaotasid surnutena ühe kolonel-leitnandi (podpolkovnik), ühe majori ja 56 sõdurit, pääle selle veel haavatuina 162 meest.

Rootslased kaotasid selle lahingu venelaste suure ülekaalu tõttu ja võimaluse puudumise põhjusel laevadega manööverdada. Selle tõttu laevad ei saanud endid kaitsta kahuritega, ja meeskond pidi end kaitsma käsitsi. Siin peab süüdistama ka laevastiku juhti liig ettevaatamatus teotsemises ja täielise sideme puudumises. Siit peab järeldama, et laevastiku juhil polnud üldse teada, et venelased olid vallutanud Emajõe kaldad kuni Tartuni. Ka rootslased ise alahindavad kapten Löscheri, pidades teda küll hääks karjeristiks, kuid väga pahaks eskaadri juhiks, milliseks ülesandeks ta polnud kohane.

Kuningas Karl oli väga pahane selle kaotuse puhul ja käskis Tartu garnisoni ülemat ehitada uut laevastikku. Nii hävis tugev rootsi laevastik, ja siitpääle venelased olid täielised valitsejad Peipsil. Saagiks saadud laevu venelased kasutasid ühes oma lotjadega sõjaväe ja varustuse vedamiseks Pihkvast Tartu ja Narva piiramiseks.

Nüüd oli šeremetjevil tee lahti Tartuni, ja varsti pärast seda ta asubki Tartu piiramisele oma suure sõjaväega.

## RANNAKINDLUSTUSED.

Mis puutub Peipsi rannakindlustesse, siis oli neid kolm tähtsamat. Vasknarva ehk Vastse-Narva, mis asub Naroova jõe alul. Vasknarval pole olnud kokkupuuteid laevastikkudega, mis teotsesid Peipsil. Ta jäi rohkem mannermaa kindluseks. Emajõe suus asus mingisugune kindlus, mis ehitati vist alles rootsi ajal. Vanus dokumendis nimetati seda Blockhausiks. See kindlustus asus kindlasti Emajõe vasakul kaldal, praegu sääl olevast viimastest majast umbes 1 kilomeeter idapool. Praaga<sup>9)</sup> praegused elanikud teavad rääkida, et umbes nii kaugel olevat olnud vana kõrts. Sellest võib järeldada, et venelased ehitasid kindluse asemele kõrtsi, samuti nagu see on praegu Kastres.

Praegu lainetab sellel kohal järv, mis aasta-aastalt võtab ikka rohkem ja rohkem

<sup>9)</sup> Väike kalameeste küla, mis asub praegu Emajõe suus.

läänepoolset randa enese alla. Maja, mis asub praegu Emajõe vasakul kaldal, seisab ainult mõne sülla kaugusel järve kaldast. Umbes kolmkümmend aastat olnud ta 1—1,5 km. idapool. Sääl kohal on näha veel praegugi järve põhjas elamu jäänuseid ja telliskivitükke.

Kindlus — Blockhaus —, mis asus rootsi ajal Emajõe suus, oli vist puuehitus, ja garnison asus sääl ainult navigatsiooni ajal. See kindlustus pidi kaitsma jõesuud ja olema ka toetuspunktiks laevastikule.

Kolmas ja tähtsaim kindlustus oli Kastre loss, mis asus 12 km. kaugusel jõesuust. Selle lossiga lõppesid jõeäärsed elamud, välja arvatud jõesuu, ja siit algasid suured läbipääsmatud sood.

Kastre loss ehitati kas 13. sajandi lõpul või 14. sajandi alul. 14. sajandi lõpul viseeris Kastre loss laevu ja võttis tolle. 1392. aasta rahulepingus on tähendatud, et novgorodlasil peab olema vaba tee parve juure, mis asetseb Emajöel Vorbeke (Kastre) ees. 1425—1438. oli Kastre piiskop Dietrich Resleri asukohaks.

1558. aasta juuli alul olevat tunginud venelased oodatamatult Kastre lossile kallale. Lossi meeskonnaks olnud 40 meheline garnison. Meeskonna hooletuse tõttu, kes ei olnud märganud venelasi, pannud viimased värava põlema, ja tuli tunginud sel teel lossi. Garnison viidud vangi ja loss hävitatud. Niisugusesse seisukorda jäänud loss kuni poolakate tulekuni meie maale. Poola kuninglikud revidendid Stanislav Pekoslovski ja Stanislav Lokniezki esitavad oma arvamist 1582. aasta Tartu starosteis Kastre lossi kohta:

„Verbiku“-Kastre oli Tartu piiskopi väike loss 3 penikoormat Tartust Emajõe ääres Laiusest vastaspoolsel kaldal. Nüüd ta on kokku langenud ja hävitatud suuremalt osalt. Tema taga kuni Peipsini (Beibsu), mis lahutab Tartut Pihkvast, pole enam ühtki kindlustust, ja seepärast on meile tarviline, et ta ehitataks uuesti üles, kus see oleks Tartu eelkindlustuseks Moskva-poolsel küljel.“

See kavatsus teostatigi Poola valitsuse poolt, ja sellest ongi säilinud nimetus „Novy Kastre“, eraldamiseks Vana-Kastrest (Oldentorn), mis asus ülalpool, vist praeguse Kastre mõisa asemel.

Tolleaegne Kastre loss olnud ühe torniga ja ümber piiratud sügava kraaviga.

Samasugusena Kastre loss läks ka Rootsi valitsuse kätte. Rootslased kavatsesid lossi kindlamaks teha ja juure ehitada veel kolm torni. Stokholmi sõjaarhiivis leiduvat üheksa plaani, mis käsitlevad Kastre lossi ümberehitamist. Kastre lossi tegevusest Põhjasõja ajal ei leidu midagi allikais, mis kasutatud autori

# Purijahtide (paatide) võidusõidu taktikast.

M. Piigert.

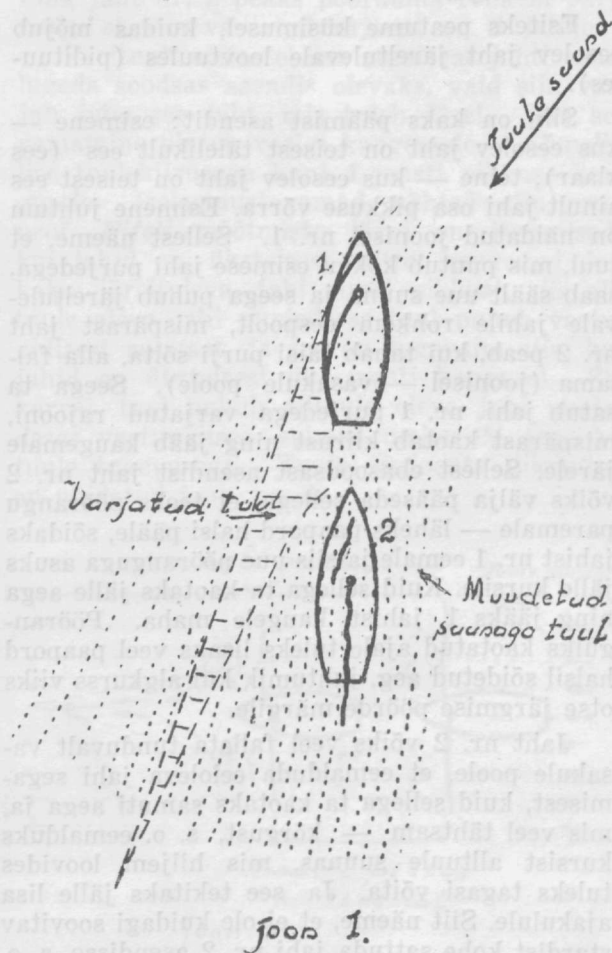
Võidusõit purjekaile on võistlus. Et võistlust aga võita, on tarvis eeskätt osata õieti käsitada võistlusvahendeid nii tehniliselt kui taktikaliselt. Purjetamisel tuleb tehnilise oskuse all mõista oskust purje õieti käsitada vastavalt jahi ja ilmastikulisile oludele. Taktika all aga mõistame meetodit, kuidas sõita, mis kursiga, et võita konkurent. Pääle nende on mõõduandvaiks tegureiks ka tuule- ja ilmastikutundmine, kiire otsustamisvõime, meeskonna väljaõpe jne. Need omadused peavad olema muidugi igal võidusõidu-jahi meeskonnast, kuid päämiselt ikkagi juhil. Tahaksin siinkohal esitada mõned üksikasjad taktikast võidusõidul purijahtidega, mis maksvad suures määras ka puripaatidest.

Purijahtide võidusõidu tähtsamaks momentiks on selle algus — start. Tuntud võidusõitjad ütlevad: „Hää start tähendab päämiselt 50% võitu“. Siin kohal peab aga märkima, et hää start ei ole mitte sel, kes pärast stardipauku esimesena läbib jahiga stardiliini, vaid sel, kes esimeste momentide jooksul pärast stardipauku osutub kõige eesolevaks.

Millest see on tingitud? Kas need mõned meetrid teest, mis võidetakse sellega, ei oleks kergem võita pika sõiduaja jooksul, kui stardi ajal, kus kõik üheskoos ja manööverdamine raskendatud? Ei, need mõned meetrid võidetud sõiduteest ei ole tähtsad, vaid tähtis on *asetus* teiste jahtide suhtes, mida saavutatakse hää stardiga, sest jaht, mis alguses on teistest ees, võib enamikel juhtumel segada tagapoololevate jahtide tegevust, õigemini tuult, välja arvatud juhtum, kui sõidetakse pärituult.

Neid soodsaid ja ebasoodsaid asetusi vaat-

lemegi enne, kui siirdume võidusõidu taktikale. Siinjuures peab märkima, et nende vaatluste



poolt. Kahtlemata oli säääl garnison, ja kui von Werden peatus säääl ümbruses oma laevastikuga, siis piiras ta vist ka lossi. Pärast rootsi laevastiku hävitamist langes muidugi ka loss.

Praegu on säääl kohal vana kõrts, mida nimeatakse „Kantsi kõrtsiks“. Kõrtsi ümber on veel praegu kraav, mis oma-ajal oli muidugi palju laiem ja sügavam. Kohalised elanikud näitavad suure tee aset, mis viis läbi põhjatu soo sissemaale.

Luunja parve ja Kaagvere mõisa vahel on veel vana linnamägi, kuid see pole vist kunagi täitnud kindluse ülesandeid.

Käesoleva artikli kirjutamisel olen kasutanud järgmisi allikaid:

1. Fata Dorpati von Arwid Möller jur. nat. et gent. prof. Westeras 1755. *Übersetzung aus Schwedischem.*

Et prof. Arvid Mölleri kui kaasaegse kirjeldust peetakse väga tähtsaks ajalooliseks dokumendiks, siis toon siinjuures tema lühikese eluloo kirjelduse.

Arvid Möller sündis 1674. aastal Tartumaal, Vorbuse mõisas. See mõis kannab ka praegu seda nime ja on Tartust 5 km. kaugusel. Möller õppis 1685. aastast saadik Lyceum Carolinas Tartus ja 1691. aastast Tartu Akadeemias. Studeeris õigusteadust ja matemaatikat ja sai 1702. aastal Tallinna gümnaasiumi õiguse- ja matemaatikaõpetajaks. 1710. aastal põgenes venelaste tuleku eest Soome Åbo linna, sääält edasi Stockholmi ja lõpuks Vesterasi linnakesse, kus ta 1717. aastal läks Lundi õigusteaduse professoriks. Olles säääl kolm korda ülikooli rektori, suri ta 1758. aastal Lundis.

2. Karl XII och den ryska sjömakten ov *Arnold Munthe.*

Förra delen Stockholm 1924. a.

3. Mitmesugused vähemad märkused ajaloolisest kirjandusest ja Peipsi äärsete elanike suulised teated.

juures on arvesse võetud võrdsed või peaaegu võrdsed jahid oma purjepinnalt ja kiiruselt. Selles suhtes suuresti lahkuminevate jahtide juures need mõjutused on tunduvalt vähemad ja, võib-olla, isegi ses määras, et ei avalda märgatavat mõju.

Esiteks peatume küsimusel, kuidas mõjub eesolev jaht järeltulevale loovtuules (pidituules).

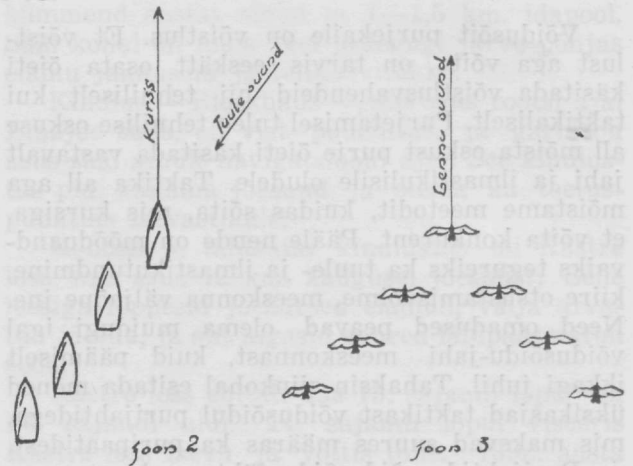
Siin on kaks päämist asendit: esimene — kus eesolev jaht on teisest täielikult ees (ees klaar), teine — kus eesolev jaht on teisest ees ainult jahi osa pikkuse võrra. Esimene juhtum on näidatud joonisel nr. 1. Sellest näeme, et tuul, mis puutub kokku esimese jahi purjedega, saab säält uue suuna ja seega puhub järeltulevale jahile rohkem eespoolt, mispärast jaht nr. 2 peab, kui tahab täisi purji sõita, alla fallama (joonisel — vasakule poole). Seega ta satub jahi nr. 1 purjedega varjatud rajooni, mispärast kaotab kiirust ning jääb kaugemale järele. Sellest ebasoodsast asendist jaht nr. 2 võiks välja pääseda sellega, et teeks pöörangu paremale — läheks paapord halsi pääle, sõidaks jahist nr. 1 eemale ja siis uue pööranguga asuks jälle kursile. Kuid sellega ta kaotaks jälle aega ning jääks 1. jahist kaugemale maha. Pööranguiks kaotatud ajale tuleks lisaks veel paapord halsil sõidetud aeg, juhtumil, kui algkurs viiks otse järgmise pöörde märgile.

Jaht nr. 2 võiks veel fallata tunduvalt vasakule poole, et eemalduda eeloleva jahi segamisest, kuid sellega ta kaotaks samuti aega ja, mis veel tähtsam — kõrgust, s. o. eemalduks kursist alltuule suunas, mis hiljem loovides tuleks tagasi võita. Ja see tekitaks jälle lisa ajakulule. Siit näeme, et ei ole kuidagi soovitatav stardist kohe sattuda jahi nr. 2 asendisse, s. o. otse teise kiilvette. Muidugi tuleb hoiduda sellesse asendisse sattumast ka edaspidisel loovtuules sõidul. Viimasel juhtumil on seda kergem vältida kui stardi momendil.

Eesoleva jahi mõju on suurim, kui järeltulev on ligemal kui eelmise masti pikkus. Üldse ulatub see mõju aga kuni 40—50 meetri kaugusele, muidugi olenevalt tuule tugevusest. Sest mida tugevam tuul, seda kaugemale ulatub see mõju.

Seda ülemal-kirjeldatud nähtust võime märgata tegelikul sõidul ühtlaste jahtide juures juba 5—10 minutit pärast starti, kui esimene kurs on loovtuules. Nimelt: jahid, mis startisid korraga peaaegu kõrvuti, ei sõida mõne aja pärast enam kõrvuti või n. n. „rindrivis“ ega ka üksteise järel n. n. „kiilvees“. vaid tagumised jahid kalduvad ikka vähe rohkem allatuule poole õigest kursist ja sõidavad n. n. „peilri-

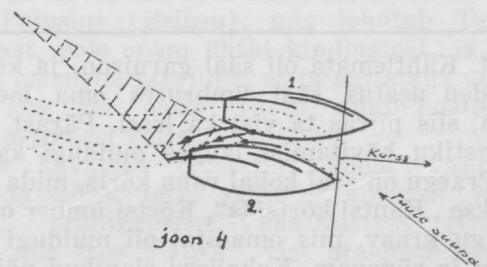
vis“, (vt. joon. nr. 2) vaatamata sellele, et kõik sõidavad tihtpidi-tuult ja tuul on kõigile ühesugune.



See on tingitud sellest, et osavama juhiga, teistest stardis ette jõudnud jahi purjedest tulev tuul ei ole enam selle suunaga, mis üldiselt valitseb merel, vaid tuleb rohkem eespoolt nagu varem tähendatud ja sunnib teisi fallama.

Seda nähtust võime tähele panna ka loodusel kas või lindude juures. Viimased ei lenda kunagi üksteise järel, lennu suunast arvates, vaid „peilrivis“ nagu näidatud joonisel nr. 2, või „nurkrivis“, nagu näha joonisel nr. 3 s. o. hoiduvad kõrvale eelmise linna segatud tuulest. Iseäranis selgesti näeme seda rändlindude juures (luigid, haned jne.), kui nad lendavad suuremas arvus koos.

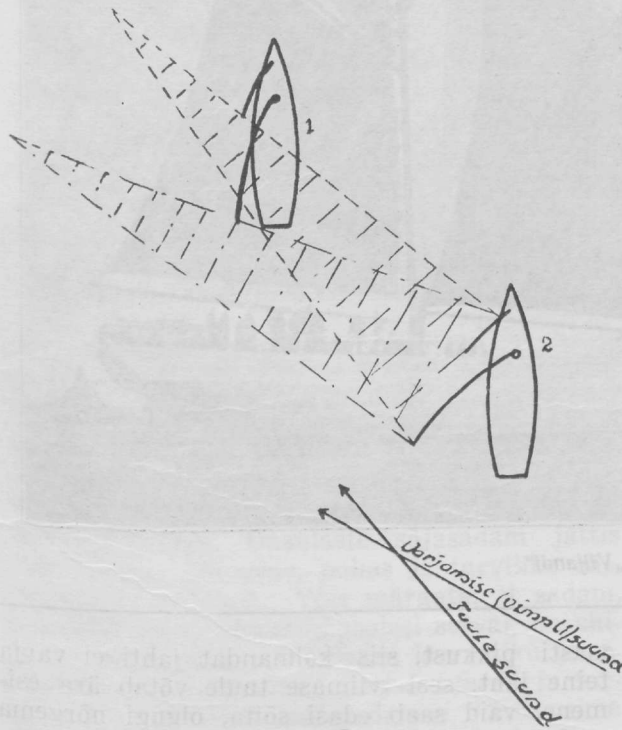
Teine soodus asukoht loovtuules on sääranane, kus eesolev jaht ei ole teisest ees mitte jahi täie pikkuse võrra, vaid ainult osa võrra, kusjuures aga teisest alltuulepoole küljel, nagu kujutatud joon. nr. 4 jaht nr. 1. Siin



näeme, et üks osa tuulest, mis tuleb jahi nr. 1 purjedest, põrkab vastu jahi nr. 2 purji alltuulepoole küljest ja vähendab seega jahi nr. 2 purjedesse päältuule jõudu ning sellega ka selle jahi kiirust. Päälegi mõjub jahile nr. 2 takistavalt jahi nr. 1 ninaga tekitatud laine, mis põrkab vastu jahi nr. 2 külge. Kõige selle tagajärjel näeme, et jaht nr. 2 hakkab maha jääma, kuigi asub päälpool tuult. Tingi-

museks siinjuures on, et allpool tuult oleva jahi nina peab olema eespool päälpool tuult oleva jahi ninast, arvatud kursisuunas. See mõju on seda suurem, mida ligemale jahid on üksteisele. Igatahes nad peavad olema ligemal kui pool masti pikkust. Et tuule suuna mõju suurendada, tuleb alltuule jahil ajutiselt võimalikult sisse tõmmata grootpoom. Mõju on silmanähtav. Seda märkame sellest, et päältuule väheneb jahi kallak, mast tõuseb püstimale. Seega arvamine, mis püsis varemalt „Hoidu alati päältuult“, ei olegi igas asendis kasulik. Jõudnud nii teistest ette, tuleb järeltulev jaht katsuda jätta oma kiilvette, et pääseksid mõjule esimeses näites toodud mõjutused.

Prii (külje)tuules sõites on soodus asend alati pääletuule jahil, ja varjamine ulatub kaugemale kui see oli loovtuules sõites. Mida aga siinjuures peab silmas pidama, on see, et varjamise suund, varjajalt jahilt arvates, ei lange tegeliku tuule suunaga ühte, vaid kaldub rohkem tagapoole (vt. joon. nr. 5). Sõites jahil,



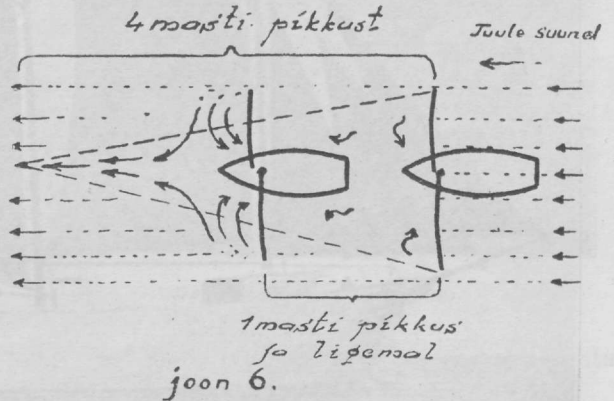
joon. 5.

võime seda varjamise suuna kindlaks määrata masti otsas — kõrgemal kõigist purjedest oleva vimpel abil. Nimelt vimpel näitab näilise tuule suunda ja ühtub varjamise suunaga. Tegelik tuule suund on teine ja läheb näilise tuule suunast seda rohkem lahku, mida suurem on jahi kiirus.

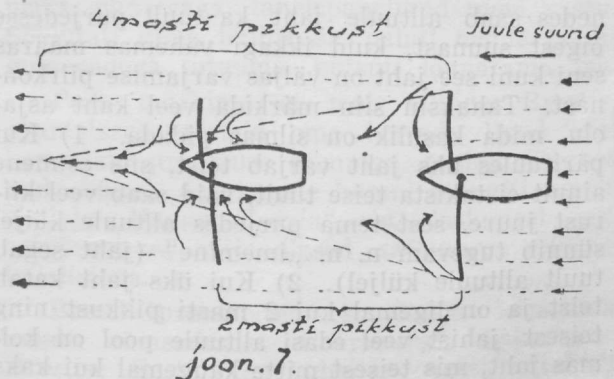
See on tähtis selleks, et sõidul saaks otsus-

tada, kas jaht on varjatud või ei. Nii näeme joonisel, kui varjamise suund ühtuaks tegeliku tuule suunaga, oleks jaht nr. 1 varjatud. Tegelikult tugevama tuule juures varjamise suund kaldub tagapoole, ja jaht nr. 1 ei ole varjatud, ning jaht nr. 2 peaks pöörduma rohkem paremale, et viia varjatud rajooni nr. 1 jahile.

Pärituult sõites ei saa eesolevat jahti enam lugeda soodsas asendis olevaks, vaid siin varjab juba see jaht, mis tuleb järel. Siin see varjamine ulatub veelgi kaugemale. 4—5-pallilise tuulekiirusega kuni 4 masti pikkuse kaugusele. Iseloomustavamad nähted siinjuures prof. Eifeli mõõtmiste järgi on järgmised: kui jahid on üksteisest mitte kaugemal kui kaks järeltuleva jahi masti pikkust, siis alltuule oleva jahi purjedesse tuul puhub vastupidisest suunast, ja see on tugevaim siis, kui jahid on üksteisest ühe masti kaugusel. Sel korral tuul puhub alltuule oleva jahi purjedesse vastupidises suunas umbes  $\frac{1}{3}$  tegeliku tuule tugevusega. Tuule jõujoonte liikumine on näidatud joon. nr. 6.



On aga jahid eemaldunud üksteisest 2 masti pikkuse võrra, siis alltuule jahi purjedes surve on kummaltki poolt ühesugune (purjed laperdavad). Tuule jõujoonte liikumine on näidatud joon. nr. 7. Siit edasi juba kaugemal

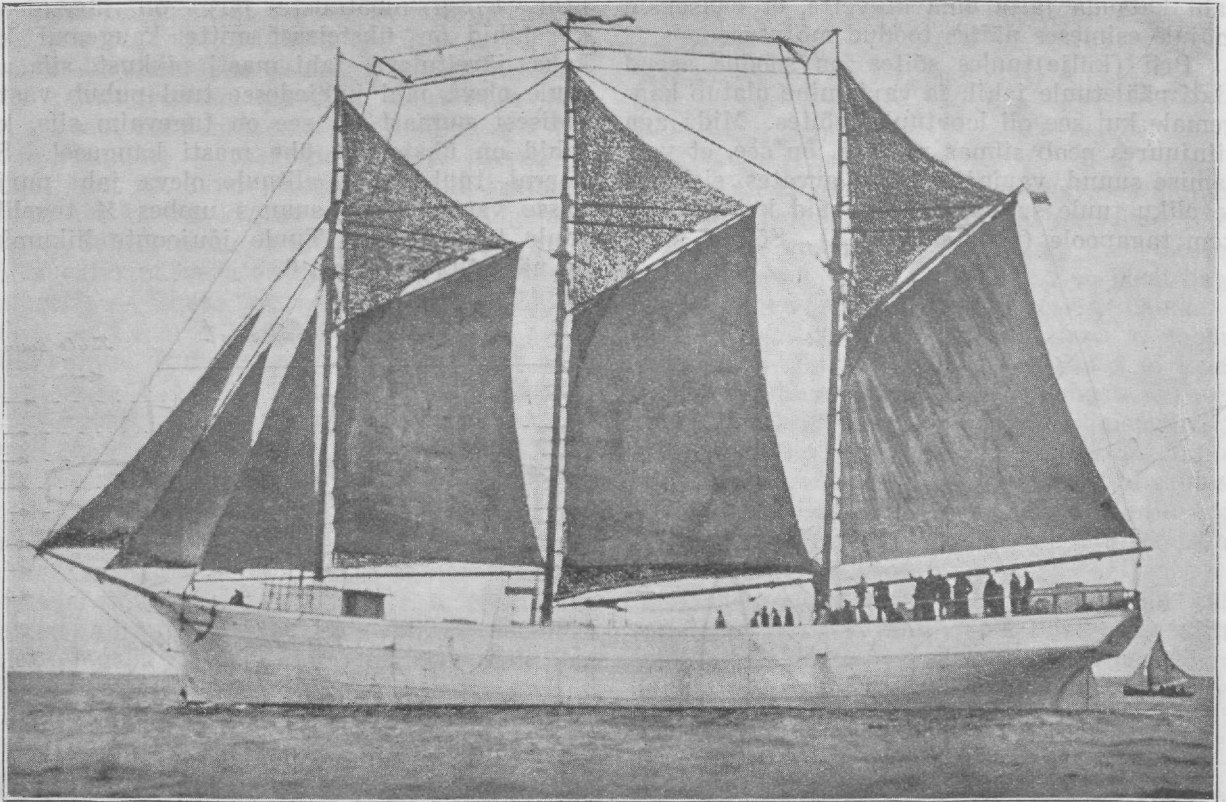


# Õppelaev „Viljandi“.

Kapten-leitnant E. Miido.

Käesoleval märtsil möödus kümme aastat sellest, kui otsustati meie tolaegseile mereväekadetele korraldada õppereis. Kadunud Merejõudude juhatajal mereväe-kapten J. Herm'il oli nõudmine, et merkadetid teeksid läbi, nii-öelda, „oma nahal“ kursuse praktilise mere-sõidu alal. Iga kadett pidi täitma kavatsetaval õppereisil meeskonna kohuseid, pääle selle veel

ohvitseridelt nõutavaid kohuseid (viimaseid muidugi tutvumise mõttes). Sellest nõudest olenevalt pidi toimuma ka õppelaeva valik. Laev pidi olema purilaev, kohasem veel mootorpurilaev. Seepärast mereväe kadettide koolile tehti 1923. a. varatalvel ülesandeks leida ja rentida vastav purilaev. Pärast pikka otsimist peatuti kolmemastilisel mootor-kahvelpur-



Õppelaev „Viljandi“.

nedes saab alltuule jaht ka tuult purjedesse õigest suunast, kuid ikkagi vähemas määras seni kuni see jaht on väljas varjamise piirkonnast. Tahaksin siin märkida veel kaht asjaolu, mida kasulik on silmas pidada. 1) Kui pärituules üks jaht varjab teist, siis esimene ainult ei takista teise tuult, vaid saab veel kiirust juure, sest tema purjedes alltuule küljel sünnib tugevam n. n. „imemine“ (jaht segab tuult alltuule küljel). 2) Kui üks jaht katab teist ja on ligemal kui 2 masti pikkust ning teisest jahist veel edasi alltuule pool on kolmas jaht, mis teisest mitte kaugemal kui kaks

masti pikkust, siis kolmandat jahti ei varja teine jaht, sest viimase tuule võtab ära esimene, vaid saab edasi sõita, olgugi nõrgema tuulega.

Need on nüüd tähtsamad asendid, mida võidusõitjad peavad silmas pidama võidusõidu taktikas, millest järgnevais numbreis.

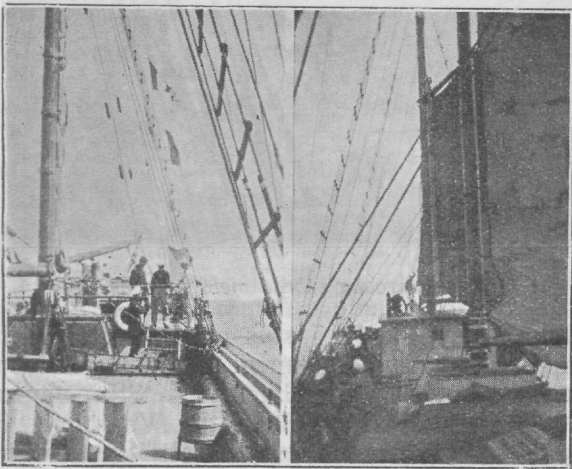
Siin juures on tarvitatud päämiselt järgmist kirjandust:

I. Y. R. R. — The Helmsman's Handbook.  
Dr. CURRY — Regatta — Taktik.  
Ins. P. HAENTJENS — Yachtsegeln.



jekal nimega „Viljandi“. Laev leitud, sõlmiti omanikuga rendileping ja võeti ta sõjalaevastiku nimekirja.

Laev asus Loksa sadamas. Sääil asusime mitmesuguseile ettevalmistusile reisiks nagu dokkimisele, eluruumide ehitamisele kadettidele ja ohvitseridele ja ballasti sisselaadimisele. Laev iseenesest oli ju kaubapurjek, mille kallal oli väga palju tööd, enne kui kõlbas meie ülesande läbiviimiseks. Mai keskel tõime laeva Tallinna, et teha veel viimseid ettevalmistusi ja võtta päälle varustust. Olles varustatud ja saanud välisriikidelt nõusolekud nende sadamate külastamiseks, sõitsime juuni alul Tallinnast välja.



Vasakul: Signaalimise harjutus.  
Paremal: Purjede heiskamine.

Esimeseks peatussadamaks oli ette nähtud *Kopenhaagen*. Umbes nädal pärast Tallinnast lahkumist jõudsimme Daani päälinna. Kopenhaagenis viibides tutvusime linna ja selle ümbruskonnaga. Daanlaste sõjasadam jättis hää mulje. Oli avar, puhas ja tarvilike ehitustega varustatud. Võis märgata, et sadam, mis asub linna hommikupoolel serval, on ehitatud varemail ajal — Daani laevastiku õitse-aegadel. Seda tõendasid paljud tühjad ja tarvitamata ehitused sõjasadamas. Tutvusime linnas tähtsamate kohtadega, nagu suure marmorkirikuga, selle läheduses asuva Daani kuninga asupaiga Amalienborg'i lossiga, mis koosneb kolmekordsest ehitusest ja asub ruudukujulise platsi ümber. Siis muuseumidega, mis täis antiikaja esemeid. Väisasime kuulsat lõbususkohta „Tivoli“, rikkalikku loomaaeda igasugu looma- ja linnuriigi esindajatega.

Lahkudes Kopenhaagenist, jatkasime reisi Inglismaa poole. Jõudnud Kulleni poolsaare

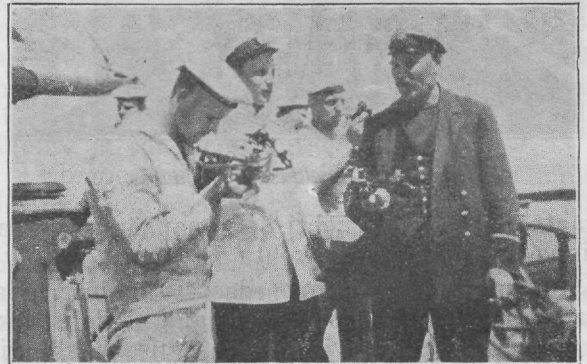
juure, ilmus laeva vetejumal NEPTUN ja toimetas mereristimise neile, kes sõitsid esmakordselt Baltimerest välja, s. t. „magedalt veelt soolasele veele“.

Edasipurjetamisel reis kulus igapäevaseis askeldusis. Ilmastik vaheldus ilusaist päikese-paistelisist vihma ja uduni. Juuli teisel poolel jõudsimme Inglise sadamalinna *Portsmouth*'i.

Inglased, välja arvatud mereväe-ohvitserid, vaatlesid ja arutasid — kes meie oleme? Küsiti, kas oleme venelased või kustki „uuest riigist“. Küsijaile tuli seletada, kes oleme ja misuguse riigi lippu meie laev kannab.

Portsmouth ise on harilik sadamalinn. Võimaldati vaadata nende ajaloolist sõjalaeva „*Victory*’t“, mil admiral Nelson sõdis ja langes.

Lehemehed käisid meid usutelemas ja laeva pildistamas. Toodi säälses ajalehes sel puhul



Päikese kõrguse mõõtmine.

Eesti ja tema laevastiku ja olemasolu kohta sõnumgi.

Portsmouthist purjetasime Prantsusmaale. Sihtsadamaks oli *Brest*. Merel jälle oma laeva-toimingu, vahid ja õppused.

Prantslased, kes tuntud lahkuselt võoraste vastu, ei jätnud meidki külalislahke vastuvõtuta. Merevõimud, kes lugesid meid oma külalisiks, olid väga tähelepanelikud meie vastu. Sõidutati linna ümbrusse, paluti nende lahingulaevadega tutvuma, kutsuti lõunatama jne.

Peab märkima, et meie viibides Brestis, prantslased tõstsid oma laevade lipud igal hommikul prantsuse hümni, millele järgnes meie hümn. Isegi meie hünni mängiti nende ristleja „*Duguay-Trouin*“ vette-laskmisel just seepärast, et viljandlased sääljuures viibisid külalistena.

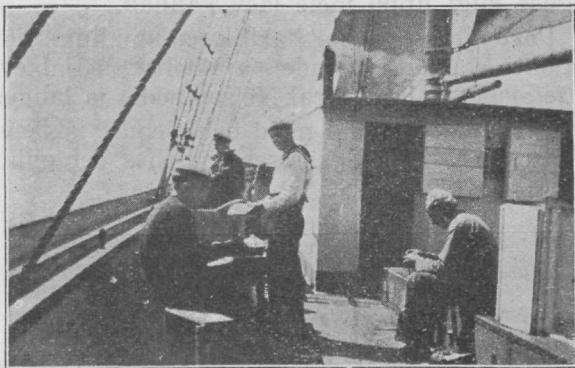
Bresti prantslased soovitasid külastada nende sõjasadamat Cherbourgi. Lahkusime Brestist Eesti hünni helide saatel admiral

laevalt, ühtlasi kerkis säält signaal meile: „Hääd reisi“.

Brestist suundusime Inglismaale *Plymouth'i*. Merel olid jälle igapäevased meretegevused.

*Plymouth'is* oli jälle rahvusvaheliste kommete täitmine ja olukorraga tutvumine. Kõik säälsed inglased, keda kohtasime, olid väga sõbralikud, ja neil puudus see teadmatus, mis tuli ilmsiks *Portsmouth'is* meie suhtes. Olid Eestist teadlikud. Inglise sõjamehed näitasid viljandlasile nende tolkorral suurimat sõjalaeva „*Hood'i*“, nende *Dockyard'i* töökode ja muid

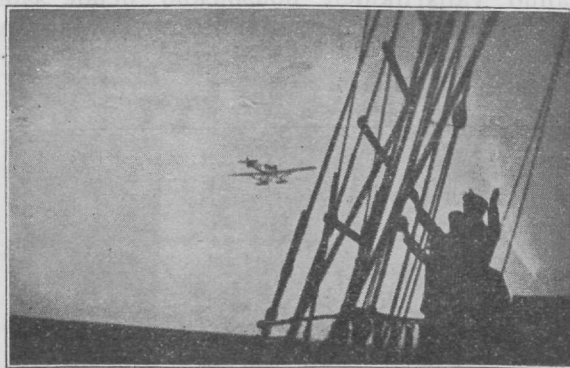
tada mootorita lennukeil, kuid meie ajapuudusel see jäi teostamata. Lahkusime parimate muljetega ja purjetasime edasi *Hamburgi*. Põhjameres puhus soodus tuul, mis tõi laeva mõne päevaga üle mere, ja juba võisimegi näha kaljusaart Helgolandit, kus asus Maailmasõja päevil Saksa merekindlus. Möödusime Helgolandist ja jõudsime Elbe jõkke. Elbe loots, nähes, et oleme sõjamehed, tõrkus lootsimast, sest „*Viljandil*“ kui sõjalaeval puudus Saksa valitsuse luba Elbesse sõitmiseks. Pärast pikka kõnelust, kui vastutus tagajärgede eest jäi



*Igapäevane askeldus köögi juures.*

vaatamisväärseid kohti. Linnapää tutvustas linnaga, isegi inglise kohtu istungiga jne.

*Plymouthist* sõitsime edasi Prantsuse sõjasadamasse *Cherbourg'i*. Kohalik külalislahke prantsuse admiral võimaldas meile väga palju



*Karlskroona sõbrad meid saatmas.*

„*Viljandile*“, loots nõustus olema ainult teejuhiks. Sääraselt jõudsimegi *Hamburgi*. Lootsi kartus osutus põhjendamatuks. Siin nägime Saksa suurtööstuse keskkohiti. Vaatamisevõimalusi organiseerisid meile kaks Saksa vana mereväe-ohvitseri, kes olid kohapääl mereväe ja sadama võimudeks, ühes meie kohaliku konsuliga. Vaatasime hiiglasuurt sadamat, temas leiduvate gigantsete seadeldistega. Käisime mööda tunnelliit Elbe alt läbi ja vaatasime suurt laevaehituse tehist „*Bluhm & Voss*“, kus ehitatakse ja ehitati ookeanihiiglasid. Siin ehitati minevikus ka Saksa allveelaevu. Näidati meile veel kuulsat „*Deutsche Seefahrt'i*“ täies ulatuses ja anti vastutulelikult seletusi.

Septembri lõpupoole suundusime *Hamburgist* läbi Kiili kanali *Rootsimaa* poole. Saksa ohvitseride soov, et läheksime sisse ka Kiili, kus leiduvat meie õppereisi jaoks väga palju õpetlikku, jäi olude sunnil teostamata, mispärast purjetasime Kiilist mööda *Rootsi, Karlskroonasse*.

*Karlskroona* kui linn pole suur, aga ta asub looduslikult kaunil kohal, saarekeste ja sopikeste vahel. Sadam on puhas ning planeeritud otstarbekohaselt. Samas oli osa *Rootsi* sõjalaevastikust, sellega ühes ka palju mereväeohvitseri ja mereväge. *Rootslased* oma iseloomult seisavad meile, põhjarahvale, lähedal, ja seepärast omavaheline läbikäimine kujunes



*Kadetid väljasõidul Bresti ümbrusse.*

vaatamisväärset ja õpetlikku. Näidati töökode, kuulide valamist, kahurite valmistamist, dokke jne. Laevadest nägime allveelaevu ja miiniristlejaid prantsuse ja saksa tüübilisi. Tervelt kaks päeva oli terve merelennu aerodroom „*Viljandi*“ jaoks jalul. Lennutati kogu meie meeskonda.

Admiral ja laevade komanderid võõrustasid meid lõunatega, lõpuks taheti meid veel lennu-

väga sõbralikuks. Juba esimesel meie saabumise päeval käis meiega tutvumas paarikümne ohvitseri ümber, nii vanemaist kui nooremaist.

Kõige esiteks teatati pooletteheitvalt, miks meie neid ei külastanud juba reisi alul. Omavaheline läbikäimine oli väga elav, mida näitasid võorustused ohvitseride kasiinos, ühel soomusristlejal, dockyardi ülema pool ja külastused isegi erakorterites. Meile näidati palju, mida neil oli vaatamisväärsed. Tutvusime sõjashadamaga, laevadega, meeskonna õppustega ja kultuuriliselt eeskujuliku Mereväe Ekipaažiga (Ekipaaž meie mõiste järgi). Igalpool sõjaväe asutus oli eeskujulik kord, puhtus ja sõbralik vastuvõtt.

Karlskroonast lahkudes, kui olime juba sadama piirkonnast väljas, tulid meid merilenikul merele veel saatma meie Karlskroona sõbrad.

Purjetasime jälle merel, kuid nüüd juba kodusadamasse.

Nüüd, kümneaastase ajavahemiku möödudes ja kõike meele tuletades arvan, et endised viljandlased ei unusta 1923. a. merereisi. Kuidas unustada, näiteks, need mitmekesised sekeldused ja askeldused, need töö- ja õppuste päevad, mis säälsime? Kuidas unustada need korrad, kui öösi tuli tõusta soojast koist, et minna välja pimedasse, niiskesse öise uttu ja vahetada eelmine vaht. Niisama püsivad mälestused säiluvad märgadest, niiskusest kõvaksmuutunud purjedest, kui nad plaksudes tagusid käsi ja tuli neid tirida niiskusest ja külmast kangestunud sõrmedega kõigest jõust, enne kui suutsid vallutada ja siduda nad kinni. Ei või ununeda ka momendid, mil öösi magasid parimat und, kui järsku ärkasid vahikadeti vilest, millele järgnes sama vahikadeti käsklus „Kõik välja poudiks“.

Meele tuletades neid momente, ei saa jätta tunnustamata, et need olid, ehkki vahel kibedad momendid, kuid täis elukooli, reaalsust.

Meil oli ka häid momente ja päikesepaistet, kui mõõtsid päikese kõrgust, et arvutada kõrguse abil laeva asukoht sellel maamunal. Kes ei tunnud siis teatud uudishimu tulemusest? Kel tulemus hästi ei klappinud, selle arvel tehti nalja, tõgati.

Meie õppereisi idee oli õige ja otstarbekas. Ehkki elame elektri ja raadio ajajärgul ning esimesest pilgust paistab olevat isegi pentsik veel jannata purjekatega, aga siiski see on odavamaist võimalusist õppida puht-mereasjandust ja tutvuda välismaailmaga. On ju selge, et olla mereväe-ohvitser, peab saama merest võitu, tuleb olla — meremees, kõik muud mereväe-ohvitseri omadused ja teadmised võivad alles selle nõude täitmise järele pääseda kasulikult mõjule.

Vaatleme teisi, isegi vanu mereriike, ja igalpool näeme, et osa mereväe-ohvitseriks õppimise ajast, kus asi pandud õigele jalale, kasutatakse ikka purjekal. Poleks. näiteks, saksa laevastikus enne Maailmasõda mereõidu-kultus olnud nii kõrgel kui ta oli. poleks neil ka Maailmasõjas olnud kõike neid tarvilikke ja ettevõtlikke Möwe'sid, Seeadler'eid, Wolf'e ja sangarlikke allveelaevu.

Kümne aasta eest meil algatatud õpetamise ja maailma tutvumise idee realiseeriti küll „Viljandi“ õppesõidu näol, kuid idee vaibus, olenedes mitmesuguseist muist vaateist asja kohta. Vaated muutuvad, kuid elureaalsus nõuab oma, ja meilgi on mindud tagasi paratamatuse survele endise idee juure. On ju praegugi meie tulevase ohvitseri, õppimas purjekal, ehkki hää naabri juures.

Meie mereväe-ohvitserid justkui lämbuksid seismisest sadamas, neile on vaja tuulutust ja tutvumist aeg-ajalt välismaailmaga. On vaja neile udu, vihma, tuult ja tormi. Praegustes oludes võiks seda hää tahtmisel võimaldada, saates neid mõneks ajaks välismaail sõitvaile kaubalaevule.

# A.-S. Prov. JULIUS LILL

ROHUKAUBA SUURLAOD JA LABORATOORIUMID.

PÄÄLADU: Tartus, Narva tänav 6. -- OSAKOND: Tallinnas.

Soovitame kosmeetilisi ja iluravi vahendeid:

**TEDRESAN-KREEM**

**TEDRESAN - SEEP** — kaotavad tedretähti ja puhastavad näonahka.

**REGINA-KREEM** rasvata on parim puudrialus.

**REGINA - PUUDER** eriti peen ja hää lõhnaga.

**KUMMELI-SHAMPOON** annab juustele llusa läike ja kõrvaldab kõõma.

SAADAVAL KÕIGIS PAREMAIS APTEEKIDES JA ROHUKAUPLUSTES.



ülekuumendajasse, kus omab jällegi  $t = 500^{\circ} \text{C}$ . „M“ on madala temperatuuriga vee pump, mis kondensaati eelsoojendajast läbi pumpab katla alumisse ossa. Et katlal pole kuuma gaasiga kokkupuutumist, siis tema asend võib isegi masina ruumis olla. „S“ on aukudega toru katla vee pinnas. See auru tekitamise uurimine on väga isepärane, mis ei mahu selle kirjutuse raamesse. Ei tee viga, kui vesi lõpeb katlast otsa, mille päale reageerib kohe ujuk vastava elektrikellaga. Kui vett on liig palju, siis langeb auru temperatuur, sest vesi satub ahju ülekuumendajasse.

Ülekuumendaja torude diam. oli  $\frac{23}{30}$  mm ja katla l = 4 m ja diam. = 1 m.

Tuleb veel arvesse võtta, et aurukiirus on ülekuumendaja alguses väikesem ca 12–20 m/sek, ning lõpus 24–40 m/sek, seetõttu, et auru ruumala suureneb vee osakeste aurustumise tõttu.

Löffleri katla süsteemi töölepanekuks on vaja üht abikatelt 7–15 atm. (abikatel laevades). Katla töölepanekuks läheb aega 2–3 tundi.

Nagu eelpool tähendatud, on see süsteem ka väga stabiilne auru tarvitamiste kõikumiste vastu. Nii näit. oli 20% kõikumiste juures surve langus 5 atm. ja temp.  $500^{\circ}$ -st  $490^{\circ}$ -ni. Soojustagavara peitub vedelikus eneses ja katla seintes. Loodan lugejaid edaspidi tutvustada sama süsteemiga laevades. —el.

## Uus aurumasina tüüp.

Hiljuti valmis aurlaev „Kepwickhall“, mis ehitati West Hartlepool William Gray & Co tehases. Laev varustati uuetüübilise päämasinaga, mille konstrueeris The Central Marine Engine Works. Masin koosneb neljast aurusiilindrist, mis omakord on koondatud kahte gruppi. Esimene grupp moodustub kahest si-

28½”, 41½”, 61” ja kolbe käik 48”. Päämasina võime = 2400 JHP, masina tiirude arv 77 t. m. Masinal aurujaotus on läbi viidud ventiilidega, kuna harilik kolme või nelja paisumisega aurumasinad töötavad aurujaotus-siibriga.

Joonis näitab auru teekonda masinas. Pääaurutorust tuleb aur sisselaske klappide juure,

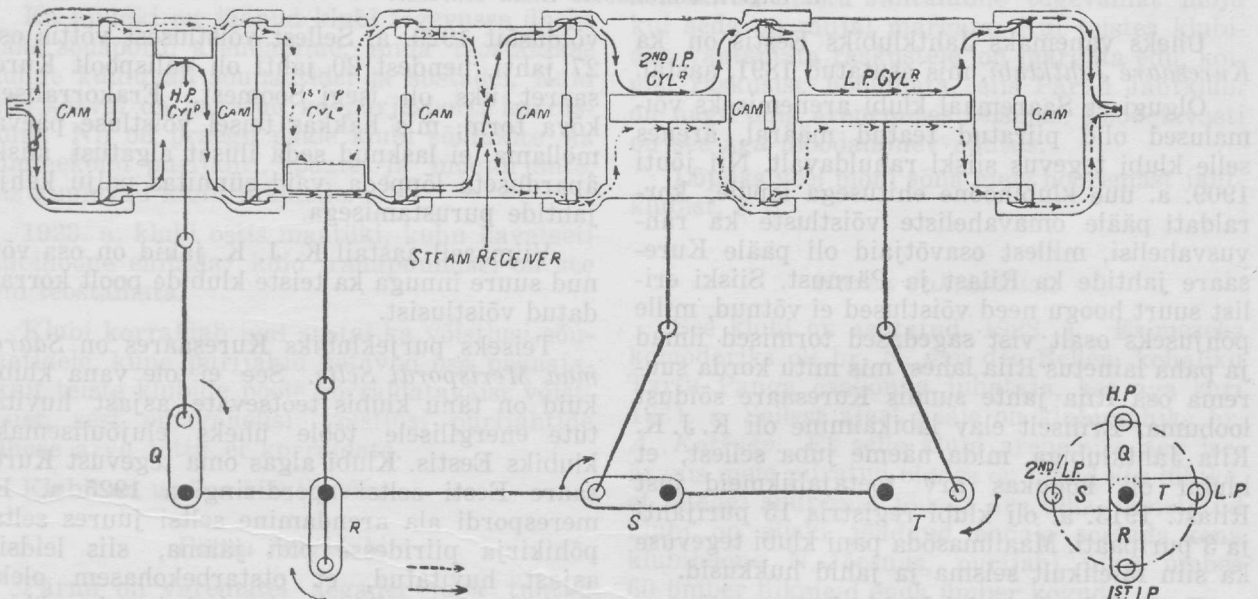


Diagramm näitab aurujaotust Central Marine. Engine Works neljavändaga aurumasinal.

lindrist: kõrgesurveisest ja esimesest kesksurveisest, tagumise grupi moodustavad teine kesksurve- ja madalsurve-silinder. Nende kahe silindrite grupi vahele on asetatud aurusiiver.

Selle aurumasina andmed on järgmised: silindri läbimõõdud eespoolt tagapoole 20”,

mis avatakse masina töötamise korras. Nende kaudu aur pääseb kõrgesurve-silindrisse. On aur teinud sääl oma töö, juhatakse ta edasi läbi väljavoolu klapi esimesse kesksurve-silindrisse. Nii kahe silindri vaheline klapp täidab ühel ajal kaks ülesannet: kõrgesurve-silindrist laseb välja auru ja sama klapi kaudu laseb auru

sisse esimesse kesksurve-silindrisse, ilma et sääl vahel oleks ressiiver. Kõrgesurve ja esimese kesksurve väntade vaheline nurk on 180°.

Kui võtame, et kõrgesurve-silindris suletakse väljavoolu auruklapp ja selles silindris sünnib kompressioon, siis esimeses kesksurve-silindris on aurupaisumine ja aur juhitakse ära voolutorude kaudu ressiivrisse. Samasugune tööprotsess kordub teises kesksurve- ja madal-surve-silindris. Nende aur võetakse ressiivrist, mis töö teinud, ja voolab lõplikult kondensaatorisse. Viimaste silindrite väntade vaheline nurk on ka 180°. Mõlemate diametraalsete väntade vaheline nurk on 90°. Nii selgub, et nelja silindri väntade vahelised nurgad on 90°.

Paremad omadused eelnimetatud masinal võrreldes hariliku auru kolbemasinaga on:

- 1) aurukaotused on vähemad ressiivris,
- 2) aurujaotuse ventiilide arv on vähem nelja võrra,
- 3) masina töötamine on ühtlasem,

- 4) aurusilindrid asuvad üksteise kõrval,
- 5) aurujaotuse organid asuvad silindri tagaküljel. Sel viisil masin jääb lühemaks ega võta niipalju ruumi.

Masina väntvõlv lamab neljal raamlaagril ja paaris väntadel on üks ühine vända pale, nii et kahel aurusilindril on kaks raamlaagrit. Öhupump ja ruumi kuivatuspump pannakse liikuma balansiiri abil, mis saab oma liikumise M. S. ristpääst. Aurujaotuse ventiilid avatakse liikuvate kangidega, mis saavad oma liikumise ekstsentriku nukkidelt. Aurureguleerimist on võimalik suurtes piirides muuta. Kõrge ülekuumendatud auruga võib ka töötada. Auruventiil-masinad vajavad vähem jõudu aurujaotuse organite tööle-panekuks kui siibritega töötavad masinad, mil on suuremad hõõrumised, vaatamata et kasutatakse silindersiibreid.

Nii eelpoolnimetatud aurumasinal on mehaaniline kasulikkuse koefitsient palju suurem.

—k—

## E. J. L.

### Eesti jahtklubide arengust Eestis.<sup>1)</sup>

M. Püigert, Jahtklubide Liidu sekretär.

Üheks vanemaks Jahtklubiks Eestis on ka *Kuresaare Jahtklubi*, mis asutatud 1891. aastal.

Olgugi et Saaremaal klubi arenemiseks võimalused olid piiratud teatud määral, arenes selle klubi tegevus siiski rahuldavalt. Nii jõuti 1909. a. uue klubihoone ehitusega lõpule, korraldati pääle omavaheliste võistluste ka rahvusvahelisi, millest osavõtjaid oli pääle Kuresaare jahtide ka Riia ja Pärnust. Siiski erilist suurt hoogu need võistlused ei võtnud, mille põhjuseks osalt vist sagedased tormised ilmad ja paha lainetus Riia lahes, mis mitu korda suurema osa Riia jahte sundis Kuresaare sõidust loobuma. Eriliselt elav läbikäimine oli K. J. K. Riia Jahtklubiga, mida näeme juba sellest, et klubil oli kogukas arv toetajaliikmeid just Riia. 1913. a. oli klubi registris 15 purijahti ja 3 puripaati. Maailmasõda pani klubi tegevuse ka siin täielikult seisma ja jahid hukkusid.

Eesti Vabariigi ajal klubi algas uuesti oma tegevust ja on arenenud järjest. Olgugi et jahtide arvult ei ole jõutud endisele tasemele, on klubi poolt siiski juure ostetud ja ehitatud uusi jahte, korraldatud õppusi ja võistlusi, küll iseskeskis, küll koos teistega.

Üheks suuremaks võidusõiduks, mis korraldatud selle klubi poolt, oli küll rahvusvaheline

võidusõit 1929. a. Sellest võistlusest võttis osa 27 jahti, nendest 20 jahti oli välispoolt Kuresaaret, üks oli isegi Soomest. Erakorraliselt kõva torm, mis hakkas teisel võistluse päeval möllama, ei lasknud seda ilusat algatust siiski äparduseta lõppeda, vaid sünnitas palju kahju jahtide purustamisega.

Viimaseil aastail K. J. K. jahid on osa võtnud suure innuga ka teiste klubide poolt korraldatud võistlusist.

Teiseks purjeklubiks Kuresaares on *Saaremaa Merispordi Selts*. See ei ole vana klubi, kuid on tänu klubis teotsevate asjast huvitatute energilisele tööle üheks elujõulisemaks klubiks Eestis. Klubi algas oma tegevust Kuresaare Eesti seltsi spordiringina 1925. a. Et merespordi ala arendamine seltsi juures seltsi põhikirja piiridesse pidi jääma, siis leidsid asjast huvitatud, et otstarbekohasem oleks asuda purjespordi harrastamisele iseseisva ühingu. Nii pandigi selle ala energilisemate harrastajate hr. *M. Neps'i* ja *O. Väär'ti* algatusel alus Saaremaa Merispordi Seltsile (Jahtklubile) 1927. a. Esimeseks komodoriks valiti ja oli kuni viimase ajani hr. *M. Neps*. Alul, kui klubil oli vähe jahte ja puripaate ning puudus kooskäimise koht, renditi linnavalitsuselt sõupaadid ja sadama hoone. Juba kahe aasta pärast, s. o. 1929. a. alustati oma klubi hoone ehitamine mereranda,

<sup>1)</sup> Vaata Merendus nr. 1.

varem ehitatud silla kõrvale, mis ka valmis 1930. a. See hoone on kahekordne, asub tsementpostidel paatide silla kõrval, kusjuures ülemises osas on avarad klubiruumid, kuna all on jahtide talvine hoiukoht, kuhu viimased tõmmatakse üles ellingu abil, mis ainuke Eesti jahtklubidel. Selle sisemise arenemise kõrval on jõudsasti arenenud ka sport ise. Klubi registris on juba 8 purijahti, pääle selle veel puri- ja sõupaadid. Need jahid teevad igal suvel järjekindlaid väljasõite ja võtavad osa ka teiste klubide poolt korraldatud võistlusist välispoolt oma kodusadamat. Selle juures on pandud suurt rõhku ka juhtkonna ja meeskonna väljaõppele, milleks on korraldatud mitmed kursused Merikooli õppejõudude juhtimisel. Liikmeid on klubis umbes 100.

#### *Haapsalu Purje- ja Sõuklubi.*

Pääle eelmises numbris tähendatud E.M.J.K. Haapsalu osakonna teotseb meresordi alal veel „Haapsalu Purje- ja Sõuklubi“, mis asutatud 1900. a. Alul H. P. ja S. K. teotses samuti kui S. M. S. sõusordi arendamise alal. Sellele alale klubi tegevus jäi püsima kuni Eesti Vabariigi algpäevini, s. o. hoolitses sõusordi arenemise eest klubi liigete juures ja võimaldas seda ka teistele kaasa teha klubi sõidukitel.

Ka nüüdki on jäänud klubi tegevusse üheks alaks sõusordi arendamine, mida teostatakse klubile kuuluvail sõupaatidel ja süstadel. Kuid selle kõrval on hakatud ka purjesporti harrastama. Nii on praegu pääle klubi sõidukite ka kümnekond purijahti, -paate ja mootorjahte, mis kuuluvad klubi liikmeile.

1923. a. klubi ostis maatüki, kuhu kavatseti klubihoone ehitada, kuid rahapuudusel on see seni teostamata.

Klubi korraldab igal aastal ka võistlusi sõupaatidele, kuna purijahid võtavad osa pääasjalikult teiste klubide poolt korraldatavaist võistlusist, sest omavahelisi võistlusi purijahtide vähese arvu tõttu ei korraldata.

Klubil on umbes 100 liiget.

#### *Pärnu Jahtklubi.*

Pärnu oli varematel aegadel juba tuntud rohkearvuliste sportlike seltside poolest. Ka meresordi alal Sõuklubi teotses juba 1880. aastast alates. Võib-olla, oligi see spordiseltside küllus põhjuseks, et Jahtklubi asutati alles 1906. aastal tolleaegse sadamakapteni abi hr. *Luchmanov'i* algatusel, kes oli esimeseks klubi komodoriks.

Esimesel tegevuse hooajal 1907. aasta suvel oli klubis registreeritud juba 3 purijahti, mille vahel korraldati isegi võidusõit 15. juulil. Järgmisel aastal oli klubil aga juba 7 meresõidukit ja liikmeid poolsada. Vaatamata piiratud võimalusile arenes klubi aasta-aastalt. Nii alustati varsti klubi maja ja paatide silla ehitamisega, töötati välja kodukord, jahijuhtide väljaõppe ja katsetamise kord j. n. e.

Maailmasõda tegi ka siin lõpu klubi tegevusele. Kui mujal jäid alale siiski klubi hoonedki, siis Pärnus põletati ka see vene sõdurite poolt.

Uuesti P. J. K. hakkas teotsema 1922. aasta kevadel. Alustajaiks olid härrad *R. Pulst*, *O. Mikk* ja *P. Silvälja*. Olgugi et tuli uuesti otsast alata kõikidel klubi tegevuse aladel, suudeti siiski mõne aasta jooksul üles ehitada uus klubi hoone, ajakohane paatide sild, ja jahtide arv tõusis 1929. a. arvult 17, nendest tähelepanu väärivalt suurem arv — 10 — on mootorjahid. Hooajal korraldati võistlusi ja võidusõite nii puri- kui mootorjahtidele.

Siin kohal ei saa märkimata jätta, et Pärnu klubi on ainuke Eestis, kus on korraldatud viimaseil aastail võistlusi ka mootorjahtidele.

Viimaste aastate majanduslik surutis on avaldanud Pärnu Jahtklubile tugevamat mõju kui seda on mujal märgata. Kui teistes klubides, vaatamata raskustele, on märgata edu, kõigist raskusist hoolimata, siis Pärnu Jahtklubi on nagu oma arenemises seismas. Loodetavasti on see aga möödaminev nähtus.

Lõpuks veel mõni sõna meie nooremast jahtklubist, s. o.

#### *Narva Jahtklubist.*

See klubi on asutatud 1928. a. Esimeseks komodoriks oli hr. N. van der Bellen, kohaliku Tartu Panga osakonna juhataja, kes aga suri 1931. a. Sellest ajast pääle on klubi juhiks hr. *A. Kotšnev*. Et selle klubi arenemise aeg iseäranis meie piiratud oludes on olnud liig lühike, et midagi suuremat jõuaks ära teha, nimetatud klubi on siiski jõudnud endale soetada kena klubihoone N.-Jõesuus, purijahi ning umbes 60 ümber liikmeid enda ümber koguda.

Et meresordi alal teotsevate organisatsioonide tööd kooskõlastada, ühtlustada ja kaasa aidata selle arenemisele, on loodud „*Eesti Jahtklubide Liit*“, mille juhatuses on esindajad igast Liitu kuuluvast klubist; esimeheks on vann. adv. *A. Peet* — Tallinnast.

(Lõpp.)

# E. L. S.

## Eesti kaubalaevastik ja tema teenijaskond.<sup>1)</sup>

M. Piigert.

„Merenduses“ nr. 1 tõin ülevaate Eesti kaubalaevastikust ja teki juhtkonnast. Nüüd toon Eesti Statistika keskbüroo andmeil ülevaate ka teistest meremeestest, kes registreeritud „Meremeeste Kodus“ 1932. a.

	Registree- rit. arv	Tööl (umbes)	
		tööajal	talvel
<b>Masina-juhtkond:</b>			
I järgu mehhaanikuid	26	} 150	100
II „ „	26		
III „ „	55		
Mootor-mehhaanikuid . . .	1		
Assistente . . . . .	104		
Segadiplomitega isikuid	19		
Kokku:	231		
Raadiooperaatoreid . . . .	35	20	15
<b>Teki-meeskond:</b>			
Pootsmaneid . . . . .	194	} 1300	500
Puuseppi . . . . .	59		
Tuukreid . . . . .	4		
Vanemaid madruseid . . .	933		
Nooremaid madruseid . . .	1211		
Laevapoisse . . . . .	1536		
Kokku:	3937		
<b>Masina-meeskond:</b>			
Motoriste, masiniste . . .	124	} 300	200
Masinaõpilasi . . . . .	14		
Segakutsega isikuid . . .	71		
Kütjaid . . . . .	859		
Kokku:	1068		

Kui selle töösolijate meremeeste arvuga liita hooajal ametisolev teki juhtkonna 420 meest ja veel sisevete ja sadamate laevad, mille mees-

Käesoleva aasta alul on ostetud laevu juure järgmiselt:

a/l. „Vironia“	3742 br. reg. tn.	— omanik Pihlakas ja t.
„ „Sigrid“	1809 „ „ „	— „ Käsmu laevaomanikud
„ „Naissaar“	1884 „ „ „	— „ A/S. „Merilaid“
„ „Otti“	1100 „ „ „	— „ K. Kranfeld ja t.
„ „Vahur“	893 „ „ „	— „ E. Vaader ja t.
p/l. „Gunn“	1002 „ „ „	— „ Kr. Jurnas.

100 meremehele.

Kokku: 10.430 br. reg. tonni, mis võimaldavad teenistust rohkem kui (Lõpp.)

<sup>1)</sup> Vaata Merendus nr. 1.

	Registree- rit. arv	Tööl (umbes)	
		tööajal	talvel
<b>Köögi- ja kajuti-teenijad:</b>			
mehi . . . . .	118	} 200	100
naisi . . . . .	838		
Üldse kokku:	5772	1970	915

kond „Meremeeste Kodus“ registreerimata, leiame, et meie kaubalaevastik annab hooajal teenistust umbes 3000 inimesele. Et üldine meremeeste arv on aga ümmarguselt 6500 meest, siis näeme, et sellest arvust leiab kaubalaevades teenistust paremal juhtumil ainult 46% üldarvust.

Suurim arv töötaolijaist on noored madrused ja laevapoisid. Neist suudab meie kaubalaevastik parimal juhtumil ära kasutada ainult kuni 15%. Kui meie kaubalaevastik saaks suurenda nii kui seni, s. o. viimase 5 aasta jooksul on suurenenud kolmekordseks (sellest 1932. a. umbes 19.000 reg. tonni või 18% võrra ja 1933. a. kolme esimese kuu jooksul 10.500 reg. tonni võrra), siis võib loota, et tööta vanemate meremeeste arv ka väheneb.

Kui nüüd vaadata meremeeste päritolu, siis näeme, et see on umbes samasugune kui teki juhtkonnal, s. o.  $\frac{2}{3}$  on maalt ja  $\frac{1}{3}$  linnadest pärit, välja arvatud masina-juhtkond, kellest 40% on Tallinnast ja masinameeskond, kellest 30% on Tallinnast.

Meremeeste keskmine vanus on 29 aastat. Vanemaid on vaid juhtkonna liikmete hulgas — keskmiselt 43 aastat. Sellest võib järeldada, et ainult juhtkonna liikmed jäävad truuks vanema elueani meremehe kutsele.



# Priisiõigus ja selle rakendusnormid Eestis.\*)

G. Lagus.

Vahepeäl üksikult vaadeldud mereõiguslikud instituudid elasid üle rea metamorfoose ja alles pärast Krimmi sõda, kus mitme mereriigi laevastikul tuli koos töötada, ilmus vajadus mere-sõjaõiguste ühiste põhialuste loomiseks. See ilmus „Pariisi konventsiooniga“ 1856. aastal, mis sisaldas 4 tähtsamat punkti: a) kaapruse hävitamine, b) erapooletu lipp katab vaenulise kauba, välja arvatud sõja-konterbant, d) erapooletu kaup, välja arvatud sõja-konterbant, ei kuulu konfiskeerimisele vaenulise lipu all ja e) blokaad, et olla kohustav, peab olema efektiivne, s. o. ülalpeetud küllaldase jõuga, et takistada juurepääsu blokeeritud kohale.

Seda täiendasid hiljem II Haagi rahukonventsiooni kokkulepped 1907. aastal vaenlase kaubalaevade suhtes sõja alul, sõjasaagi piiramise kohta ja rahvusvahelise priisikohtu loomise suhtes.

Kuid tähtsam meresõjaõiguse kodifikatsioon teostus hiljem 1909. aastal, n. n. „Londoni deklaratsiooni“ näol.

\*) Vaata Merendus nr. 1.

## 3. Priisiõiguse laad ja selle rakendus meresõjas.

Tänapäev tunneme *priisiõiguse alal* rea norme, mis piiravad kui vaenu- nii ka erapooletute riikide õigustusi merekaubanduse alal. Priisiõigus koosneb seega:

1) *Meresõjasaagi-õigusest*, mis on Pariisi konventsiooni põhjal kokkuleppe alatine õiguslik norm põhimõttel: „vaba laev — vaba laadung“ ja „mittevaba laev — vaba laadung“ — mõlemad erandiga konterbandi suhtes.

Edasi piiravad seda veel 1902. a. II Haagi rahukonventsiooni kokkulepped kaubalaevade kohta sõja alul, postisaadetiste, kalastuslaevade ja kultuurülesande laevade suhtes.

*Konterbandi* mõiste on ajalooliselt välja kujunenud ja selle all mõistame kaupa, mis sõjaajal on keelatud vaenlase maale vedada või säält välja vedada. Maksivad rahvusvahelised normid näevad ette Londoni 1909. a. deklaratsiooni põhjal kaupade jaotuse kahte suure



RULL- JA KUULLAAGREID IGAKS OTSTARBEKS  
MEREVÄES JA KAITSEVÄES VALMISTAB **SKF**

PÄÄESINDUS JA LADU:

**LINKE & MARTINSON**

VENE TÄNAV NR. 11, TALLINN.

TELEFON 432-86.

liiki: a) konterbandi kaubad ja b) vabad kaubad. Viimaste kohta seati kokku eriline n. n. „vabaleht“.

Konterbantkaubad omakord jagunevad *absoluutseiks*, s. o. mis igal juhtumil kuuluvad konfiskeerimisele, ja *relatiivseiks* — mis konfiskeeritakse ainult siis, kui nad on määratud sõdiva poole sõjaväele (art. 24).

Konterbandi otsustamisel arvestatakse arreteritud laeva lõppsihtpunkti, mis selgub laeva dokumentidest ja ka kaubaomaniku kodakondsusest. Tuleb tähendada, et Maailmasõja ajal Londoni deklaratsioon konterbandi alal muutus tunduvalt, kusjuures sõdivad pooled muutsid väga palju vabalehte.

2) *Blokaadi-õigus* — näeb ette efektiivset blokaadi küllaldase jõuga ja selle väljakuulutamist.

3) *Erapooletuse vastane aktsioon*, näiteks, teadete vedu, või sõjavägede vedu jne.

Maailmasõja ajal neile instituudidele lisandusid veel kaks, need on: *tõkkerajoon* ja *majanduslik blokaad* oma uues vormis.

Mis puutub priisiõiguse rakendamisse, siis siin fungeerivate riiklike organite hulgas tuleb eeskätt mainida sõjalaevu, abisõjalaevu, abilaevu, õhulaevu ja kaubalaevu.

Meil maksev priisiõigus näeb ette, et kaubalaevad võivad priisiõiguse alal teotseda juhtumel, kui neile tungitakse kallale vaenlase või teiste kahtlaste laevade poolt, või kui neil tuleb aidata erapooletuid laevu, viimaseile kallaletunmise puhul.

Maailmasõja praktikas tuli ette ka juhtumeid, kus priisiõiguse alal teotsesid sadamavõimud ja ühtlasi ka sõjaväed okupeeritud maakondades. Erinev juhtum oli, kus priisi võeti ka merepriisi meeskonna poolt; see oli Saksa priisimeeskond, kes asus Hollandi kalastuslaeval „Emma'1“ 1917. a. ja võttis sääl veel teise kalastuslaeva „Königin Emma“ endale priisiks.

Sisevetel priisivõtmist ei näe maksvad normid ette, kuid Maailmasõja praktika näitab, et Aafrika järvedel Inglismaa on teotse- nud priisiõiguse alal.

Priisiõiguse tegevuspiirkonnaks on kõik sõjategevusele kuuluvad vetepiirkonnad ja pääle selle ka veel sõjaliitlase territoriaalveed.

Vaadeldes priisiõiguse allikaid, leiame, et meil on maksvad endise vene valitsuse normid ja nimelt: lisandus meremäärustiku § 353-le (Mereväe seaduste kogu 10. rmt.) „Määrus merepriiside kohta“\*) ja lisandus sellele: „Juhendid laevade peatamise, vaatluse, arreterimise, samuti arreteritud laevade ja

kauba kodusadamasse saatmise ja üleandmise korra kohta.\*\*)

Selle kohta on meil täiendus puhtredaktsioonilist laadi R. T. nr. 211/212 — 1920. a. (lhk. 1681).

Määrus algab tuntud Pariisi deklaratsiooni põhimõtete tsiteerimisega. Edasi nähtub, et priisi võib vallutada avalikult relvastatud jõuga ja ka sõjakavalusega, kuid mitte provokatsioonilisel teel (Verolomstvo.\*).

Tunnustades rahvusvahelise õiguse üldpõhimõtteid priisiõiguse alal, § 4 reserveerib riigile õiguse neid reegleid mitte käsitada selle riigi suhtes, kes ise ei tunnusta neid.

*Priisideks loetakse*: a) merel arreteritud vaenlase laevad ja laadung, samuti erapooletud laevad ja laadung ja b) Eesti ja erapooletud laevad ja laadung, mis vaenlaselt vallutatakse tagasi (repriisid), kui nende arreterimine toimus priisiõiguse normide rakendamisel. Maailmasõja praktika viis priisi mõiste alla ka teisi liikumisvahendeid.

#### 4. Tegevus priisiõiguse rakendusel.

Priisiõiguse normide rakendamise kohta üksikuis meresõjalaulukorras ettetulevais formatsioones tuleb tähendada, et siin võivad sõjalaevale vastavalt talitada ka eelpool loendatud teised organid. Pääle meil maksvate normide tuleb rakendada ka üksikuid väljakujunenud tavasid ja Maailmasõja praktikat.

Esitan siin mõned üksikud formatsioonid:

- 1) sõjalaev harilikul ristlemisel merel,
- 2) sõjalaev ristlemisel merel tavalise ja majandusliku blokaadi teostamisel,
- 3) sõjalaev ristlemisel tõkkerajoonis,
- 4) sõjalaev tegevuses sõjaliitlastega ühises eskaadri koosseisus,
- 5) sõjalaev tegevuses vaenlase õhujõudude vastu.

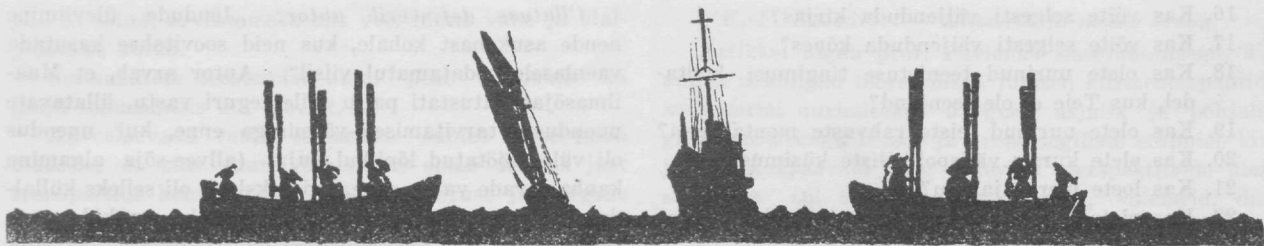
Harilikumaks formatsiooniks tuleb lugeda sõjalaeva ristlemist merel mitmesuguste lahingülesannete sooritamisel, kusjuures vastavad eskirjad annavad talle võimaluse teotseda priisiõiguse alal.

\*\*) Lüh. „Juh“.

\*) Sõjakavaluse all tuntakse ka võõra lipu kandmist, kuid lahingusse astutakse alati oma õige lipu all. Võõra lipu kandmist näeb ette Saksa priisiseaduse p. 82. Hollandi priisiõiguslikud normid aga keelavad seda.

Inglismaa poolt oli Saksa allveesõja ajal tehtud ametlik korraldus oma kaubalaevadel valemippu tarvitada. (Dr. Vanselov. Völkerrecht p. 214-c) Sõjakavaluse all tuli Maailmasõja praktikas ette veel laevadele vae- juurehitiste korstnate soetamine. Eriti olid n. n. kummituslaevad, need olid puust järeleaimatud dreadnoughtid ja n. n. sötelaevad — saksa allveelaevade juure- meelitamiseks.

\*) Lüh. „Määr“.



## Välismaist kirjandust.

JOURNAL ROYAL UNITED SERVICE INSTITUTION. MAI 1933.

„Siluri“. — *Isiklik teenistuskõlvulisus.*

Autor toob rea küsimusi, millele vastates iga mereväe-ohvitser võib hinnata oma teenistuskõlvulisust. Küsimused on järgmised:

1. Kas olete täielikult kompetentne laevas oma alal?
2. Kas olete tuttav ka kõigi teiste alade organisatsiooniga oma laevas?
3. Kas kujutate endale kunagi ette igasuguseid oodatamatusi, mis võivad juhtuda merel ja sadamas?
4. Kui nii, siis kas on Teil teenistuses olles kindel ettekujutus tegevusest ja oma sammudest sääraseil juhtumel?
5. Kas tunnete oma laeva põhjalikult?
6. Kas teate iga mehe nime oma laeval?

7. Kas tunnete oma laeva meeskonna ülendamise tingimusi?
8. Kas teate meeskonna palkade suurust?
9. Kas tunnete teoreetiliselt ja praktiliselt sisemise ja välimise laeva raud- ja puuosade värvimist?
10. Kas tunnete lahingu eeskirju ja sinna juure kuuluvaid väljaandeid?
11. Kas olete kursis praegusaja taktika probleemidega?
12. Kas Teie teadmised signaali alal (ühes arvatud ka semafor ja morse vastuvõtmine) vastavad signalisti omadele?
13. Kas olete võimeline täitma navigatsiooni ohvitseri kohuseid?
14. Kas tunnete võimupiire kaubalaevade suhtes, mis Teile antud vastavate seadustega?
15. Kas räägite vabalt mõnd võõrkeelt?

Sel puhul laeva komander, märgates merel kahtlast laeva, on õigustatud viimast peatama ja nõudma tema rahvuse tunnuse näitamist. Seda nõutakse kas rahvusvahelise signaali või ühe suurtükipaugu (tühja) abil. Öösi ühes pauguga tuleb ka sõjalaeval oma kahvlituled lahti hoida.<sup>1)</sup>

Kui laev ei reageeri signaalidele, tuleb avada tuli juba lahinglaskemoonaga, andes esimese lasu vööri ette, kuid selle mittemõjumisel võib alata laevatulistamist.<sup>2)</sup>

Signaalile mittereageeriv laev kuulub arresterimisele. Käesolevat toimingut nimetatakse *sõjalaeva õiguseks peatada kaubalaevu*, et see näitaks oma lippu.

Meil maksev norm<sup>3)</sup> näeb ette, et peatada võib kõiki kaubalaevu, mis ei kuulu sõjalaevastiku koosseisu. Seega kuuluvad peatamisele kõik kaubalaevad, olgu need vaenlase, liitlase või erapooletu riigi omad. Meie norm ei defineeri lähemalt kaubalaevu, ei seleta, kuidas talitada riiklike laevadega ja teiste mittekaubalaevadega, näit. jahtlaevad, teaduslikuks ots-  
tarbeks väljasaadetud laevad ja teised. Kuid

siin tavaõiguse alal on kujunenud doktriin, et ainult sõjalaevad võivad peatamist ja ühtlasi ka riiklikud laevad, välja arvatud riiklikud kaubalaevad, mis teotsevad merekaubanduse alal.

Peatamisele ei kuulu kaubalaevad *sõjalaevade saatel*. Siin on maksev norm,<sup>3)</sup> kus loetakse küllaldaseks, kui saatja sõjalaeva komander tõendab kirjalikult, et saadetava koondise seas oleval kaubalaeval ei ole konterbanti.

Kuid peatada võib laeva, mille kohta saatja sõjalaeva komander teatab, et see laev oma algatusel on liitunud saate koondisega. Veel võib peatada laevu, kui sõjalaeva komander keeldub ülalpool mainitud kirjalikku tõendust andmast, või kui selgesti näha, et saadetav laev taotleb erapooletuse rikkumist. Pääle selle kuuluvad saatest lahkunud kaubalaevad peatamisele üldistel alustel.

Saatesõjalaevad on tavaliselt erapooletu riigi poolt määratud. Arusaadav, et kui on tegemist vaenuriigi saateteenistusega, siis sel puhul erapooletu kaubalaev, viibides saate koondises, loetakse vaenlase kaubalaevaks ja kuulub konfiskeerimisele.

<sup>1)</sup> Juh. § 2.

<sup>1)</sup> Juh. § 3.

<sup>2)</sup> Määr. § 6.

<sup>3)</sup> Määr. § 6.

16. Kas võite selgesti väljenduda kirjas?
17. Kas võite selgesti väljenduda kõnes?
18. Kas olete uurinud teenistuse tingimusi kohtadel, kus Teie ei ole teeninud?
19. Kas olete uurinud teiste rahvuste mentaliteeti?
20. Kas olete kursis välispoliitiliste küsimustega?
21. Kas loete mere ajalugu?
22. Kas olete kursis salajaste mittetehniliste väljaannete sisuga?
23. Kui nii, kas uurite neid väljaandeid?
24. Kas uurite maa- ja õhuväe organisatsiooni ja muid probleeme?
25. Kas on Teil ettekujutus töötingimustest kaubalaevastikus?

Iga jaatav vastus küsimusele annab 2 punkti, kindel „ei“ 0 punkti ja mittekindel „ja“ 1 punkt.

Päale selle tuleb end hinnata kümneballilise süsteemi järgi järgmistes asjades:

1. huumoritunne,
2. teenistus- ja töiid,
3. käskimisvõime,
4. tervislik seisukord,
5. „seltskonna lõvina“.

Maksimaalne punktide arv on 100. Autor, hinnates end, sai 18 punkti, millest 9 olid saadud „Seltskonna lõvina“.

*Admiral H. W. Richmond. — Strateegilised teooriad.*

Autor hindab admiral Castex'ilt ilmunud raamatut „Strateegilised teooriad“.

Raamat algab arutustega „sõja printsiipidest“: koondamine, jõudude kokkuvõid, offensiivne tegevus, paigunemine ja defensiivne tegevus. Edasi vaadeldakse „lahingu tegureid“: kiirus, kestvus, üllatus, algatus, kindlus, side ja tegevuse vabadus.

Edasi vaadeldakse mereteede kaitset ja kallaletungi neile, millest tõuseb juhtimise-küsimus. Juhtimine jagatakse kolme kindlasse astmesse: 1) sõja üldine juhtimine, 2) kõigi mereoperatsioonide kontroll ja 3) merejõudude juhtimine tegelikul sõjategevuse teaatril.

Jõudude koondamist loetakse loogilisimaks asjaks, kuid selle teostamine on tihti raskesti läbiviidav. Autor leiab, et tihti võib ainult paigunemise abil saavutada tarvilist jõudude koondamist, s. o. saavutada soovitava ajal ja kohal ülevõim vaenlasest.

Jõudude kokkuvõidmisest seletab autor järgmiselt: Jõudude kokkuvõidmine on kokkuvõid, mis saavutatud teisejärgulise tähtsusega tegevuse arvel pääülesande hääks. Autor leiab, et on patustatud väga palju just selle põhimõtte vastu, jättes pääülesande, nii-öelda, õhku rippuma ainult selle tõttu, et jõud on laiali pillatud teisejärgulise tähtsusega ülesannete täitmiseks.

Offensiivse ja defensiivse tegevuse hindamisel leiab autor, et offensiivne tegevus on loogiliselt edukam, kuid tihti on defensiivne tegevus välditamatu; defensiivne tegevus ei tähenda aga veel, et seda tuleb täita passiivsete abinõudega. Autor leiab siiski, et praktikas on selle läbiviimine tihti väga raske.

Üllatuse defineerib autor: „Jõudude ülevõimimine nende asukohast kohale, kus neid soovitakse kasutada vaenlasele oodatamatul viisil“. Autor arvab, et Maailmasõjas patustati palju selle teguri vastu, üllatavate uuenduste tarvitamisele-võtmisele enne, kui uuendus oli välja töötatud lõplikul kujul (allvee-sõja algamine kaubalaevade vastu enne, kui sakslasil oli selleks küllaldaselt vastavaid allveelaevu; samuti ka tankid, gaas jne.). Üllatuse teostamiseks on tingimata tarvilik pidada kavatsus saladuses või juhtida vastane kavatsusest valearvamisele, kusjuures jällegi autori arvates Maailmasõjas palju patustati. Mereteid autor käsitleb eri-päätükis ja jagab need sõjalisiks ja kaubanduslikeks. Tegevust aga nii veeteede kaitseks kui mereteede atakeerimiseks autori arvates ei või ilmaski jagada osadeks, vaid seda tuleb käsitada tervikuna. Iseäranis autor kritiseerib maailmasõjaaegset tegevust sel alal, tähendades, et kui sakslased oleksid teotsenud sel alal õigesti, inglased oleksid pidanud iga üksikut konvoid kaitsema kogu oma jõududega.

Üldiselt raamat on täis igasugust seniste doktriinide mahategemist. Autori arvates on merisõda kunst, mitte aga probleem, mida võib lahendada valemite ja raamatute klišeede abil.

—S—

LA REVUE MARITIME Nr. 160 1933. a. (APRILLIKUUS).

*Leitn. Barjot. — „Merelennuvägi“.*

Autor käsitleb väga huvitavalt merelennuväe teotsemise võimalusi tuleviku meresõjas. Arvestades kaasajal saavutatud taktikalisi omadusi, autor tuleb otsusele, et merelennuvägi omab ka puht-merevalitsemise küsimusis tulevikus suure tähenduse, sest juba praegusaegsed moodsad kaugemerelennukid võivad iseisvalt teotseda kuni 30 tundi.

Päämisiks ülesandeiks sääraseile kaugemerelennukeile autor peab luuret — puht-operatiivset kui ka taktikalist, suitsukatete teostamist ja teotsemist allveelaevade vastu.

Puht-operatiivse luure alal leiab autor, et moodsa kaugemere luurelennuki luuramisvõime on vähemalt neli korda suurem praegusaja moodsa luurelaeva omast. Selle põhjuseks on lennuki suurem kiirus (3 kuni 4 korda), suurem vaatlusala ning rippumatus navigatsioonilisest tingimustest.

Taktikalise luure alal autor ennustab suurt tulevikku torpeedo-lennukeile. Moodis 50-tonniline kaugvetelennuk võib kaasa võtta 4—550 m/m. torpeedot. Oma suure kiiruse ja võimaluse tõttu olles vähem tabatud vastase artilleeriast, omab säärane torpeedo-lennuk palju rohkem šansse edukaks atakeerimiseks kui moodis torpeedopaat.

Samas autor tõstab üles küsimuse — kas on mõtet ehitada veel suurel arvul torpeedopaate, mis päeva ajal nii-kui-nii ei saa atakeerida. Samas teeb ka arvestuse, kust selgub, et iga laevasoleva torpeedo kohta tuleb tonnaži 295 tonni, kuna lennukis see on ainult

12—13 tonni, arvestamata siis veel hinna vahe ja ülalpidamise kulud.

Suitsukatete teostamist autor peab lennukilt ka palju tõhusamaks kui laevalt.

Allveelaevade vastu teotsemise suhtes autor tuleb otsusele, et siin suure tähenduse omab lennuk just transportide konvoeerimisel. Suure kiiruse ja kõrguse tõttu on tema vaatlusalala suurem. Ka allveepaat on tema vastu täiesti võimetu. Siin oleks konvoeerija lennuki ülesanne avastada allveelaev, kuna selle hävitamine aga jääks pälveelaevade hooleks.

Lõppkokkuvõte on, et tuleviku meresõjas lennuasjanduse arenedes avaneb suur võimalus selle kasutamiseks ka puht-merevalitsemise teostamisel.

—R—

Artikkel on huvitav kui ettekujutus kaugetuleviku võimalusist, mitte aga kui reaalsele alusele toetuv kirjutus. On kaunis kahtlane rääkida lennukeist, mille tegevusaeg 30—40 tundi ja mis sääljuures on võimelised kaasa võtma 4—500 mm. torpeedot. Kui ka sääraseid lennukeid valmistatakse mõned üksikud eksemplarid, siis on nende 12—13 tonni igatahes sama kallid või kallimad kui torpeedolaeva 300 tonni (tegelikult on küll torpeedolaevu, mil ühe torpeedo pääle tuleb kogutonnaazist 100—150 tonni; kuid torpeedolaeval on ka muud relvad, mida ikkagi ei tule unustada).

Meil tuleb ikkagi arvestada praegusaja lennukeid (tegevuse kestvus maksimum 6 tundi; kandevõime 1—450 mm torpedo jne.). Ei tule ka unustada, et Soome-lahe on lennukeilt allveelaeva nägemine vee halva läbipaistvuse tõttu võimalik ainult siis, kui allveelaev on veepinnal; seda tõendavad kindlalt iseäranis soomlaste poolt tehtud laialised katsed. Siis ka allveelaevade vastane lennukitegevus meil ei ole samane kui seda kirjutab autor.

Üldse näib autori mõttelend püsivat pilvedes, kust ta nähtavasti on võtnud ka oma kirjutuse andmed.

MORSKOI SBORNIK 1933. A. Nr.Nr. 2, 3 Ja 4.

Veebruarikuu Morskoj Sbornikus väärivad tähelepanu järgmised artiklid:

*N. Nesvitski. — M/r „Azard'i“ lahing allveelaevaga L 55.*

Autor kirjeldab episoodi meie Vabadussõjast, kui nende miiniristlejad 1919. a. 4. juunil Kaporje lahest inglaste ja meie laevade eemalepeletamise ülesande täitmisel tagasiminekul kohtasid inglise allveelaeva L 55 ja ajasid selle rammimisega põhja. 11. augustil 1928. a. tõsteti L 55 üles ja arvati Vene Baltimere laevastiku koosseisu.

*B. V. Horoškin. — Jõelaevastike võitlus tankidega.*

Autor kirjeldab tankide ataagi tõenäolist olukorda ja käsitleb küsimusi, mis seotud jõelaevastiku võimaliku lahingutegevusega kokkupõrkel tankidega. Annab ülevaate tankide vastastest abinõudest laevastikes, positsioonide valikust ja kaitse organisatsioonist.

*K. F. Kosourov. — Glisserid ja nende areng.*

Artikkel algab prof. Pavlenko sissejuhatusega, kes annab mõningad teoreetilised juhised kiirmootorpaatide kere vormi uurimiseks. Järgneb asjalik ja põhjalik glisserite arengu ideede ja kronoloogiliste etappide kirjeldus tänapäevani ning tuleviku perspektiivide ülesseadmine. On toodud rida tabelleid, valemeid, diagramme, joonestusi ja ülesvõtteid.

**Teaduse ja tehnika teadete** all on toodud muuseumis: Superartilleeria uudusi.

Viimased inglise andmed teatavad, et üliartilleeria tulistab 12.000 m. kõrguseni. Ameerika rannapatareid tulistavad kaugustele üle 90 km. Saksa allikad teatavad, et prantslased on ehitanud suurima haubitsa maailmas — diam. 24,4", pikkusega 8,53 m. ja kaaluga 45 tn. Mürsu kaal on  $\frac{13}{8}$  tn. ja laskekaugus 11¼ miili. Arvatakse, et haubits on mõeldud Alpide pommitamiseks või ranna-kaitseks. Erilist huvi äratav „lendava artilleeria“ probleemi lahendamine, mis seisab selles, et 2—3 eskadrilli lennukeid võtavad kaasa enesega rask-suurtükiväe osad ja viivad mõne tunniga üle 1200—1800 km. ja isegi vaenlase rinde selja taha. Veel mainitakse turbiin-suurtüki projekti, mille mürsk kaalub 2,5 tn. ja mis elektri jõuga väljapaisatuna lendab 2000 m/sec. kiirusega 140—160 km. kaugusele. Keegi inglise õpetlane soovib konstrueerida n. n. elektromagneetset suurtükki, mis võiks mürsule anda kolossaalse kiiruse — 11.800 m/sec.

*Allveelaeva-vastase kaitse organisatsioon. — Inglise k.-admiral D. Arnold-Forsteri artikli tõlge.*

Autor motiveerib kõrgema juhi vajadust allveelaevade vastu võitlemiseks ja mainib tema tähtsamaid funktsioone nagu: inspekteerimine, leiutiste katseamine, perioodiline kaitsevahendite kontroll jne. Rõhutab küsimuse tähtsust praeguses olukorras, kus allveelaeva asjandus on teinud võrreldes maailmasõjaajaga suuri edusamme. Üldiselt on artikkel belletristilist iseloomu.

**Teateis välisriikide laevastikest** on huvitavam inglaste tänavuaastaste suurte manöövrite kirjeldus.

Manöövrid viidi läbi 10. jaan. — 28. märtsini. Teemaks oli: Siniste ristlejad tungivad pääle punaste kommunikatsiooni teedele ja püüavad hävitada punaste kaubalaevu. Skemaatiliste teadete järgi inglise ajakirjanduses on raske saada täit ettekujutust manöövrite tegelikust läbiviimisest. Võib ainult nentida: 1) täielikku lennuväe puudumist, mis lubab oletada, et mõeldud olid kauged kolooniad, 2) allveelaevade puudumist siniste poolel; arvatavasti arenes tegevus „kaugemais“ ookeani osades ja 3) manöövri teemas peegeldub Inglismaa poliitiline eesmärk — võitlus kolooniate pärast.

Märtsikuu numbris on huvitavamad:

*Glasatšev. — Baasi valgustuskaitse organisatsioon.*

Autor pärast selgitavat sissejuhatuset klassifitseerib valgustuskaitse vahendeid tehnilise ja taktikalise kasu-

tamise mõttes ning mainib valguse füsioloogilist ja psühholoogilist mõju. Vastavalt ülesande iseloomule teeb helgiheitjate jaotuse ja annab mõningad helgiheitjate taktikalised andmed. Toob juhiseid valgustuskaitse plaani koostamiseks ja teeb lõpuks rea tähtsaid järeldusi nagu: 1) edukas valgustuskaitse eeldab asjatundlikku vahendite kasutamist vastavalt olukorrale, 2) valgustamise vahendid vajavad tsentraliseeritud juhtimist, 3) side peab tingimata olema dubleeritud jne.

*S. Venkstern. — Ettevalmistav laskmine merel.*

Selle päälkirjaga autor vihjab 1925. a. ilmunud terminile, mille all mõeldakse säärast lasku, kus eellase osutub liigseks. Hiljemad uurimused on aga näidanud, et ainult erijuhtumel ja väikeselt distantseelt on võimalik ilma eellasketa edukalt tulistada. Seepärast jaotatakse praegusel ajal lasked vastavalt ettevalmistusele kolme liiki: 1) täieliku ettevalmistusega, 2) lühendatud ettevalmistusega ja 3) silmamõõdulise ettevalmistusega. Autor käsitleb nim. liike merelaske olukorras. Andes rea valemeid ja tabeleid, teeb lõpuks mõningad tähtsad järeldused artilleristidele, nagu: 1) laskealuks olevad elemendid tuleb arvestada võimalikult suure täpsusega, 2) laskmise algusega jätkata vaatlusi ja arvestada iga uut annet, 3) erilist rõhku panna aerooloogilisele ja ballistilisele parandusile jne.

*B. Denisov. — Allveelaevade torpeedo relvastus.*

Autor annab rea tabeleid torpeedo elementide, tehniliste ning taktikaliste omaduste ja tagavara torp. arvu kohta, ja seab üles erinõudmised allveelaevade torpeedodele. Käsitleb aparaatide asetamise ja arvu küsimust ja teeb lõpuks järgmise kokkuvõtte: 1) põhikaliiber allveelaevade torp. on 53,3 cm., 2) maksimaalne torpeedo ulatus — 4000 m., 3) laengukaal — 300 k., 4) aparaatide arv — 6, 5) paljud kasutavad tekipääl-

seid aparaate, 6) suur aparaatide arv võimaldab teha kogulaskusid ja lasu kordamist, 7) püütakse intensiivselt konstrueerida jäljetut torpeedot ja 8) õhumulli kaotamine torpeedo väljalaskel on veel katsestamise järgus.

**Teateis merejõududest** on toodud muuseumi prantsuse lahinguristleja „Dunkerque“ joon. ja järgmised andmed: Standart veeväljasurve — 26.500 tn., täies laadungis — 30.000 tn.; kiirus 30 s.; artilleeria: 8 — 300 mm. kahes tornis (mürsu kaal 500 kg., laskekaugus üle 200 kab.); 16 — 155 mm. kolmes neljatorulises ja kahes kahetorulises tornis (mürsu kaal 57 kg., laskekaugus 140 kab.); 20 — 37 mm. seniitautomaat; 20 r.-k., soomustatud on poordid ja osa tekki. Soomuse paksus teadmata; üks katapult; hind 6 milj. naela; ühe tonni hind — 230 naela.

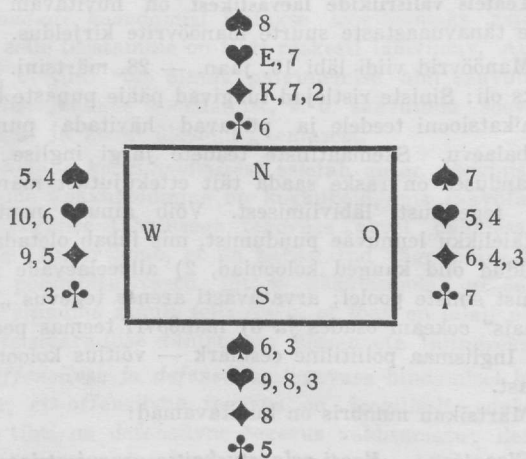
Aprillikuu numbris väärib tähelepanu *Ju. Pantelejevi* artikkel:

**Töö-operatiivse kaardi pidamine.**

Autor ütleb, et säärase kaardi ülesanne on võimaldada igal ajal piltlik kujutus operatsiooni olukorrast, s. t. ta peab olema operatiivse ja luurekaartide kombinatsioon. Seab üles nõudmised, millele peaks vastama töö-operatiivne kaart. Neist tähtsam oleks nõue, et kaart sisaldagu kujukalt ainult seda, mis otseselt seotud käesoleva operatsiooniga konkreetse olukorras. Annab rea juhiseid säärase kaardi pidamise ettevalmistamisest, pidamisest ja lõpetamisest. Üldiselt ei erine selle kaardi pidamise tehnika harilikust. Juure tulevad tabel leppemärkidega ja trafaretid. Mainib, et kiire, täpne ja tõeloludele vastav töö saavutatakse ainult praktikaga. Seepärast soovitab organiseerida staapides eriõppusi ja normaalse lahingulise ettevalmistuse juures püüda omandada vastavaid kogemusi töö-operatiivse kaardi pidamiseks.

## Bridži-nurk.

### Ülesanne Nr. 3.



*Ülesande nr. 2 lahendus.*

S mängib ärtu E. Siis võivad olla kaks juhust:

**Juhus A.**

1. S — ärtu E; W — ärtu K; N — ärtu Ä; O — ärtu 8.
2. N — pada Ä; O — ruutu 8; S — pada 10; W — pada E.
3. N — pada K; O — risti 4; S — ruutu 9; W — risti 7.
4. N — pada 6; O — ärtu 9; S — risti 9; W — risti 8.
5. N — ärtu 4; O — ärtu 10; S — ärtu S; W — ärtu 3.
6. S — risti K; W — risti Ä; N — ruutu 7; O — risti E.
7. W — risti 10; N — ärtu 6; O — ruutu K; S — risti S.

**Juhus B.**

1. S — ärtu E; W — ärtu 3; N — ärtu 4; O — ärtu 8.
2. S — risti K; W — risti Ä; N — pada 6; O — risti 4.
3. N — pada Ä; O — ruutu 8; S — pada 10; W — pada E.
4. N — pada K; O — risti E; S — ruutu 9; W — risti 7.
5. N — ärtu 6; O — ärtu 9; S — ärtu S; W — ärtu K.
6. ja 7. teeb S oma kõrgemate ristidega, sest W saab ainult risti mängida. Kui O midagi muud peaks ära viskama, kui üleval näidatud, on lahenduseks seletused liigsed.

Pada trump. S. algab. N-S teevad kõik võtted. Lahendused saata „Merenduse“ toimetusele „Bridži-nurk“. Lahendus järgmises numbris.



VÄÄRISMETALL - ASJADE &  
MÄRKIDE TEHAS

**ROMAN TAVAST**

TÄIUSLIKUM SEDA LIKI  
ETTEVÖTE EESTIS.

TALLINN, V. ROOSIKRANTSI 6.  
TELEFON 452-79.

Mitmesuguseid tulekustutajate tüüpe,  
ka erilisi tulekustutajaid laevade jaoks  
„BENZIN TYPE“

„RADIKAL“,  
pulbrit „KYMEIA“,

mis takistab kateldes ja mehhanis-  
mides tekkimast katlakivi.

Kõikide riikide lippe, rahvusvahelisi  
signaallippe, tellimise järgi kõiksugu-  
seid lippe siidist, laeva-lipuriidest jne.

pakub oma laost

**N. Schilling & Co**

Tallinn, Pikk tänav nr. 27 (sissekäik  
Hobuse tän. 2). Telefon 437-29.

Nõudke ainult Daani riikliku püssirohuvabriku  
„Härens Krudtvärk“ suitsuga ja suitsuta püssi-  
rohtu „LÖVI“ ja „NATIONAL“, milline ei tahma  
ega riku püssirauda, annab võrdlemisi madala  
surve juures suure läbilöögi, ilmastiku muutu-  
sed on temasse peaaegu mõjuta.



**LÖVI**



Valmistame oma pürotehnilises laboratooriumis:

**jahipadruneid** igas kaliibris  
**valgus- ja signaalpadruneid** mere-,  
kaitse- ja lennuväe, raudtee ja era-  
laevade tarvis.

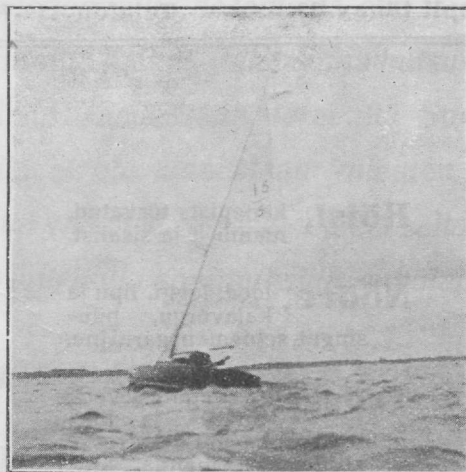
**„EESTILIPP“**

Tallinn, Vene tänav 11-3; kõnetraat 448-42.

**Paaditööstur ja ehitusmeister I. KIIL**

TALLINN, MIINISADAMAS. -- TELEFON 439-03.

PAATIDE, MOOTORPAATIDE, SÜSTADE jne.  
EHITAMINE NING PURJEKATE  
REMONTEERIMINE



Täielik remont vilunud tööjõudude poolt.  
Laos igasuguseid ehitusmaterjale.  
Töö häduse eest vastutus.



# „LUX”



## AKUMULAATOREID JA ELEMENTE

IGAL POOL SAADAVAL.



Akumulaatori- ja elemenditehas

### Konst. Mühlerwerk

Tallinnas, Jaama tänav 8. Telefon 306-67.

# Riigilippe

õigetes mõtudes, parimast värvikindlast villasest lipuriidest

välisriikide lippe,  
igasuguseid lippe seltsidele,  
laevalippe,  
rahvusvahelisi signaallippe,  
vimpleid jne.

valmistab

### LIPUTÖÖSTUS

## „EESTILIPP“

Tallinn, Vene tänav 11-3; kõnetraat 448-42.

### Aksia-Selts

# Tallinna köievabrik

JOHN GARR'I PÄRIJAD.

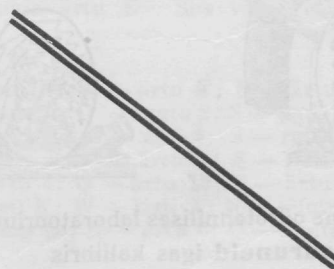
Kopli tänav 33. -- Telefon 439-79.

**Köisi**, kanepist tõrvatud, manilast ja sisalist.

**Nööre**, lood, loggi, lipu ja kalavõrgu, hüüsingut, schiemansgarni jne.

**Trosse**, parvetamis-, veo-, ankru- ja liik-trosse ning jahtidele trosse kõrgemast manila kiu-aineist.

Impregneeritud vihmamantleid. õliriide- ja puldankuubi, linoleumi, kunstnahka



suurimas valikus

## S. KULL

Tallinn, Vana-Posti 8.

Telefon 437-57.