

M E R E N D U S

MEREASJANDUSLIK AJAKIRI

Ilmub kuus korda aastas

Vastutav toimetaja K. Linneberg, vanem-leitnant Tel. ametis: Mereväe 76. kodune: Kaitseväe 13-43	Väljaandja: Mereväe Ohvitseride Liitkogu Toimetus ja tallitus: Merejõudude Staap Soo 28. Tel. Arsenal 4-52 Tellimishind: aastas kr. 3.—; $\frac{1}{2}$ aastas kr. 1.50; üksiknumber 50 s. Välismaale: aastas kr. 4.—; $\frac{1}{2}$ aastas kr. 2.—; üksiknumber 70 s.	Tegev toimetaja Joh. Ivalo, leitnant Tel. ametis: Mereväe 103 Majandustoimetaja A. Jürgenthal leitnant Tel. ametis: Mereväe 42-a
--	---	---

NR. 6

17. DETSEMBER 1937

V AASTAKÄIK

SISU: Vanem-leitnant *J. Santpank*, VR II/3, K. S. dipl. — Eesti Läänemere saarestiku meresõjaline tähtsus. Iv. — Märkmeid juhi tööst mereoperatsiooni või lahingu juhtimisel Maailmasõja kogemusi. Vanem-leitnant *G. Lagus* — Sõjalaeva komandör (rahvusvahelise õiguse käsitusel — rahuajal). Ksv. — Side tähtsus sakslaste kaotustes Helgolandil lahingus. V.-leitnant *N. Valge*, VR II/3 — A-laeva torpeedoataagist pimedas. Kiirmootorpaadid. Leitnant *R. Kokk* — Kaubalaevastik sõja korral. Mereväeteenistusest lahkunuid. Ksv. — Memuaare Inglise juhutuse vigadest Maailmasõjas. Vanem-leitnant *Santpank*, VR II/3, K. S. dipl. — Ülevaade mereväe kokkulepetest pärast Maailmasõda. Leitn. *R. Israel* — Süütepommid ja -mürsud. Ksv. — Memuaare saksa meresõja agentuur-luureteenistuse kohta Maailmasõjas. O. V. — Inglise a-laeva „K-13” uppumine Gareloch’is. Kapten-majoor *K. Anton*, dipl. ins. — Benson’i kõrge-surve aurukatlad laevanduses. Kapten-majoor *K. Anton*, dipl. ins. — Katla toitevee soolase mõtmine elektrilisel teel. *Joh Mägi* — Mälestussammas meres hukkunule. Lühiteateid sõjalaevastikest.

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

Mereväe 19. aastapäevaks soovib „Merendus“ Merejõudude Juhatajale, üksuste ülemaile ja kõigile mereväes teenivaile parimat õnne ja suurimat edu, püsivat tahet ja raugemata jõudu meie kodumaa rannakaitse arendamise töös.

Süvenegu mereväe kõrge moraal ja kindel distsipliin, laienegu väljaõpe ja sõbralik koostöö teiste relvaliididega ja kasvagu head suhted naabritega eriti eeloleval aastal, millal meie väike merevägi ühes kogu Vabariigiga elab juubeliaasta tähe all.

Lugupeetud kaastöölisile, lugejaile ja kuulutajaile.

Meie ühine saavutus, too väikene mereväe võsuke „Merendus“ on käesoleva numbriga sirgunud juba viieaastaseks puukeseks, mille juured on tunginud niivõrd sügavasse, et karged meretuuled ja elu-termid teda vaevalt painutavad.

Võib julgesti väita, et „Merendusel“ on olnud eriline õnn tähistada oma sünnipäeva üheaegselt mereväega, kelle ringidest tema vast hiljuti loomusunnil pidi võrsuma; sest üldises pühadetujus langeb kindlasti väike osake õnnesoovidest ja tunnustusist, mis harilikult määratud isale, ka tema noorele võsukesele; ja ühtlasi andestatakse kergemini sellele võsukesele tema juhuslikud eksimused.

Teiselt poolt võib aga ka väita, et see noor ajakiri on siiski suutnud ennast maksuma panna ja räägib õige asjatundlikult kaasa meie merenduslike ja merekaitse küsimuste valgustamisel.

Seda tänu meie väsimatuile kaastöölisile, kellede seni väarikalt tasumata vaeva toimetus siinkohal erilise lugupidamisega alla kriipsutab.

Ühtlasi avaldab toimetus oma otsest tänu neile rohkearvulisile lugejaile ja kuulutajaile, kes meid on mees pidanud ja loodab, et nende arv senist püsivat juurdekasvu ka tulevikus üles näitab.

Lootes, et senine poolehoid ja koostöö meie ühiste eesmärkide saavutamisel mitte ainult ei püsi, vaid järjest kasvab, soovib toimetus kõigile kaastöölisile, lugejaile ja kuulutajaile palju õnne, edu ja jõudu eelolevaks uueks ja — „Merenduse“ aastaks!

TOIMETUS.

Eesti Läänemere saarestiku meresõjaline tähtsus.

Vanem-leitnant J. Santpank, VR II/3, K. S. dipl.

Saaremaa, Hiiumaa, Muhumaa ja juurdekuuluvate vähemate saarte suhtes on õigem tarvitada nimetust Eesti Läänemere saarestik, ehkki välismaal need saared on tuntud Balti saarte nime all. Põhjuseks selleks võime esile tuua asjaolu, et saared on alati olnud asustatud eestlastega ja et saared on juba vanasti kuulunud ja kuuluvad nüüdki Eestile.

Meie Läänemere saartel arvatakse juba 350. aastast p. K. asunud eestlasi, ehk nii kui neid nimetatakse saarlasi. Saarlaste mereretkedest kõnelevad juba kõige vanemad normannide saagad. Saarlaste ja skandinaavlaste vahelistest sõjaretkedest on säilinud ajaloolist andmestikku VIII aastasajalt. Saarlaste suurematest sõjaretkedest võib mainida sõjaretke Rootsi aastal 1187, suur sõjaretk Taani valduses olevasse Lõuna-Rootsi aastal 1203 ja alalised sõjaretked Gotlandi saarele. Eesti esimesest Vabadussõjast aastatel 1208—1227 võtsid saarlased võrdlemisi suurte jõududega osa. Läti Hindreku kroonikas mainitakse üldse kaheksateistkümmend saarlaste sõjaretke tol ajal. Kui mandri eestlased olid juba täielikult võidetud, jätkasid saarlased üksi veel tervenisti kolm aastat oma vabadusheitlust.

1227. aastast alates kuulus meie Läänemere saarestik üle 300 aasta ordule. Aastal 1560 ostsid saarestiku ordult taanlased. 1645. aastal siirdus saarestik rahulepingu alusel Rootsile ja 1721. aastal *Nystadt*'i rahulepingu alusel Venele. Pärast üks aasta kestnud Saksa okupatsioon on saarestiku peremeesteks jälle selle põlised omanikud eestlased.

Vaatamata sellele, et Eesti Läänemere saarestik asub tolle aja tähtsaima ida ja lääne vahelise kaubanduse teel, ei kasutanud keegi saarestiku vahepealsetest omanikkudest seda meresõjalisel eesmärgil. Selle tõttu võib tekkida mulje, et saarestiku meresõjaline tähtsus pole mainimisväärt. Tegelikult on siin aga süüdi muud põhjused.

Saarestikku ümbritsevad veed on täis karisid ja madalikke ja vee sügavus ei luba mitmes paigas läheneda alla 10 meremiililisele kaugusele rannast. Saarestiku laevateed on kitsad ja keerulised. See kõik nõuab laevadelt täpset navigeerimist ja häid navigeerimise vahendeid. Kui veel juurde lisada, et esimesed kasutamiskõlvulised merekaardid saarestikust ilmusid alles käesoleva sajandi algul, siis näeme, et tol ajal oli mittepäriselanikel mõistlikum hoiduda saarestest eemale.

Viimasel ajal hakati Vene laevastikus küll aru saama Eesti Läänemere saarestiku meresõjalisest tähtsusest. Nii toonitati Vene 1914. aasta sõjaplaani põhjendustes saarestiku tähtsat osa meresõjategevuses Läänemerel. Kuid sõjaplaani täitmise juhendites ei arvestatud üldse saarestiku meresõjalist kasutamist. Alles kui olukord maarindel seda nõudis, hakkasid venelased kasutama saarestikku meresõjalisel eesmärgil. Tõsiselt kerkis Eesti Läänemere saarestiku meresõjalise tähtsuse küsimus esile alles 1917. aastal õnnestunud Saksa dessantoperatsiooni järele.

*

Eesti Läänemere saarestiku meresõjalise kasutamise võimaluse analüüsimine viiks liiga kaugele. Võime siin leppida mainimisega, et saarestik on täiesti kõlvuline kasutamiseks nii kergete merejõudude kui ka merelennuväe baasina. Ei ole ka suuri takistusi saarestiku kasutamiseks lahingulaevade baasina. Tõenduseks sellele tuletame ainult meelde Maailmasõda.

Käesolevas kirjutises aga vaatleme lähemalt Eesti Läänemere saarestiku meresõjalist tähtsust Läänemere praeguselt merepoliitiliselt seisukohalt, milleks tutvume Läänemere riikide meresõjaliste tarvidustega, selgitades neis meie saarestiku osatähtsust.

Nõukogude Vene.

Enne Maailmasõda läks umbes 50% Venemaa väliskaubandusest Läänemere kaudu. Selleks kasutati Tallinna, Pärnu, Riia, Vindavi ja Liibavi sadamaid, mida kõiki võib lugeda jäävabadeks. Peale selle võis Venemaa kasutada ka kõiki Soome sadamaid.

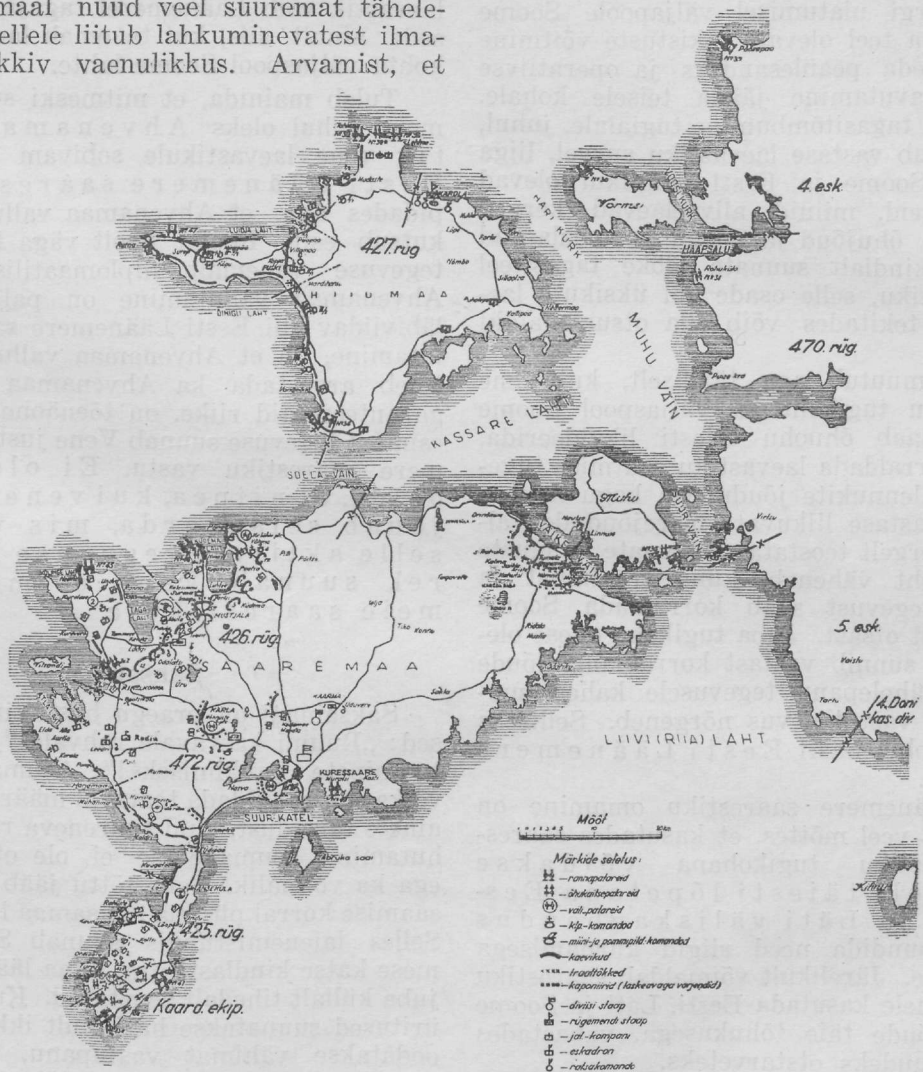
Praegu on kogu Vene Läänemere kaubandus kokku surutud ainukesesse sadamasse Leningradi. Sellegi sadama kasutamist raskendavad jääolud tunduvalt, keskmiselt 4 kuud aastas. On ilmne, et see üks sadam ei suuda rahuldada Vene Läänemere kaubanduse nõudeid.

Vene Läänemere kaubandust ei ole võimalik juhtida maailma meredele ka teisi teid mööda. Kaubanduse juhtimine Põhja-Venemaa lagendikult raudtee kaudu Mustale merele teeks selle suurte veokulude tõttu võistlusvõimetuks. Venemaa suured pingutused Põhja-Jäämere rannikul ei paranda olukorda palju, kuna sinna on

samuti raudtee vedu liiga pikk; lisanduvad veel ilmastikulised raskused ja jäätakistused. Venemaa tung „raiuda aken läände Läänemere kaudu“ on siis täiesti loomulik ja geograafilistel põhjustel õigustatud.

Peale puhtkaubapoliitiliste on N. Venel Läänemeresel teisigi huvisid. Juba enne Maailmasõda hästituntud sakslaste „Drang nach Osten“ äratas Venemaal nüüd veel suuremat tähelepanu, kuna sellele liitub lahkuminevatest ilma-vaadetest tekkiv vaenulikkus. Arvamist, et

On selge, et N. Vene Läänemere ranniku praeguse jaotuse juures ei saa sõja korral kasutada Läänemere merekaubateena. Suurtükkide praeguste laskekauguste juures võib Soome lahte kogu laiusel pidada mõlemalt kaldalt tule all. Sellele lisanduvad veel miini-, vastase laevastiku ja õhuoht. Ei aita ka palju, kui Soome



Eesti Läänemere sqaured 12. 10. 1917. a. (Kindral N. Reegi raamatu „Saaremaa kaitsmine ja vallutamine a. 1917.“ järele.)

Saksa ja teised fašistlikud riigid kasutavad Balti riike ja Soomet N. Vene vastu sihitud agressiivsete kavade täitmise platsdarmina, istutatakse ja kasvatatakse vene rahvasse hoolikalt ja järjekindlalt. Sellel vaatekohal on Venemaal juba praegu võrdlemisi suur arv pooldajaid. Tulevikus võib see tugevalt mõjutada Vene sõjapoliitika kavatsusi Läänemeresel või vähemalt annab valitsuse agressiivsele tegevusele avaliku arvamise poolehoiu.

ja Eesti püsivad erapooletutena, sest jõudes Läänemerele oleksid Vene kaubalaevad täieliselt vastase meelevalla all, kuna pikk tee praegustest venelaste tugikohtadest Läänemerele ei võimalda järjekindlat ja tugevat kaubalaevade kaitsmist.

Venemaa vajab seega oma merekaubateede kaitseks laevastiku tugikohta Läänemeresel. Selliseks tugikohaks sobib Eesti Läänemere saarestik suurepäraselt, kuna sealt

võib jagada Läänemerd kahte ossa, kindlustades meretee Soome lahest Rootsinii.

Mis puutub Vene merejõudude operatiivsete kavatsuste täitmisesse väljaspool Soome lahte, siis on see praeguses olukorras Venele väga raske sooritada. Väljapool Soome lahte võib ette kujutada ainult allveelaevade ja kergete jõudude retki. Laevastiku peajõudude operatiivse eesmärgi ulatumisel väljapool Soome lahte võib aga teel olevate takistuste võitmine vägisi kujuneda peaülesandeks ja operatiivse eesmärgi saavutamine jääda teisele kohale. Peale selle on tagasitõmbumine tugialale, juhul, kui see teostub vastase laevastiku surve, liiga hädasohtlik. Soome ja Eesti rannikul olevad rasked patareid, miinid, allveelaevad, kerged torpeedojõud, õhujõud ja Soome soomuslaevad võivad järjekindlalt suunata lööke tagasiteel oleva laevastiku, selle osade või üksikute laevade pihta, tekitades võib olla otsustavaidki kaotusi.

Olukord muutub aga täieliselt, kui Vene laevastikul on tugikoht ka väljaspool Soome lahte. Siis saab õhuohu täiesti likvideerida, kuna võib korraldada laevastiku saatmise tugevate hävitajalennukite jõududega kogu laevastiku teel. Vastase liikuvate merejõudude vallutamine on kergelt teostatav lühemate kauguste tõttu. Miinioht väheneb, kuna traalimist ja muud vastutegevust saab korraldada Soome lahe mõlemast otsast. Juba tugikoha enese olemasolu üksi sunnib vastast korraldama jõude ja jagama tähelepanu tegevusele kahest suunast, millega vastutegevus nõrgeneb. Selliseks tugikohaks sobib hästi Eesti Läänemere saarestik.

Eesti Läänemere saarestiku omamine on Venele tähtis veel mõttes, et kasutades saarestikku laevastiku tugikohana võidakse praktiliselt täiesti lõpetada Eesti, Soome ja Läti väliskaubandus ja selliselt sundida need riigid kurnamisega tegevusetusele. Järelikult võimaldab saarestiku omamine Venele kasutada Eesti, Läti ja Soome vastu merejõude täie tõhukusega, vabastades maajõude muudeks otstarveteks.

Kuigi Eesti ja Soome erapooletuks jäämine sõja korral oleks Venele ette kindlustatud, ei kao sellega veel sugugi Vene huvi Eesti Läänemere saarestiku vastu. Juba ainult kartus, et saarestik satub vastase kätte, võib venelasi sundida tegevusesse saarestiku vallutamiseks. Ses suhtes tuleme meelde, misugust kära tegi aastaid tagasi liikvele lastud kuulujutt saarestiku müümisest inglastele.

Kokku võttes võime siis öelda, et Eesti Läänemere saarestiku meresõjaline tähtsus on N. Venele väga suur. Kui saarestik on vastase kätes, peab Venemaa lõpetama kogu

oma Läänemere kaubanduse ka siis, kui Soome lahe mõlemad rannad on erapooletud. Kui saarestik on vastase kätes, on ka vene laevastikul võimatu tegutseda väljaspool Soome lahte juba ainult saarestikust enesest ähvardava ohu tõttu. Ja kuigi saarestikust enesest vene merekaubandust ja laevastikku ei ähvarda mingi oht, jääb Vene huvi saarestiku vastu püsima, kuna vene laevastik võib Läänemerel tagajärjekalt tegutseda ainult siis, kui ta omab laevastiku tugikohta väljaspool Soome lahte.

Tuleb mainida, et mitmeski suhtes ja mitmelgi juhul oleks Ahvenamaa saarestik vene laevastikule sobivam tugikoht kui Eesti Läänemere saarestik. Silmas pidades aga, et Ahvenamaa vallutamise katse kutsub esile Rootsi poolt väga tugeva vastutegevuse vähemalt diplomaatiliselgi teel, et Ahvenamaa vallutamine on palju raskemini läbiviidav kui Eesti Läänemere saarestiku vallutamine, ja et Ahvenamaa vallutamise katsel tuleb arvestada ka Ahvenamaa neutraliteeti garanteerivaid riike, on tõenäone, et vähemalt esimese tegevuse suunab Vene just Eesti Läänemere saarestiku vastu. Ei ole liialdus öelda, et niipea, kui venelaevastik jõuab seisukorda, mis võimaldab selle aktiivse tegevuse Läänemerel, suunab Vene esimese pilgu meie saarestikule.

Saksamaa.

Saksamaal on praegu hästi tuntud lööklausid: „Ruumi kasvavale rahvale!“ ja „Asumaid toorainete hankimiseks!“ Asumaade saamine võiks ehk rahuldada teataval määral Saksa toorainete tarvidust, kuid suureneva rahvaarvu mahutamine asumaadesse ei ole otstarbekohane ega ka võimalik. Selle tõttu jääb ka asumaade saamise korral püsima Saksamaa laienemistung. Selles laienemistungis suunab Saksamaa esimese katse kindlasti itta, kuna lääts on niikuinii juba küllalt tihedalt asustatud. Kuna laienemistritused suunatakse harilikult ikka sinna, kust oodatakse vähimat vastupanu, võivad selles mõttes esimesena küsimuse alla tulla Balti riigid, kust hiljem võidakse avada tee Põhja-Vene lagendikule.

Tee Balti riikidesse läheb mööda Läänemerd ehk vähemalt tuleb edasitungi maal julgestada ka mere poolt. Saksa laienemise tee läheb siis mööda Läänemere kallast ja merejõud mängivad selle juures tähtsat osa.

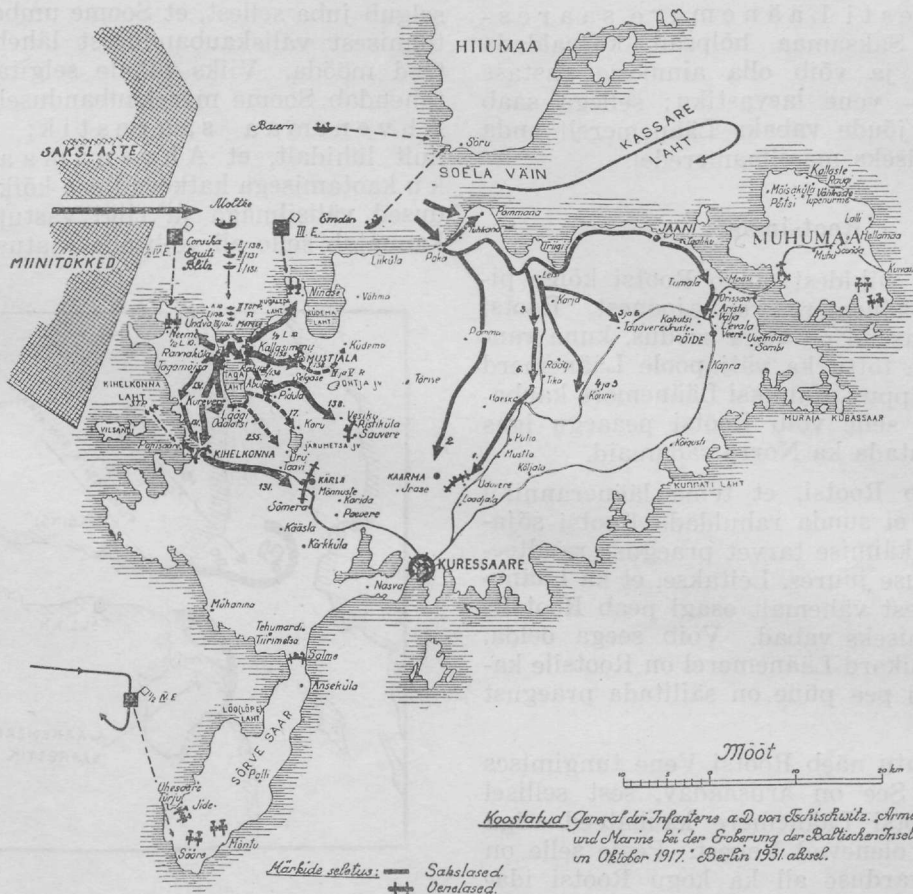
Teine Saksamaa huvi Läänemerel on merekaubateed. Nende tähtsusest on Saksamaal värske eeskuju, kuna maailmasõja ajal oli Läänemeri ainukeseks auguks, mille kaudu Saksa pääsis ühendusesse välisriikidega. Kuigi

Saksamaa praegu hoidub ärritamast Inglismaad ja sellega püüab tulevases sõjas vältida Maa-ilmastõja-aegse blokaadirõnga moodustumist, peab Saksamaa juba ootamatustegi vältimiseks kindlustama endale nii nüüd kui tulevikus vabad kaubateed Läänemerel.

Saksa huvi Läänemere vastu suurendab ka Saksamaa ja Venemaa, vähemalt väliselt, lahkumine ilmavaade. Rahvusssotsialistlik Saksamaa kardab kommunismi tungimist mitte üksi enda rahvasse, vaid koguni riigi piiri lähedussegi.

aga suudetakse vene laevastik sulgeda Soome lahte, on Saksamaal vabad käed Läänemerel tegutsemiseks. Säärane vene laevastiku sulgemine Soome lahte on kõige kergem teostada Soome lahe suudmes, misjuures Eesti Läänemere saarestikul tugikohana on otustav tähendus.

Saksa maarine jõudmisel Liivi lahe kõrgusele muutub Eesti Läänemere saarestik selle seljataguseks ähvarduseks. Vallutades aga saarestiku võidakse tegevus sealt kergesti üle visata



Sakslaste dessantoperatsioon Eesti Läänemere saartele a. 1917.
(Kindral N. Reegi raamatu „Saaremaa kaitsmine ja vallutamine a. 1917.“ järele.)

Ta kardab kommunismi levinemist Läänemere rannikule ja takistab kõigi abinõudega Vene merejõudude tungimist Läänemerele.

Vaatleme nüüd, missugust osa Eesti Läänemere saarestik mängib Saksa meresõjaliste kavade täitmisel Läänemerel.

On selge, et Saksa laienemiskavade täitmine kutsub vastutegevuse esile N. Vene poolt ja ühise maapiiri puudumise tõttu kõigepealt just vene laevastiku poolt. Kui vene laevastik saab oma tugikoha nihutada väljapoole Soome lahte, on tal Läänemerel suur tegevusvabadus. Kui

mandrile ja sääraselt ähvardada vastase rinde seljatagust, nagu see juhtus Maailmasõjas. Eesti Läänemere saarestiku omamise küsimus mõjutab siis märkimisväärselt ka tegevust maandrindel.

Saksa Läänemere ühendusteedele on Eesti Läänemere saarestikust toimiv laevastik suureks ohuks. Saarestikku baseeruv aktiivne laevastik võib oma tegevuse vabalt suunata ka Läänemere kõige lõunapoolsemate mere- teede vastu rääkimatagi põhjapoolsetest mere- teedest. Saksamaale on siis tähtis, et Eesti

Läänemere saarestik ei satuks ühegi tugevat laevastikku omava ja vaenulise riigi valdusse. Kui aga saarestik kuulub Saksamaale, võib ta eraldada vene laevastiku Läänemerest, nii kui juba mainitud, ja seega kindlustada oma kaubateede ja oma Läänemere ranniku ohutuse.

Kokku võttes võime öelda, et Eesti Läänemere saarestikul on tähelepanu äratavalt suur tähendus nii Saksa agressiivsete kavade täitmisel kui ka Saksa mereühenduste ja ranniku julgestamisel.

Omades Eesti Läänemere saarestikku võib Saksamaa hõlpsalt kõrvaldada oma suurema ja võib olla ainukese vastase Läänemerel — vene laevastiku; sellega saab Saksamaa ka jõude vabaks Läänemerelt enda huvide kaitsmiseks maailmameredel.

Rootsimaa.

Läänemere riikidest omab Rootsi kõige pikemat osa Läänemere rannajoonest. Rootsi geograafiline asend on väga soodus, kuna ranniku ulatavuse tõttu ka väljapoole Läänemerd ei ole Rootsi rippuv ainuüksi Läänemere kaubateedest; peale selle võib Rootsi peaaegu igas olukorras kasutada ka Norra sadamaid.

Siiski leiab Rootsi, et tema lääneranniku sadamad üksi ei suuda rahuldada Rootsi sõja-aegse välisläbikäimise tarvet praeguse raudteevõrgu korralduse juures. Leitakse, et ka Läänemere sadamatest vähemalt osagi peab Rootstile olema kasutamiseks vabad. Võib seega öelda, et praegune olukord Läänemerel on Rootstile kasulik ja Rootsi pea püüe on säilitada praegust olukorda.

Pea hädaohtu näeb Rootsi Vene tungimises Läänemerele. See on arusaadav, sest sellisel korral on Rootsi Läänemere kaubateed väga suurel määral olenevad Venest. Peale selle on sel korral ähvarduse all ka kogu Rootsi idarannik. Venemaa suhtes Rootsis tuntav kartus paistab küll veidi liialdatuna, kuid arvestades Venemaa igivana tungi pääseda Atlandi ookeani rannale, maailma poliitikas suurema sõnaõiguse samiseks, võib Rootsi kartusest aru saada.

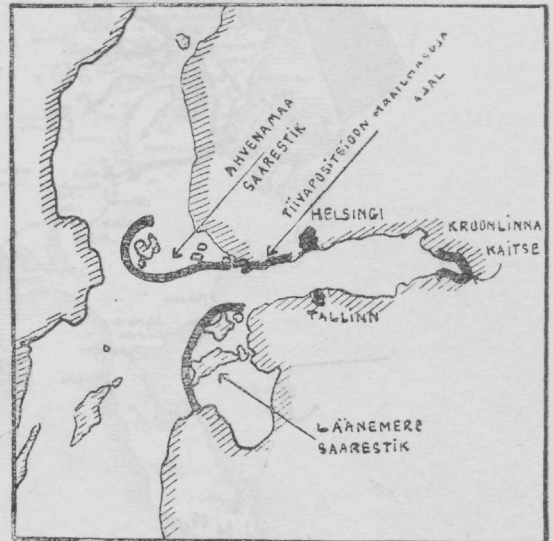
Sõja koral on siis Rootstile samuti kui Saksamaalegi tähtis sulgeda vene laevastik Soome lahte. Rootsi rannikult on see toiming raskelt läbiviidav, kuid kasutades Eesti Läänemere saarestikku laevastiku tugikohana võib Rootsi selle ülesandega juba praegusegi jõudude vahekorra juures hakkama saada.

Tuleb aga siiski öelda, et Rootsi aktiivne väljaastumine Läänemere võimalikkudes kokkupõrgetes on vähe usutav.

Soome.

Soomes nähakse praeguses olukorras ohtu riigile ainult ida poolt. Soome idanaabri tee Läänemerele ei vii küll, vähemalt alguses, üle Soome, sest pikemate maaühenduste ja jäätakistuste tõttu ei ole Soome sadamad nii sobivad kui Eesti ja Läti omad, kuid sõjaohu tekkimiseks leidub muidki põhjusi, nagu Ahvenamaa saarestiku küsimus, Soome lahe välissaared ja muud.

Kui tähtis on Soomele tema merekaubandus, selgub juba sellest, et Soome umbes 10.000.000-tonnisest väliskaubandusest läheb 98% mereteed mööda. Viiks pikale selgitada ka, mida tähendab Soome merekaubandusele sõja korral Ahvenamaa saarestik; mainime ainult lühidalt, et Ahvenamaa saarestikku kaotamisega katkevad pea kõik Soome ühendused välisilmaga ja riigi vastupidavus sõjas kannatab selle all võib olla saatuslikult.



Ahvenamaa saarestik kaotab aga suure osa oma tähendusest, niipea kui Eesti Läänemere saarestik satub tugevat laevastiku omava vaenlase kätte. Sellisel korral on ohustatud kogu Põhjalahest väljasuunatud mereliiklemine. Ka Põhjalahe üle viivad mereteed on sel korral suuresti ohustatud, kuna nende vastu ettevõetavaks tegevuseks on Eesti Läänemere saarestik väga sobiv lähtekoht. Väike kaugus võimaldab kergetel jõududel teostada retki ka sügavale Põhjalahte, kuna meie saarestikust tegutsevad õhujõud jälgides jätkuvalt soome laevastiku liikumist kindlustavad kergetele jõududele vaba tagasipääsemise Põhjalahest.

Peale selle on Eesti Läänemere saarestikust hõlpus tegutseda ka Ahvenamaa saarestiku vastu selle vallutamise mõttes. Hulga saarte puhastamine ja vallutamine kaugema maa tagant nõuab vaenlase laevastikult ehk liiga suuri pingutusi. Näiteks leidsid sakslased Maaailmasõja ajal, et nende jõud on liiga nõrgad selleks, et vallutada Ahvenamaa saarestikku, kasutades tugikohana Liibavit. Kui aga saadakse tugikohaks kasutada Eesti Läänemere saarestikku, muutuvad vägede veod, varustamine, evakuatsioon ja täiendamine sedavõrd lühikeseks, et need ei nõua kuigi suuri jõupingutusi laevastikult. Ei tule ka unustada, et Eesti Läänemere saarestikust võib Ahvenamaa saarestiku vastu suunata täiesti tõhusa õhujõudude tegevuse, mis sellistes kitsastes vetes on väga oluline.

Võime siis öelda, et kui Eesti Läänemere saarestik satub Soomele vaenulise riigi kätte, satub ka Soome iseseisvuse tähtsaim tugi, Ahvenamaa saarestik, suurde ohtu.

Eesti Läänemere saarestikul on aga Soomele omad paremusedki. Kui soome laevastik saab kasutada peale Ahvenamaa saarestiku ka Eesti Läänemere saarestikku, suureneb soome laevastikule vajaline ootamatu tegevuse võimalus. Juba ainult teadmine, et lööki võib oodata kahest suunast, sunnib vaenlast jagama tähelepanu ja jõude ja tegutsema ettevaatlikumalt. Peale selle võib soome laevastik kasutada meie saarestikku ka kaitsena, kuna väikesed veesügavused ei võimalda ohtlikel vaenlase rasketel laevadel jälitada soome laevastikku saarestikus. Seega siis saab soome laevastik Eesti Läänemere saarte kasutamise korral palju suurema tegevusvabaduse, kuna oht saada ära lõigatud alalisest tugikohast ei ole nii saatuslik.

Näeme seega, et ka Soomele on Eesti Läänemere saarestikul väga suur meresõjaline tähtsus.

Eesti.

On nii mitmel pool ja mitmel korral selgitatud, kuid võrd suur tähendus on meie mereteedel riigile nii sõja- kui ka rahuajal. On üldse võimatu ette kujutada, kuidas suudaksime meie toime tulla ilma oma mereteedeta. Siin vaatleme aga lähemalt, missugust osa mängib meie Läänemere saarestik meie merekaubanduses sõja korral ja missugune on saarestiku tähtsus riigile üldse.

Eesti merekaubandus toimub rahuajal peaaesjalikult Tallinna sadama kaudu. Sõja puhul on meie idanaabril kerge piirata Tallinna sa-

dama tegevust, kuna Tallinna vastu on kerge suunata nii õhujõud kui ka allveelaevastik ja veepealsed kerged jõud. Sama on maksev ka Soome lahe teiste meie sadamate kohta. Lugu on aga teine meie Liivi lahe sadamate suhtes. Vaenlase õhujõudude tegevus nende sadamate vastu kannab kaugema maa ja ootamatuse puudumise tõttu juhuslikku ilmet. Allveelaevade tegevus on nende sadamate vastu samuti raskendatud, kuna sügavused Liivi lahe sissesõidu väinades ja sadamate ees ei ole sobivad allveelaevadele. Peale selle on võimalik liiklemist juhtida otse Läänemerelt Sõrve väina kaudu kui ka läbi Ahvenamaa saarestiku üle Soome lahe suu Muhuväina. Teatava määrani saab samaks otstarbeks kasutada ka veel Soela väina.

Arvesse võttes, et mitmed juurdepääsuteed meie Liivi lahe sadamatesse sunnivad vastast jagama jõude, et kaugus vaenlase tugikohast tegevuskohtadele on keskmiselt üle 300 mere miili ja et blokeerivad jõud on täiesti eraldatud tugijõududest, võime öelda, et meie kõigi sadamate tõhus blokaad nõuab vaenlaselt liiga palju jõude. Seega moodustab meie Läänemere saarestik meie Liivi lahe sadamate ette tõelise kaitsemüüri.

Selle kaitsemüüri tõhusus oleneb aga täieliselt sellest, kuid võrd ohtlikuks võime vaenlasele muuta müüris olevad väravad. Kui jätame oma Läänemere saarestiku väinad ilma nõrkade girannapatareideta ja tõkestamata, kui puuduvad liikuvad merejõud ja õhujõud, mis suudavad vaenlase üksikute laevade liikumise saarestikus ohtlikuks teha, siis ei suuda saarestik ainult oma olemasoluga üksitakistada vaenlast kasutamast kõiki võimalusi.

Kui meie riiki ähvardab sõjaohu läänest, on saarestikul jällegi oma tähtsus, nagu juba varemalt seletatud. Peale selle olenevad sel korral just meie Soome lahe mereteed Läänemere saarestikust. Kui meie saarestik satub lääne poolt tuleva vaenlase kätte, siis ei ole sel vaenlasel mingit raskust sulgeda täieliselt meie Soome lahe merekaubandus ja seega ka kõik meie ühendused välisilmaga.

Kokku võttes näeme siis, et meie Läänemere saarestik võimaldab meie merekaubanduse jätkamist sõja korral juhul, kui loomulikku saarestiku kaitset tugevdada võimalust mööda merejõududega; saarestik kaitseb samal ajal meie Liivi lahe rannikut vaenlase ootamatust tegevusest.

Meie Läänemere saarestikul on aga meile ka suured halvad omadused, kuna meie saarestik võib väga kergesti osutada teiste riikide merejõudude märklauaks. Kuna saares-

tiku tõhus kasutamine tingib juuresoleva mandri ranniku omamise, on saarestikku varitsev oht ohuks ka kogu riigile. Ka juhul, kui Eesti astuks teise sõdiva poole liitlasekski, on küsitav, kas see liitlane loobub pärast sõda enam saarestikust, kui ta juba korra on sinna vabatahtlikult sisse lastud.

Eesti on siis sunnitud muutma saarestiku nii vaenlastele kui ka sõpradele raskesti kättesaadavaks. See nõuab maalt muidugi ohvreid, kuid silmas pidades, et saarestiku saatusega on tihedalt seotud ka kogu maa saatus, ei tohiks saarestikule tehtavad ohvrid paista rasketena.

Teised Läänemere riigid.

Teistest Läänemere riikidest mainime kõigepealt Lätit. Lätimaa merekaubandus on veel suuremal määral kui Eesti oma olenev meie Läänemere saarestiku saatusest. Niipea kui meie Läänemere saarestik satub Lätile vaenuliku riigi kätte, on Läti mereteed täieliselt suletud ja oht kogu Läti rannikule muutub väga suureks.

Poola suhtes on mainitav, et kuna Poola omab üht ainukest sadamat, on sõja korral kerge lõpetada tema merekaubandus. Sõja korral N. Venega suudab aga Poola oma laevastiku abil korraldada kas või järgulisegi mereühenduse, kuna praegustest laevastiku baasidest on N. Venel raske täieliselt sulgeda Poola sadamat Gdyniat. Kui aga N. Vene saab oma laevastiku baasiks kasutada meie Läänemere saarestikku, väheneb laevastiku tee tegevuskohale rohkem kui kahekordselt ja Poola merekaubanduse täielik katkestamine ei kujuta sel korral enam raskust.

Sama, mis Poola kohta, on maksev ka Leedu kohta, kuid veel palju suuremal määral, kuna Leedul puuduvad merejõud täieliselt.

*

Lõpulausena võime kõige toodu põhjal öelda, et Eesti Läänemere saarestiku satumine tugevat laevastikku omava vaenlase kätte tähendab:

Venemaale — tegevusetut tagasitõmbumist Soome lahe soppi.

Saksamaale ja Rootsile — nende Läänemere kaubateede ja ranniku sattumist ohtu.

Soomele — Põhjalahe mereteede ohtlikuks muutumist ja Soome lahe mereteede täielist katkestamist.

Poolale, Leedule ja Lätile — mereühenduste lõppemist.

Eestile — mereühenduste lõpetamist, sellega kaitsevõime nõrgenemist selliselt, et kogu maa võib sattuda vallutamise hädaohtu.

Eesti Läänemere saarestiku omamine või selle kasutamise võimalus seevastu tähendab:

Venemaale — vaba pääsemist Läänemerele.

Saksamaale — täielist merevalitsemist Läänemerele.

Teistele Läänemere riikidele — mereteede kasutamise võimalust kõigi sellest olenevate edudega.

Ahvenamaa saarestikku nimetatakse harilikult Läänemere lukuks. Selle luku tegevus on aga täiel määral olenev Eesti Läänemere saarestiku saatusest.



J. OINAS

TALLINNAS, PIKK TÄNAV NR. 3

Telefon 431-29.

Karusnahkade parkimis- ja värvimistööstuse tooted:

moodsad mantlid, muhvid, mütsid, kraed ja mitmesugused teised karusnahad.

Asjatundlikult pargitakse **hülge, saarma, lamba, hõberebase** ja teisi karusnahku.

OMA TÖÖSTUSED TALLINNAS JA HELSINGIS.

Iga päev värsked praetud

KOHV

tuntud headuses. 16 erisegu.
Harilikud ja Soome segud.

JOH. LUTS

Lai tänav nr. 2. Kõnetraat 437-52.

Märkmeid juhi tööst mereoperatsiooni või -lahingu juhtimisel Maailmasõja kogemusil.*)

Juhi ja tema staabi töö allüksuste juhtimise alal merelahingus või -operatsioonis toimub peaaesjalikult järgmiste põhielementide kohaselt:

- 1) Teadete ning andmete hankimine olukorra selgitamiseks, nende andmete uurimine ja hindamine oma ülesande piirides.
- 2) Vajalikkude kalkulatsioonide tegemine, mis kindlustaksid antud olukorrale vastavalt otstarbekama ja õigema juhi otsuse. Tehtud otsuse täiendamine, mis on tarvilik kõikide üksuste koostöö küsimuste sidumiseks koha ja aja mõttes.
- 3) Juhi otsusest järgnevate korralduste kokkuseadmine üksustele.
- 4) Korralduste edasiandmine üksustele (otstarbekas sideabinõude kasutamine vastavalt olukorrale).
- 5) Edasiantud korralduste kontroll — kas need õigeaegselt ja õigesti täidetakse.
- 6) Oma ülemuse samuti kui alluvate ja paralleelselt teotsevate juhtide informeerimine olukorrast.

Olukorrale vastavate andmete ja teadete hankimine.

Olukorrale vastavate andmete ja teadete hankimine seisneb vahetult olukorra jälgimises, kõrgeima juhatuse episoodilistes teateis, mis saadakse staabis, alluvate ja naabruses teotsevate koondiste teateis, ka järelepärimises, mis tehakse neile, kui mõni element olukorras on jäänud teadmatuks või tumedaks ning mis ei võimalda või takistavad juhti tegemast kindlat otsust vastavalt antud olukorrale.

Tsentraliseeritud juhtimisel, tiheda taktikalise koostöö puhul omab peatähtsust just õigesti organiseeritud vaatlusteenistus koondive juhtimispunkti 360° horisonti mööda nii oma üksuste kui ka vastase suhtes.

Osutuvad aga üksused laiali teotsevateks, peab teateid olukorra kohta hankima ja saama väljstpoolt. Siin oleneb kõik hästi järelemõeldud ja lahingu olukorra kohaselt korraldatud luurest.

Kui luure on organiseeritud, siis suudab juht oma üksuste jõudu täielikult ära kasutada, kui aga täisväärtuslik luure puudub, on juht sunnitud teotsema pimesi, olukorrale tihti mitte vastavalt ja kohates ka ootamatusi. Segane olukord hoiab ka juhti asjata kogu aeg suure pingel all.

Keerukais tegevuse tingimuses on juhil harva teada kõik olukorrast, kuna peaaegu alati esineb ebaselgeid ja vasturääkivaid andmeid. Staabi ülesanne oleks nende selgitamine, vastavate järelepärimiste ja täiendavate ülesannete näol luurele, mis neid peab lahendama. Nagu eelmainitust selgub, omab andmete ja teadete kogumine olukorrast väga aktiivset ja järjekindlat iseloomu.

Sellisel saadud andmed olukorra kohta tuleb läbi uurida ja töötada, võrreldes nende õigeaegsust ja tööle vastavust varem olemasolevaiga, seejuures tuleb fakte analüüsida selgesti, arvestades tihti ka piasju. Töö igitahes nõuab stabiililt suuri kogemusi, oskusi, järjekindlust ja rahulikku mõtlemist.

Kui juht isiklikult olukorda ei jälgi, siis on keerukast olukorrast õigesti arusaamine kaunis raske, eriti kui seda ei ole fikseeritud kaardil. Kuna olukorra piltlikkus ei oma siin mitte väikest tähtsust, siis selgub siit ka, kui suurt tähtsust omab olukorra kaardile kandmise tehnika. Kõige selle töö tagajärjel teostub üldine olukorra hinnang vastavate kaalutlustega, mis on vajalikud ülesande täitmiseks ning mis aitavad juhti teha täiendavaid ja uusi tegevust edasiarendavaid otsuseid.

Ainult eelpoolkirjeldatud töötingimuses suudab juht õigesti ja kiiresti oma tegevüksusi juhtida ja teha otsuseid, mis vastavad olukorrale, jõudes vastasest ette ja asetades teda raskeisse ja kriitilissesse seisukorresse ning purustades tema kaalutlusi ja kavatsusi.

Allpool mõningaid näiteid, mis illustreerivad nimetatud juhtimise elementi.

Helgolandilahing 28. aug. 1914. a. näitas selgesti, mis otsusetegemine olukorra puudulikult tundmisel võib kaasa tuua. Saksa laevastiku juhatuse tegi nimetatud päeval rea kiireid otsuseid, ilma et oleks hankinud kõiki tarvisminevaid andmeid olukorrast. Tagajärjeks oli kolme kergeristleja kaotus.

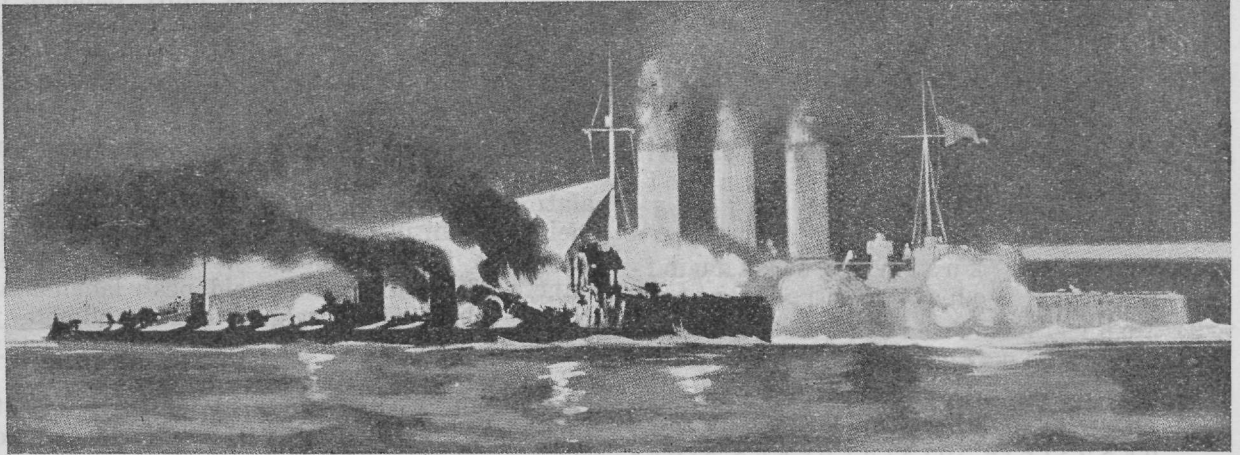
*) Peaallikana H. W. Wilson „Battleships in action“.

Näitena, kus hoolimatult suhtuti luuresse, võiks olla Falklandi lahing samanimeliste saarte juures, kus adm. Spee koondis täiesti ootamatult endale nägi Stenly sadamas inglise lahinguristlejaid *Invincible* ja *Inflexible*. Hoolimatuse tagajärg on kõigile teada, sakslased kaotasid selle tõttu kaks soomusristlejat, kaks kergeristlejat ja kaks abilaeva peaaegu ühes kõige isikliku koosseisuga, kaasa arvatud ka adm. Spee.

side suunas, tema kurss on SSO $\frac{1}{4}$ O, kõik 16 sõlme, lahinguristlejatega kiiluveerivi lõpus. Varem kell 21 58 andis Admiraliteet Jellicoe'le saksa laevastiku rivis viimasena sõitva laeva *Regensburg*'i asukoha.

Corbett kirjutab selle kohta („Inglise laevastiku operatsioonid Maailmasõjas“, kolmas köide lk. 391—2):

„Kindlaid teateid selle kohta, et vastane



„Spittfire'i“ öine kokkupõrge saksa ristlejaga.

Veel õpetlikuma näitena mitterahuldavalt organiseeritud olukorra teadete kogumise ja nende uurimise mõttes esineb Jutlandi lahingu (31. mail vastu 1. juunit 1916. a.) öine osa, kus inglased võimaldasid sakslasil välja pääseda võrdlemisi raskest ja kriitilisest olukorrast.

Pärast päevast lahingut oli adm. Jellicoe'l väga tähtis teada saksa laevastiku täpist asukohta, et ära lõigata viimasele tagasimineku teed Helgolandil ning sundida teda vastu võtma hommikul valges uut lahingut. Nimetatud eesmärgi saavutamiseks oleksid inglased pidanud kasutama kõiki abinõusid, et selgitada olukorda ning jõuda selgusele saksa ulgumere laevastiku liikumises. Siiski, nagu see selgus hiljem, seda ei tehtud ning adm. Scheer saabus võrdlemisi takistamatult oma baasi.

Päikese loojamineku ajaks kell 20 09 ja järgneval pimenemisel oli sakslaste kurss adm. Jellicoe'le teada adm. Beatty teadaandest. Samuti sai adm. Jellicoe Admiraliteedilt umbes kella 23 paiku teate (kokkuseatud kinnipüütud saksa radiogramide põhjal), kus räägiti, et saksa laevastik liigub nähtavasti oma baa-

liigub *Horn Reefs* (ujuv tulepaak ühe faarvatri juures, mis viis Helgolandil) suunas, ei olnud arvatavasti seepärast, et kell 21 00 oli antud laevastiku juhatajale saksa laevastiku viimase laeva asukoht ja kurss SSO $\frac{1}{4}$ O. See pidi nähtavasti küllalt selgesti ütleva Jellicoe'le, kuhu suundus saksa laevastik. Kuid adm. Jellicoe ei uskunud seda teadet, et vastane suundus *Horn Reefs*'ile. Saksa laevastiku teatatud asukoht $\psi = 56^{\circ} 33' N$ ja $l = 5^{\circ} 3' Ost$ ei ühtinud tema arvestusega, kuna siis, kui see oleks olnud õige, oleks saksa laevastiku asukoht pidanud olema 10 miili SW, kui Grand Fleet pöördus S-kursile. Jellicoe arvestuste kohaselt pidi saksa laevastik asuma aga siis *Iron Duke*'ist (Jellicoe lipulaev) NW. Samuti arvas Jellicoe, et kui teatatud saksa laevastiku asukoht oleks olnud kell 21 14 õige ning adm. Scheer raadio kohaselt teotseenud, siis oleks *Iron Duke* vähemalt 1 tund enne Admiraliteedi raadiot pidanud saama ka mingisugusegi teate sellest laevastiku üksusilt.

Pealegi viimases teadaandes (umbes kell 23 00), mis Jellicoe sai kommodoor Hawksleylt (ristleja *Castor* ja II miinidivisjon, mis liikus Grand Fleet'i arjergardis tiival — kõige lähemal sakslasile) räägiti, et

teda tulistavad vaid ristlejad. Selliselt jäi adm. Jellicoe'le mulje, et vähemalt tema arjergardil on kontakt osa vastase jõududega. Ta luges päris võimatuks, et adm. Scheer, märgates enda ees öisi kokkupõrkeid ja lahinguid, jätkab liikumist just nende suunas. Palju tõenäosemana näis, et need öised kokkupõrked sundisid saksa laevastikku kalduma W poole või N-rdi.

Pool tundi hiljem sai *Iron Duke* kaks uut radiogrammi, mis kinnitasid arvamist, et adm. Scheer veel ei lahku. Esimene neist tuli Goodenough'ilt. (Teise kergeristlejate koondise juhilt lahinguristlejate juures) ...kell 22 15 oli lahing vastase ristlejatega, vastase peilung WSW. Ka see lubas oletada, et vastane asub ikka veel W pool inglise peajõududest.

Teine radiogramm oli *Birmingham*'i komandörielt ...Lahinguristlejad, arvata-vasti vastase omad, kell 22 15 NO suunas. Arv teadmata. Kurss S. Minu asukoht $\varphi = 56^{\circ} 26' N$, $l = 5^{\circ} 42' O$ st.

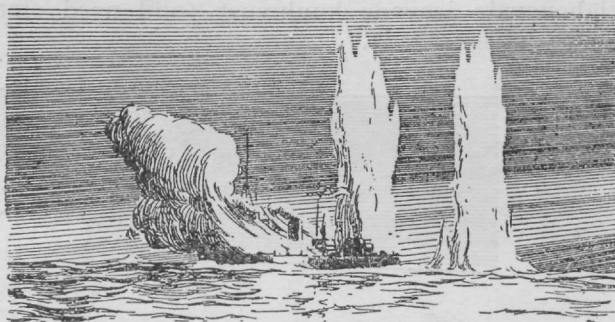
Alates kella 23 30 kuni otsuseni, millal adm. Jellicoe otsustas vastupidisele kursile tagasi pöörduda, kell 02 30 mingisuguseid teadaandeid vastasest ei saadud. Lahingulaevadelt märgati küll N suunas suurtükilaskmist, kuid seda arvati kuuluvat mõlema poole kergete jõudude tegevusse. Kuigi kokkupõrgete ja laskmiste peilung muutus paremalt pardalt vasa-kule, ei kutsunud see nähe millegipärast esile mingisugust kahtlust. Kui teha nimetatud asjaoludest järeldusi, siis selgub, et adm. Jellicoe staap ei organiseerinud ööseks luuret, ta vaid sai teateid, kuid ei püüdnud neid täpsustada ning selgitada ebaselgeid kohti. Olukorra andmete hinnang ja uurimine toimis vaenlase eest, mille tagajärjel tehti juba varakult ette liiga kindlad otsused vastase kavatsustest. Ärevaid tundemärke, mis märkisid vastase olemasolu Grand Fleet'i taga, hinnati seepärast täiesti valesti.

Esimese juuni hommik tõi seepärast inglastele suure pettumuse, kui selgus, et adm. Scheer läheneb *Horn Reefs*'ile ja on väljaspool kättesaadavust inglise võimsatele lahingulaevadele.

Neist mõningaist näiteist selgub väga piltlikult, mis võib endaga kaasa tuua hoolimatus ja ebaaktiivne olukorra andmete kogumine, nende ebaõige uurimine ja varem etteotsustatud ning hiljem kontrollimatu olukorra hinnang.

Otsuse tegemisega seotud kaaluka töö tähtsusest.

Kaaluka töö tähtsust, mis on seotud otsuse tegemisega, illustreerib väga hästi Koroneli lahing. Wilson oma raamatus „Mereoperatsioonid Maailmasõjas 1914—1918. a.“ ütleb: „Lihtis kalkulatsioon oleks staabile näidanud, et on väga ohtlik saata adm. Spee koon-dise vastu Cradocki nõrku jõude. Fak-tide mitteametamine, samuti



„Tipperary“ tabatud vastase kogulangust Jutlandis.

riskimine ja lootmine, et mingisuguse ime tõttu isiklikult koosseisult halvad laevad ja vananenud relvad muutuvad ja teevad imet — on meresõjas suur viga. Kahe ristlejate koondise lahingutagajärjed on teada — adm. Cradock'i laevad lasti põhja, kuna sakslasil oli oma laevadel vaid paar haavatut.“

See näide merelahingust näitab selgesti, milleni võib viia otsus, mis ei ole küllaldaselt põhjendatud staabi poolt, vaid tehtud hea usu peale.

Teadaannete koostamine, mis on tingitud juhi poolt tehtud otsusest.

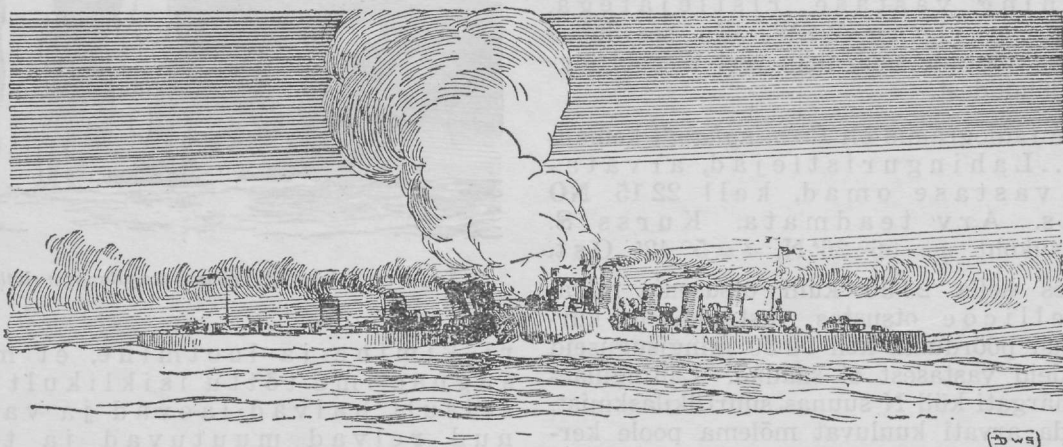
Teadete koostamine üksusile ei oma mitte väikest tähtsust lahingu olukorras. Kiiresti ja õigeaegselt koostatud lühike ja kokkuvõtlik korraldus annab alluvale kõik eeldused õigeaks ja õigeaegseks lahingutegevuseks just ses suunas, nagu seda ette nägi ja vajas juhi üldotsus. Korralduste puudus ja puudulikud teated mõjutavad lahingu juhtimist vaid desorganiseerivalt, luues alluvais ainult ebaselgust ning kahtlust tegevuses.

Ses mõttes on väga õpetlik adm. Jellicoe ja tema staabi tegevus Jutlandi lahingus päeval. Wilson kirjutab: „Korraldused, mis tehti inglise destroyeritele, olid puht-kaitseiseloosulised. Kell 21 27 anti neile käsk asuda

5 miili kaugusele lahingulaevastiku taha, kusjuures nad ei saanud mingisuguseid teateid vastase asukohast ega üldolukorrast. Nad ei saanud isegi korraldust pidada kontakti vastasega... Selle järele inglise destroyerite koondistele tungis peale terve saksa laevastik; omamata mingisuguseid korraldusi (peale kaitse korralduse) nad tabati saksa laevastiku poolt väga ebasoodsas olukorras. Kuna nad ei teadnud midagi üldolukorrast ega ka saksa laevastiku asukohast, siis nad ei võinud ka kindlasti määrata neile lähenevate laevade kuuluvust (olid need oma või vastase omad).“

gemiseks. Kõigele sellele lisaks peab veel mainima, et tänapäeva suured laevade kiirused põhjustavad omalt poolt olukorra ja tegevuse kiiret muutumist.

Merel on üheks peasidevahendiks raadio-telegraaf, mille läbilaskevõime on tunduvalt väiksem kui traatside oma. Pealegi ei ole teda avastamise mõttes võimalik alati kasutada. Arvestades seda tuleb keerukais olukorra tingimuses anda alluvaile üksuste juhtidele õigeaegne orienteerumise võimalus lahingu korralduse näol, mis juhiks nende tegevust ja initsiatiivi kooskõlas koondise juhi tahtega. Viimane asjaolu kergendaks üksuste juhtide



„Sparrowhawk'i“ ja „Broke“ kokkupõrge öösi (Jutlandi lahing).

See on väga selge näide staabi nõrgast tööst, kes ei osanud alluvaile kokku seada teadaannet, mis oleks viinud viimased üldolukorraga kontakti ja määranud ka täielikult nende tegevuse. Staabi vea tõttu saksa lahingulaevastik sattudes ise inglise destroyeritele — teisiti luues ise soodsa olukorra viimastele torpeedorünnakuiks — läbis destroyerite lahingurivi päris tühiste kaotustega. Sakslaste kaotusi tuleb tõesti nimetada tühisteks, võrreldes nendega, mis oleksid olnud, kui inglise destroyerite lahingutegevus oleks olnud õigesti organiseeritud.

Seda ajaloolist näidet ei tule mitte unustada ning sellest tuleb teha õpetlikud järeldused.

Merel lahingu tingimuses ei ole alati mitte võimalik õigeaegselt anda alluvaile (üksuse juhtidele) ülesandeid ja edasi anda lahingu ajal korraldusi, eriti piiratud nähtavusega ja öösi. Asjaolu on tingitud peamiselt sellest, et koondise juht saab olukorrast teateid ikka teatud hilinemisega ning pealegi kulub juhile ja tema staabile teatud aeg nende teadete uurimiseks ja vastavate ning õigete järelduste te-

lahingutegevust kui ka omavahelist koostööd tunduvalt.

Teotseb aga koond. juht ja staap selle arvestusega, et kohapeal on kõik näha, siis suuremalt jaolt see võib põhjustada kas ootamatu kaotuse või vähese lahingulise väärtusega tegevuse.

Isegi purjelaevastiku ajajärgul sellised laevastiku juhid kui Nelson leidsid olevat tarviliku anda õigeaegselt enne lahingut alluvaile vajalikku orientatsiooni. Tuleb vaid meelde tuletada kuulsat Nelsoni memorandumit enne Trafalgar'i lahingut.

Iseloomustav on ajalooliselt ses mõttes Tsusima lahing, kus laevastiku juht ei leidnud vajaliku olevat anda alluvaile mingisuguseid ettekirjutusi või korraldusi lahinguks. Ei teadnud mitte ainult laevade komandörid, vaid ka koondiste juhid adm. Rožestvenski kavatsusist. Varsti pärast lahingu algust ei olnud enam võimalik ka laevastikku kuidagi signaalidega juhtida, kuna kõik mastid ja raad olid purustatud. Selle tõttu laevastikul ei jäänud ka hiljem muud üle kui teostada talle määratud lahingu ülesannet — kurs NO 23.

Korralduste edasiandmine üksusile.

Korralduste edasiandmine üksusile lasub täiel määral sideorganisatsioonil ning nõuab mere olukorras järelemõtlikkust ja oskust. Ta peab kitsalt vastama nii lahingulistele nõuetele kui ka ülesannetele, mis antud koondis täidab. Koondise sideohvitser peab omama täiesti selget ettekujutust üksuste komandöride koostööst antud ülesande täitmisel. Juht omalt poolt peab andma talle seks kõik tarvisminevad andmed.

Kohustused, mis lasuvad sidel lahingutegevuse juhtimisel, on väga suured ja vastutavad, kuna kõige paremad operatiiv- ja taktikalised lahendused osutuvad kasutuks, kui neist ei ole võimalik õigeaegselt ja moonutamata informeerida alluvaid. Sama on maksev ka mitmesuguse informatsiooni kohta.

Igal üksikul juhtumil peab side organiseerimine olema hästi läbi mõeldud, et vastane ühelt poolt kuidagi ei saaks teada teadete sisu ja teiselt poolt teadete edasiandmise abinõude iseloomu järele (peaasjalikult raadiotehniliste) ei saaks mõningat ettekujutust kavatsatud tegevusest, liikumisist ja võib olla ka jõudude ümbergrupeerumisest.

Maailmasõda merel kui maal pakub palju õpetlikke näiteid side organiseerimise kui ka sidevahendite kasutamise vigadest, mis tihti muutsid komandöride parimad operatiiv- kui ka taktikalised otsused ja lahendused tähtsusetuks, põhjustades kriitilisi olukordi või jälle äärmiselt tähtsusetuid lahingulisi tagajärgi.

Raadio distsipliini puudus omavolilises sides avaldas vastasele tihthigi merel opereerivate laevade ehk üksuste asukoha. H. Wilson — *Battleships in action* — kirjutab, et saksa k. ristleja *Karlsruhe* tegevust Vaikses ookeanis kui ka teiste saksa ristlejate tegevust kergendas tunduvalt inglise ristlejate, mis neid taga ajasid, alatine raadioside. Viimased väljudes merele teatasid nagu kõigile, et „siin olen ka mina“. *Karlsruhe*'l oli seetõttu kerge neist eemale hoiduda. Saksa avalik ajalugu kritiseerib tugevasti inglise komandöride lobisemist, kuid peab ütlema, et saksa komandörid Põhjameres, eriti a-laevade omad, eksisid side vastu just samuti, näidates üles samasugust hoolimatust. Seda asjaolu tuleb eriti arvestada, kuna ilma liialduseta võib öelda, et möödunud sõjas mõlemad pooled avastasid raadioside pidamisel tihti oma asukoha ja tegevuse.

Saksa komandöride kohta Balti merel on see ka täiel määral maksev ja andis tagajärgi, eriti pärast seda, kui ristleja *M a g d e b u r g*'ilt saadi kätte salajased signaalkoodid ja raamatud, mis võimaldasid venelasile olla kursis

kõigi saksa laevastiku liikumisiga ja tegevusega. Saksa koodid anti üle ka kohe inglasile.

Kergeristleja *E m d e n* teetses kaua edukalt India ookeanis peaasjalikult just liitlaste üksuste radiogrammide kinnipüüdmise tõttu. Ta hävitati lõpuks, kuna inglased hakkasid hoiduma raadio kasutamisest või kui seda jälle tegid, siis šifreeritult. Selle tõttu puudus ka *E m d e n*'i komandöril hiljem ettekujutus olukor-
rast.

Väga tihti kasutasid sakslased raadiosidet kavatsusel oleva operatsiooni eel. Selle tõttu näiteks saksa lahinguristlejate pommitusretk Inglise ranniku vastu 15. detsembril 1914. a. ei olnud inglasile ootamatu. Märgates, et on kavatsusel mingisugune operatsioon, nad algasid juba oma jõudude hargnemist. Nagu kirjutab *Wilson*: „Sel sõja perioodil — staabi kiire ja täpsa töö tõttu inglased kasutasid üht suurt paremust: neil läks suuremalt jaolt alati korda kinni püüda ja dešifreerida saksa radiogramme, mis võimaldas kasutada vastavalt õigeaegseid vastuabinõusid. Loomulikult eksiti ka tihti, nagu näiteks enne *S c a r b o r o u g h* pommitamist ja hiljem enne Jutlandi lahingut, kui inglise staap ei oodanud saksa lahingulaevastiku väljumist, kuid harilikult läks Inglise juhatusesele ikka korda hankida teateid, missuguses suunas ja missuguste jõududega sakslased kavatsevad teotseda. Sakslased aga inglase kohta selliseid teateid ei omanud. Selline erakorraline olukord esineb vaevalt tulevikusõdades, ütleb *Wilson*; kui 1914.—1915. a. sakslased oleksid ettevaatlikumalt kasutanud raadiot, oleksid nende operatsioonid andnud kindlasti rohkem ja paremaid tagajärgi“ (lk. 164—6).

Jutlandi lahingu ajal inglise Admiraliteet püüdes kinni ja dešifreerides saksa radiogramme, võis adm. *Jellicoe*'le anda väga väärtuslikke andmeid olukorra kohta arusaamise ja olukorra tundmise kohta.

Vene ajakirjas „*Voina i Revoljutsija*“ nr. 9 1931. a. tuuakse väga huvitavaid andmeid selle kohta, kuidas oli raadioluure ja raadiokuulamine korraldatud Austria sõjaväes, samuti ka, kui väärtuslikke andmeid andis raadioluure oma juhatusesele vene vägede kavatsusist ja tegevusest, seepärast Maailmasõja kogemuste põhjal võime öelda, et raadio kasutamisega peab olema väga ettevaatlik. Raadiojaamade tööd harilikult peilitakse ja teiselt poolt annab raadio kasutamise fakt iseendast juba põhjust arvamisele, et vastane midagi kavatseb. Vastane on seega juba alarmeeritud. Radiogrammide vahetamine peab tingimata teostuma kindlalt šifreeritult, mis ei võimaldaks vastasele nende kiiret ja kergelt dešifreerimist.

Maailmasõda annab ka lipusignaalide alal kogemusi. *D o g g e r b a n k*'i lahingus andis

Lahingulaevad.

Lennukite emalaevad.

Laevu
1937. a.

S.-Britannia	15.	
U.S.A.	15.	
Jaapan	9.	
Prantsusmaa	7.	
Itaalia	4.	
Saksamaa	3.	
N.-Vene	3.	

5.	
5.	
4.	
1.	
	Ei ole.
	Ei ole.
	Ei ole.

Mõningaid tüüpe

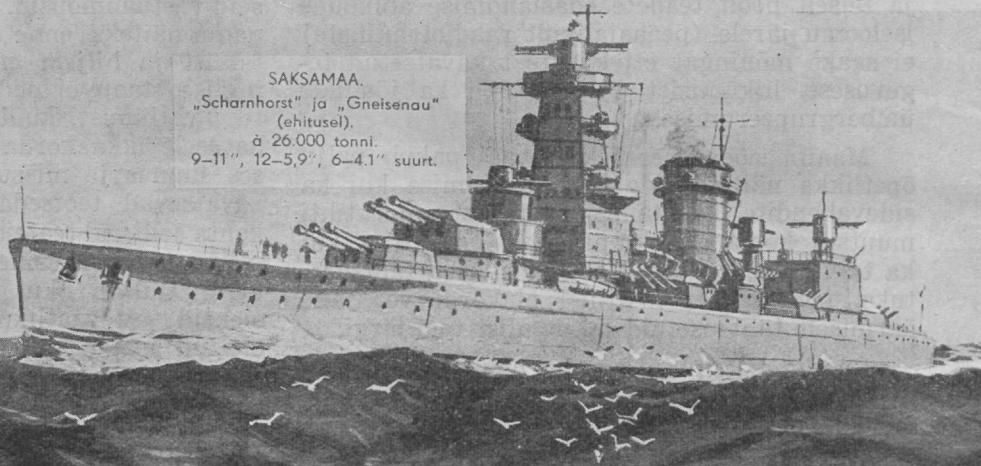
S.-BRITANNIA

5 lahingulaeva (ehitusel).

„King George V“, „Prince of Wales“,
„Anson“, „Jellicoe“ ja „Beatty“.
à 35.000 t. 14" suurt.

SAKSAMAA.

„Scharnhorst“ ja „Gneisenau“
(ehitusel).
à 26.000 tonni.
9-11", 12-5,9", 6-4,1" suurt.



GHAVIS
1937

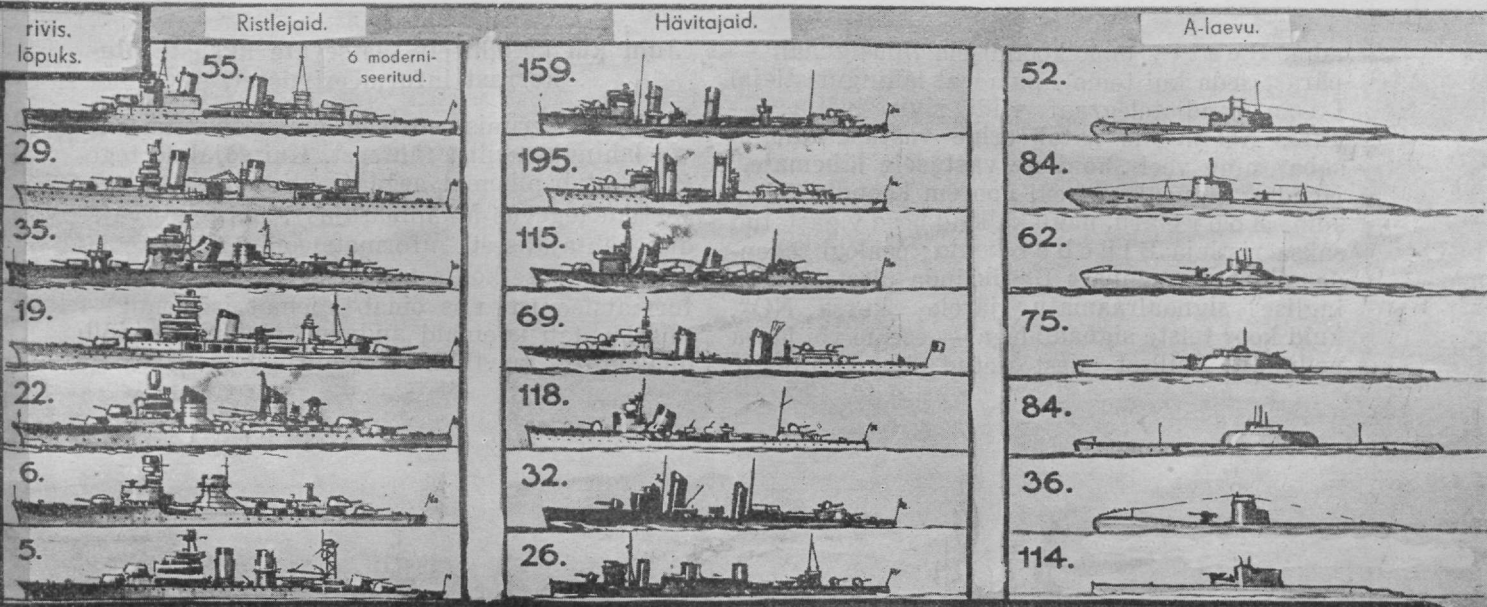
Ehitusel ja

Lahingulaevad.

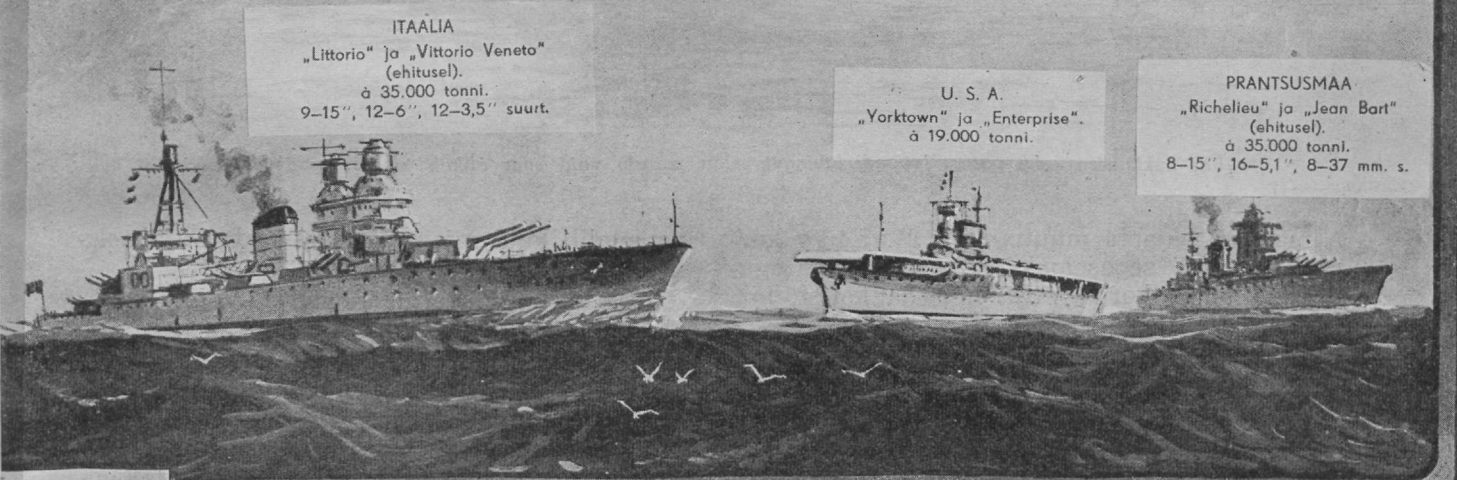
Lennukite emalaevad.

S.-Britannia	5 EHTUSEL.	
U.S.A.	1 EHTUSEL.	3 PROJEKTIS.
Jaapan	4 PROJEKTIS.	
Prantsusmaa	2 EHTUSEL.	
Itaalia	2 EHTUSEL.	
Saksamaa	4 EHTUSEL.	1 PROJEKTIS.
N.-Vene	3 PROJEKTIS.	

5 EHTUSEL.	
3 EHTUSEL.	
2 EHTUSEL.	1 PROJEKTIS.
2 PROJEKTIS.	
	Ei ole.
2 EHTUSEL.	
	EI OLE.



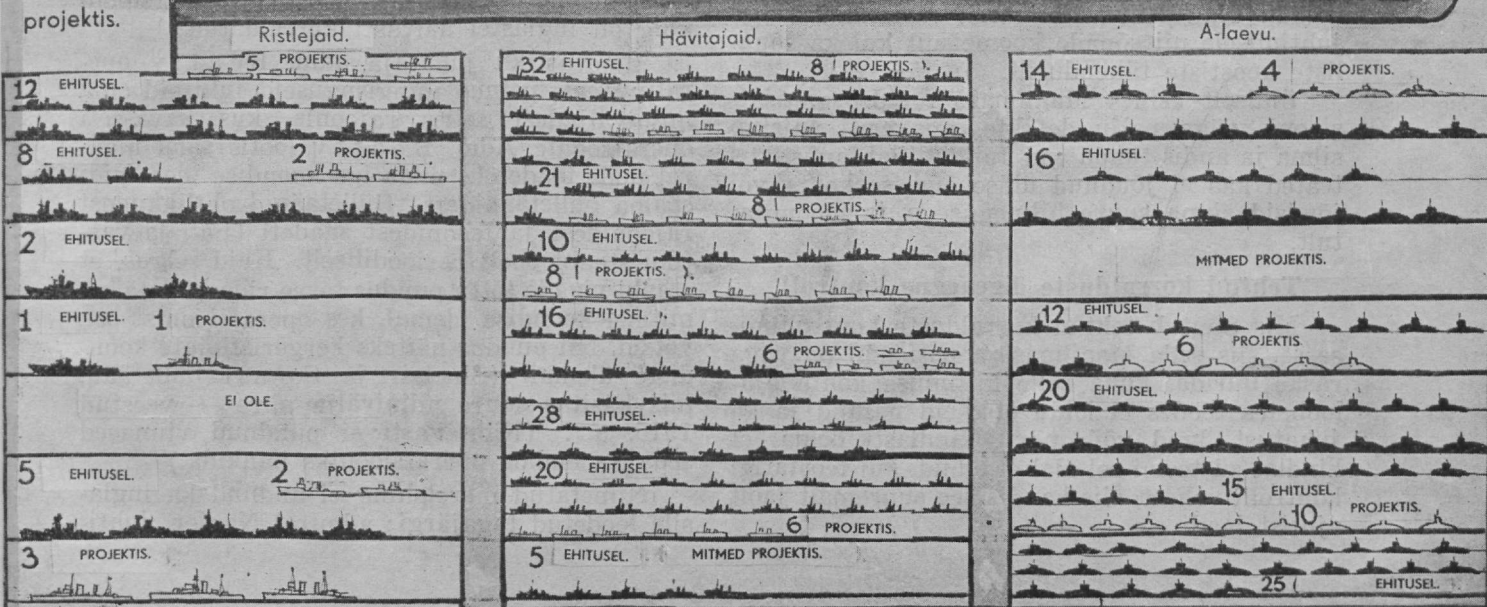
uutest laevadest.



ITAALIA
„Littorio” ja „Vittorio Veneto”
(ehitusel).
à 35.000 tonni.
9-15", 12-6", 12-3,5" suurt.

U. S. A.
„Yorktown” ja „Enterprise”.
à 19.000 tonni.

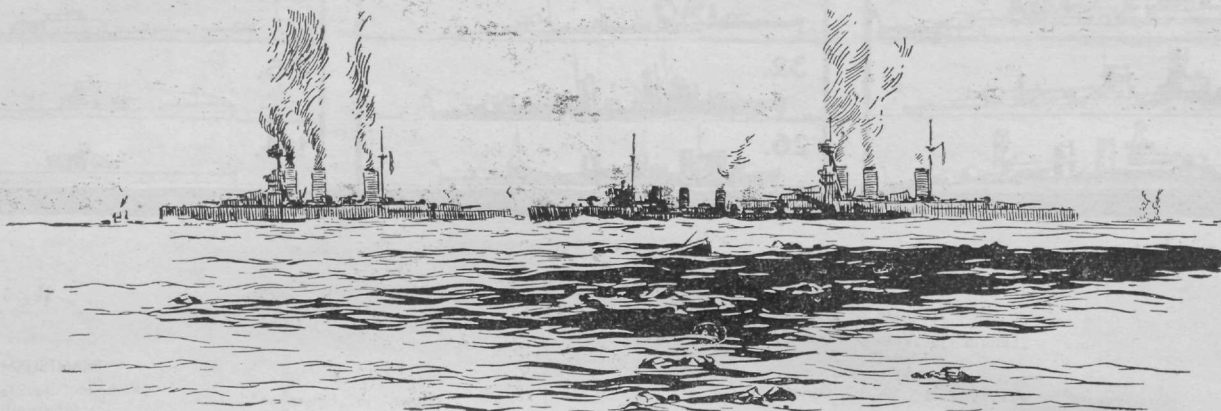
PRANTSUSMAA
„Richelieu” ja „Jean Bart”
(ehitusel).
à 35.000 tonni.
8-15", 16-5,1", 8-37 mm. s.



adm. Beatty oma koondisele lipusignaali — pärast seda kui tema lipulaeval lahinguristlejal Lion radiotelegraaf viidi rivist välja: — kurss NO ja siis „atakeerige vastase kolonni saba“ ning veel „hoiduge vastasele lähemale.“ Nendest signaalidest sai noorem koondise ülem adm. Moore aru, nagu käiksid need vigastatud saksa ristleja Blücher kohta; pealegi tähendas signaal „compass B“ üksinda ülestõstetuna inglise signaalraamatu järele „kurss NO“, kuid koos teiste signaalidega — eseme või laeva peilungit, millest ülestõstetud signaal räägib.

Juhi kui ka ühiselt teotsevate üksuste olukorrast informeerimisest.

Informeerimise süsteem omab operatsioonis või lahingus erilist tähtsust. Kui sõjaline tegevus kestab pikemat aega (inglise ja saksa laevastiku tegevus Maailmasõjas), siis tekib vajadus tähtajalisest informatsioonist üksuste lahingutegevuse kohta teatud perioodil või ka informatsioonist, mis omab laiemat iseloomu — mis käsitab laiemaid andmeid olukorrast, võib olla mitte tarvilikke koondistele ja üksustele



Üks hukkumise kohti pärast Jutlandi lahingut, mida märgib vaid suur õlilaik ja mõningad jäänused.

Nimetatud asjaolu muutis adm. Beatty korralduse veel segasemaks ning saksa lahinguristlejail läks korda välja libiseda kotist, mis inglased olid valmistanud.

Kindlasti järgneb siit, et signaalraamatud-koodid peavad olema hästi järelemõeldud ja kontrollitud praktiliselt veel rahua ajal, et ära parandada neis igasugused segased kohad ja kohad, mis võimaldavad neist arusaamist kahte moodi. Nad peavad täielikult vastama lahingu juhtimisele nii sõnade koosseisult kui ka sõnaliste koostiste tähendusilt.

Üldiselt esines Maailmasõja sideorganisatsioonides väga palju defekte, mis eriti paistab silma ja andis tunda end Jutlandi lahingus, kus teated kas ei jõudnud üldse õigesse kohta või jõudsid sinna suure hiline misega ja moonutatult.

Tehtud korralduste õigeaegne kontroll.

Mis puutub tehtud korralduste kontrollimisesse, siis seda Maailmasõja perioodil on väga raske uurida, kuna selle küsimuse kohta ajaloolistes töodes ei leidu otseseid näiteid ja ka juhatast, kuid võib päris kindlasti öelda, et kindlat süsteemi sel alal ei olnud, kui teostatigi kontrolli vahest, siis kandis see suuremalt jaolt ajutist laadi.

momendil, kuid mis võivad osutada vajaliseks hiljem, kui nad täidavad uut ülesannet.

Tähtajalist informatsiooni peavad saama kõik üksused sellest olenematult, kus nad asuvad. Kui nad seda mingil põhjusel määratud ajal ei saa, peavad nad seda ise hankima vastavalt konkreetsele olukorrale.

Kui uurida 17. nov. 1917. a. merelahingut Põhjameres, siis selgub, et see informatsiooni külg oli inglastel halvasti korraldatud:

„Laevastiku juhataja adm. Beatty operatiivkäsus polnud mingisuguseid juhiseid oma miiniväljadest selles rajoonis, kus kavatseti operatsooni. Adm. Beatty lootis täiel määral neile teadetele, mida iga koondise ülem pidi saama bülletäänidest. Bülletäänid ohtlikkudest rajoonidest ja tsoonidest saadeti laiali laevastiku staabi poolt perioodiliselt. Kuid selgus, et staabi vigade tõttu puudus terve rida bülletääne mitmel koondise ülemal, kes operatsioonist osa võtsid. Nii puudus näiteks kerge ristlejate koondiste ülemail (Sinclair ja Cowan) bülletään, mis käsitas suure miinivälja piire — veestud 1915. a.“ (Nähtavasti ei püüdnud viimased seda ka endale operatsiooniks hankida.)

Nimetatud merelahing ei andnud ka inglasele loodetud tagajärgi; admiral Napier, juhti-

des esimest ristlejate koondist ja kergete jõudude avangardi, mis pidid kava kohaselt atakeerima saksa traalivaid jõude Helgolandil läheduses, märgib, et üheks põhjuseks, miks nimetatud operatsioon ei andnud tagajärgi, oli just õigete andmete puudus nii miiniväljade kui ka vastase faarvatrite kohta. Ometigi omas inglise ülemjuhatus neid andmeid. See ajalooline näide on väga õpetlik ja märgib kindla süsteemi tähtsust tähtajalise ehk perioodilise informatsiooni andmisel.

Teatud episoodi kohta käivaid teateid faktidest ja juhtumest tuleks anda juba varem määrustikes määratud korras kui ka komandöride omal algatusel.

Harilikult määravad suurtes laevastikes lahingu määrustikud terve rea esmajärgulise tähtsusega küsimusi, millest tuleb juhti informeerida, kuid lahingu olukorras võib esineda veel terve rida fakte ja asjaolusid, millest oleb oma üksuste tegevus. Kas või teatud positsioonide läbimine vastase poolt, mis tingib oma jõudude hargnemist. Need iseloomustavad võimalused peavad olema ette nähtud operatsiooni kavas ja ka kõigile oma üksustele teada.

Komandöride teadaanded omal algatusel esinevad alati, kuna määrustikkudega ega mingisuguste täiendavate korraldustega ei saa ette näha kõike, mida kaasa toob lahinguline tegelevik. Sellised komandöride teated tulevad harilikult üksusilt, mis teostavad luuret, valvet ja kaitseteenistust.

Laevade komandörid peavad omama kindlat arusaamist sellest, millest tuleb viivitamatult informeerida ja missugused andmed on tarvilikud juhile ja koondise staabile, mida nad julgustavad.

Tegelikult esineb informatsiooni alal kaks nähet: kas üksused annavad liiga piiratult teateid või jälle liiga palju, külvates sõna tõsisel mõttes juhi nendega üle. Mõlemad liialdused on halvad, kuna esimesel juhul ei saa õiget ettekujutust olukorrast ja teisel — osutub õhk küllastatuku ülearuste radiogrammidega, mis omalt poolt teeb lahingulise tegevuse juhtimise keerukamaks ja raskemaks.

N. Vene mere-ajakirjas „M. Sbornik nr. 11, 1930. a. artiklis „Side tähtsus mere operatsioonides ja selle vead“ tuuakse terve rida näiteid halvasti organiseeritud sidest ja informatsioonist Maailmasõjas. Jutlandi lahingu kohta ütleb autor muuseas järgmist:

„Ei tule arvata, et õhkkond oli vaba; ümberpöörduvalt — otsesed ja kinnipüütud radiogrammid saabusid sillale üksteise järele, sellise kii-

rusega, et komandörid ei jõudnud neid lugeda. Komandöride taskud olid otse täis raadiokambriist saadud radiogrammide plankette, kuid suur osa neist rääkis pisiasjust ja kaks kolmandikku neist ei omanud mingisugust olulist tähtsust. Need teated aga, millel oli otsustav tähtsus, hilinesid või ei antud üldse edasi. Lahingu kiibedamas ajajärgus hoidumine õhkkonna küllastamisest mittetarvilikkude detailidega on sama tähtis, kui oskus sündmuste keerises eraldada neid teateid-asjaolusid, mis võiksid juhile anda olukorrast õige pildi. Sakslaste poolt esines just samasuguseid puudusi. A d m. H i p p e r ei valgustanud näiteks oma ülemusele üldse õiget olukorda ning tema viga andis raskeid tagajärgi...“

„Lahinguristlejate I n d e f a t i g a b l e ja Queen Mary hukutamisest sai a d m. S c h e e r teada alles teisel päeval päästetud ja vangivõetud inglasilt. A d m. J e l l i c o e sai samuti lahinguristlejate hukkumisest teada alles teisel hommikul. Kui võrrelda seda lahingut analoogilise maaväe-lahinguga, siis saame järgmise imeliku pildi: kaks vastase diviisi osutusid hävitatuks, kuid ükski korpuse juhtidest, ei võitja ega ka kaotaja ei suvatseenud sellest informeerida armee juhte.“

Tänapäeva võimsate ja mitmekesiste võitlusabinõude tingimuses merel omab sisuliselt mõistlik ja õigeaegne informatsioon eriti suurt tähtsust. Mitte vähemat tähtsust ei oma ka informatsiooni koostamise tehnika. Teadaanded ja teated peavad olema lühikesed, selged, et jõuaks edasi anda teate pea tuuma, kui vastane organiseerib raadiosegamise.

Esimesed teated olukorrast või operatsioonist on harilikult lühikesed, kuid väga tähtis on selle juures juhi hoiatamine ette võimalikust olukorra kiirest muutusest. Siis hiljem juba peab esialgset informatsiooni täpsustama vastase liikumisest, tegevusest ja üldse olulisest lahingu või operatsiooni juhtimiseks.

Iga üksuse komandör peab kindlasti meele pidama, et neis küsimuses peab alati silmas pidama esimeses järjekorras koondise huviseid, mitte aga omi isiklikke.

Töös toodud ajalooliselt enam tuntud näiteist Maailmasõjas selgub küllalt selgesti üksikute lahinguelementide juhtimise tähtsus, mis omalt poolt nõuavad staapide väljaõpet ses suunas, et oieksid organid, mis tõesti tõhusalt aitaksid juhti tuleviku lahingute või operatsioonide keerukas juhtimises.

Iv.

Sõjalaeva komandör

(rahvusvahelise õiguse käsitusel — rahuajal).

Vanem-leitnant G. Lagus.

1. Sissejuhatus.

Seni leidub meresõja kirjanduses vähe uurimusi sõjalaeva komandöri funktsioonide vaatluse kohta rahvusvahelise kui riigi-õiguse valgustusel. Alamaloodud töö taotleb uurimust sõjalaeva komandöri õiguslikust seisukorrast ja tema osatähtsust rahvusvahelise õiguse normi rakendusel rahuajal.

Siinjuures kerkib esile mõte, et milleks see töö, kuna vastavad kehtivad eeskirjad selgitavad küllaldaselt sõjalaeva komandöri tegevust, kuid, nagu alamal selgub, on meil kehtivad normid suurte tühikutega sel alal või jälle väga laiali paisatud mitmes seadustikus ja selle tõttu kättesaamatud ja uued normid väljatöötamisel. Käesolev töö ehk võimaldab ka neis osa küsimusi selgitada.

2. Sõjalaeva personifitseerimine.

Jälgides sõjalaeva komandöri tegevust käsitavaid norme rahvusvahelise õiguse alal, näeme kõigepealt, et siin tuleb ette sõjalaeva komandöri suhtes — sõjalaeva personifitseerimine. Näiteks rida õpetlasi ¹⁾ selle asemel, et loetleda sõjalaeva komandöri õigustusi ja kohustusi, mainivad ainult — sõjalaev on kohustatud tegema seda ehk jälle õigustatud tegema seda ²⁾. See fiktsioon läheb isegi niikaugemale, et Dr. Vanselov ³⁾ tunnustab sõjalaevu riigi suveräänsuste esindajaiks.

Eelpooltoodud fiktsioon on tingimisi tunnustatud ja selles eeldatakse laeva kindlat organisatsiooni, kus õiguste ja kohustuste kandjaks on kindlalt määritletud subjektid, kes alluvad riigi ülemvõimule. Seega võiks sõjalaeva identifitseerida quasi juriidilisele isikule, kus kohustuste ja õigustuste kandjaks on tema organid.

Näib, et rahvusvahelises õiguses on kuidagi sõjalaeva komandöri isik tagaplaanile jäänud ja alles hilisemas rahvusvahelises kirjanduses ilmneb juba sõjalaeva komandöri kui ka ohvitseride mainimine pro „sõjalaev“. Seal vaatluse juures ohvitserid on riigi organitena funktsio-

neerivad rahvusvahelise liiklemise alal sõjalaevadel⁴⁾.

Meil kehtivad normid ei sisalda selles suhtes viiteid ega erinevaid seisukohti.

Üldiselt tuleb tunnustada rahvusvahelise õiguse normid „sõjalaeva“ suhtes obligatoorseiks sõjalaeva komandöri suhtes. Ka mitmes riigis on vastavais siseriiklikes eeskirjused ikka mainitud sõjalaev — personifitseeritult.

Kui süveneda eelpooltoodud määritletuste valdkonda, siis peame tunnustama, et sõjalaev ei saa olla riigi esindajana ja organina. Teadlane Balz vaatleb sõjalaeva kollektiivisikute kompleksina. Muidugi ilmneb ka sõjalaev sellena ja eelpoolvaadeldud juriidilisest isikust erineb sõjalaeva organisatsioon tunduvalt, sest siin on oluline moment — sõjalaeval ei teotse kollektiivisikute kompleks ühistahte väljendusel, vaid siin on domineeruv üksiku isiku tahe ja võim, s. o. laeva seadusliku komandöri võim. Seega tuleks ka komandör tunnustada riigivõimu organiks ja esindajaks, kellel on seadusepärane võim sõjalisel kui ka haldusalal. Sellele lisandub veel riigiõiguse rakendamisel sõjalaeva komandöri funktsioonele erimoment, s. o. et tema on kuuluv sõjalise võimu esindajate gruppi, pealegi erinevalt tähtsate riiklike ülesannete täitmisel rahvusvahelise õiguse valdkonnas.

3. Sõjalaeva komandöri suhtlemine meie välisesindustega.

Sõjalaeva komandör oma tegevuse juures allub üldise sõjaväe korra kohaselt oma seatud ülemale. Oma puhtnavigatsioonilise tegevuse juures tuleb temal tähele panna kohalike sadamavalitsuste sundnorme ja vastavaid eeskirju sadamais seisuga ajal, samuti ka käsitleda tolliseadustiku eeskirju, mis meie positiivses õiguses on väljendatud. Kuid erilist vaatlust väärrib suhtlemine meie diplomaatlikkude esindajatega välismail. Ühistöö diplomaatliku esindusega välismail on meil kehtivais normes määritlemata jäänud. Ka 1933. a. kehtima hakanud „Konsulaarseadus“ (RT 97 — 1933) ei sisalda sõjalaeva komandöri ja diplomaatliku esinduse tegevust koordineerivaid norme.

Meil veel kehtiv end. Vene meremäärustik sisaldab selles suhtes rea norme laevastiku koondivise juhile (flagmanile) välissõidul, kuid vastav osa sellest määrustikust ei ole meil prae-

¹⁾ Ortolen, Heyking, Zorn.

²⁾ Fouchille. Traité de Droit International public. Paris 1925. Lk. 939: „Les batiments du quere d'un Etat ont realité en droit a penetrer dans les eaux etrangeres.“

³⁾ „Praxis des Völkerrechts“ lk. 33.

⁴⁾ Ortolen, Cauchy.

gu kehtiv ja võib vaatlusele tulla ainult õiguseallikana.

Eeskätt on siin normeeritud omavahelised välissuhted (§ 93), kus eeskirjad näevad ette laevastiku (koondise) juhi ilmumist saadiku juurde, kui välissõidul peatus on välisriigi pealinnas. Teistel juhtumistel on vajalik ilmumistest teatada kirjalikult.

Erilise ülesande seab laeva komandörile välisvetes peatusel erakorraline looduslik sündmus: suurim tulikahju, maavärisemine jne.; siis on komandöri kohus abistada kohalikke elanikke. Siserahutuste, mässu jne. juhtumisel tuleb erilise ettevaatusega orienteeruda võõra riigi sisesündmustes. Sõjalaeva komandöri tegevus võõra riigi sadamas peab olema koordineeritud meie diplomaatliku esindusega ja eriti poliitilises küsimuses. Arvamuste kollisioonil laeva komandöri ja diplom. esindaja vahel¹⁾ on laeva komandör õigustatud loobuma diplom. esindaja nõuetest, juhul kui komandörile antud juhendid kirjutavad temale ette teistlaadi tegevuse. Diplom. esindaja kategoorilisel nõudmisel on laeva komandörile veel tagatud vaba kaalutluse moment, et kas esitatud nõudmine on kooskõlas meresõja eritingimustega käesolevas olukorras ja sellest lähtudes teostatav. Oma otsuse motiiv on komandör kohustatud esitama oma ülemusele.

Üldreeglina on maksev, et suhtlemine võõra riigi ametiasutistega toimub vastava diplom. esinduse kaudu²⁾.

Teooria tunneb sõjalaeva komandöri ja diplomaatliku esindaja suhtlemist koordineerivas korras, kus kumbki pool ei allu teineteisele ega

oma ka õigust käskusid anda. Nead võivad teineteisele nõudmisi esitada, mis sisult ei ole muud, kui ametkondade vaheline nõudmine teineteise abistuseks.

Eelpool mainisin erilist ettevaatust mässu puhul, mis viimasel ajal on tuntud mittevahelise segamise mõiste all. Teooria selles osas näeb ette vahelesegamise otsustamise võime primaati sõjalaeva komandöril (koondise ülemaal). Diplomaatlik esindaja ei või olla kompetentne kõigis sõjalistes, eriti meresõja tehnilistes küsimustes. Selle vahelesegamise väga õrna küsimuse juures teooria vaatleb laeva komandöri suurt vastutust, mis järgneb kolme momendi kohaselt.

Esimene on puhtsõjaline vastutus, mille objektiks on inimjõu ja sõjalaeva materjalosa — eriti nende võimaluste piires kasutamine. Selle juurde kuulub ka vastutus operatiivkülje eest.

Teine moment on õiguslik vastutus — mis koosneb komandöri tegevusest või tegevusetusest kehtivate kriminaalnõuete piires.

Kolmas vastutuse moment on poliitiline. Siin tuleb mõista vastutust poliitilise olukorra käsitlemisel. Siin tuleb arvestada kultuuriliste ja eetiliste tingimuste vastu eksimisi, kus komandöri delikti ei sanktsioneerita kriminaalkodeksi ega distsiplinaarkaristused, vaid siin on nn. ajalooline vastutus, kus käesoleva delikti kohta seisukoha võtavad kord järeltulevad põlved või nn. üldarvamus.

Kokku võttes selles osas pean mainima, et neis kehtivais normes puuduvad dipl. ja sõjalaeva komandöri ühistööd koordineerivad normid, kuid tegelik elu asetab mõlemate tegevuse riiklike huvide kaitsmisel välismaal indentsesse vastutavasse seisukorda, kus üks võimu esindaja abistab teist, ilma et selle juures erilisi expressis verbis norme vajataks.

¹⁾ End. Vene Merem. § 96.

²⁾ End. Vene Merem. § 97.

. . . aga jalanõud

ostke „Raudnahast“

Estonia puiestee nr. 15

Hotell „Imperial“

Tallinn, Nunne 12. Telefon 437-53.

Side tähtsus sakslaste kaotustes Helgolandilahingus.

Pärast Maailmasõja algust valitses saksa kõrgema merejuhatuse ringkonnas tükk aega ebakindlus inglise õige merestrategie suhtes. Saksa sõjaplaan nägi ette Helgolandil lähisblokaadi, kuid esimese kolme nädala jooksul pärast sõja kuulutamist ei olnud märgata mingisuguseid blokeerivaid jõude. Peale selle ei läinud nimetatud aja jooksul sakslastel kogu ni korda määrata kindlalt Grand Fleet'i asukohta. Üldolukord merel ei võimaldanud Ulgumere laevastiku juhatusel ette võtta pealetungi operatsioone laialises maastabis, ning seepärast piirdus laevastiku tegevus väikesõjaga, kuni läheks korda tasakaalustada jõude.

Ulgumere laevastiku koondised seisid sadamas. Sõjalised ettevõtted kujunesid lihtsalt baaside kaitseks ning vastase a-laevade sadamate sisevetesse tungimise takistamiseks. Mõlemad pooled hindasid üle alguses a-laevade hädaohtu ning ei kujutanud endale õigesti uue relva neid raskusi, mis olid seotud a-laevade aktiivsete operatsioonidega.

Sõjategevuse alguseks oli sideteenistus saksa laevastikus arendatud kaunis kõrgele tasemele. Raadiojaamade materjalosa oli hea ning isiklik koosseis välja õpetatud hiilgavalt.

Spetsiaallaev oli määratud radiogrammide edasiandmiseks luurejõudude juhatajale, kuna laevastiku juhataja — kui ta ei viibinud merel — oli alatises telefoniühenduses Helgolandil kindlustega (allusid otseselt temale). Sideteadete lihtsustamise mõttes oli Saksa laht ja lähisrajoonid jaotatud nummerdatud ruutudesse, kusjuures ruudud omakorda jagunesid väiksematesse osadesse, mis olid tähendatud tähtedega. Kasutamisel olev šifri nõudis 10—15 minutit, olenevalt sideohvitseri kogemustist. Kuid vaatamata viimistletud sidele ta osutus, nagu see selgus 28. augustil, nõrgaks. Nimetatud asjaolu ilmn es loomulikult sellisel katsel, kui seda on lahing. Õhkkonna küllastus teadetest, peasjalikult ühel ja samal lainel töötamine ning vastase raadiosegamine takistasid esmajärgulise tähtsusega teadete edasiandmist ning pealegi valvelaevad informeerides juhatus vastasega kokkupuutumisest unustasid sellised andmed, mis just olid vajalikud ülemjuhatusel. Nende asjaoludega seletataksegi sakslaste vastulöögi ebaõnne, mis lõppes neile kolme kergeristleja kaotusega.

See, et inglise pealetungiretk valvesolevatele saksa destroyeritele lubas surmkindlat edu,

on seletatav — nagu see selgub allpool — just nõrgasti organiseeritud saksa kaitsekavaga, kuid nende kergeristlejate löksu meelitamine peab küll sõna tõsisel mõttes panema side puuduste arvele.

Kui saksa ülemjuhatus oleks saanud andmeid ilmastiku kohta rajoonis, kus märgiti vastast, poleks tema manööver kindlasti toimunud ilma lahingujõudude toetuseta.

Kui uurida nüüd kõiki lahingu tagajärgi ja saadetud radiogramme, siis saame väga selge pildi raskustest, mis kerkivad esile juhil, kes on sunnitud tegema otsuseid puudulikkude teadaannete põhjal. Kui valvelaevade komandörid oleksid selgesti ette kujutanud kõiki neid raskusi, siis oleksid nad kindlasti andnud oma kokkupõrgetest täpsemaid teateid.

Inglaste jõud koosnesid 31 destroyerist kommodoor Tyrwhiti juhatusel k.-r. *Arethusa* koos k.-r. *Fearless*, keda toetas I ristlejate koondis kommodoor Goodenough juhatusel ja Beatty I lahinguristlejate koondis. Varem tungis Helgolandil lahte VIII a-laevade flotill, mis pidi atakeerima saksa pealveejõude juhul, kui need väljuvad sadamast. Viimased ei saavutanud aga mingit edu.

Pealetung Saksa lahte algas vara hommikul ja kestis kuni pärastlõunani, mille järele inglased lahkusid, olles laiali paisanud valvedestroyerid, uputades ühe neist ja veel kolm kergeristlejat. Selguse mõttes toome lühidalt väljavõtted mõlema poole teadaandeist, jättes välja palju detaile, mis on küll väga huvitavad, kuid ei puutu otseselt arutusel olevasse küsimusse.

Adm. Jellicoe kirjutab:

28. augustil oli ilm kuni õhtuni sompus, nähtavus 4—6 miili.

Kell 06 35 hommikul kommodoor Tyrwhitt avastas valvedestroyeri ja algas tagajamist.

Kell 07 20 alates kuni kell 08 00 oli *Arethusa* koos III destroyerite flotilliga lahing valvedestroyeritega, mis taganesid Helgolandil suunas. Üks saksa destroyer uputati.

Kell 07 57 *Arethusa*, mis alles kaks päeva tagasi astus rivisse, märkas kaht kergeristlejat ja astus nendega tulevahetusse. Varsti abistas teda ristleja *Fearless*. Kell 08 25 purustas üks mürsk *Arethusa*lt ühe saksa ristleja silla, mille järele mõlemad saksa ristlejad pöördusid ära Helgolandil suunas, mis just kerkis udust. *Arethusa*sse oli palju tabesid.

Kell 10 55 ilmus veel üks vastase ristlejaid, kuid atakeeritud ristlejast *Fearless* ja destroye-

reist pöördus ära. Kell 11 05 ta ilmus uuesti ja astus lahingusse, kuid olles uuesti atakeeritud ta pöördus jälle ära. Samal ajal Tyrwhitt informeeris Beatty't olukorrast ning viimane sõitis appi täie käiguga.

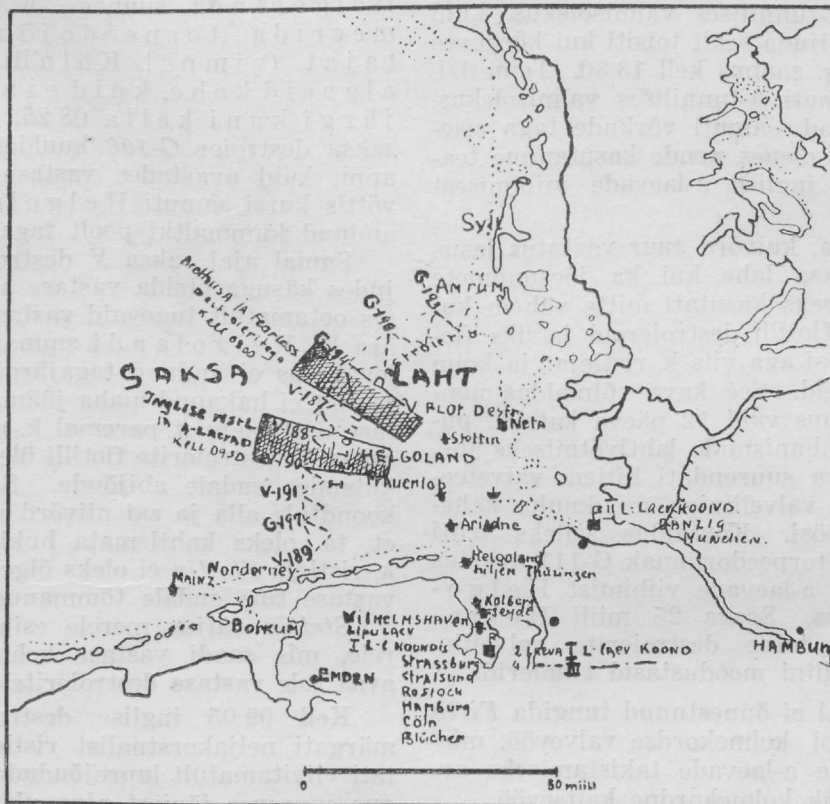
Ristleja Mainz lahingus *Arctura* ja *Fearless*'iga sai raskeid vigastusi ning Goodenough'i ristlejate saabumisega lõuna paiku

Stralsund, *Rostock*, *Hamburg* (dokis) ja *Köln* (laadis süsi) ühes soomusristlejaga *Blücher*.

Valve- kui ka luureteenistus nägi ette järgmised dispositsioonid.

Päevane valve: a) üks destroierite flotill kaarel raadiusega 35 miili — tulelaevaga *Elbe* keskel;

b) luures — viis destroierit joonel —



Saksa lahe kaitseskeem

oli ta saatus otsustatud. Saabunud Beatty lahinguristlejad koos Goodenough'i kergeristlejatega astusid lahingusse kahe teise saksa ristlejaga ja uputasid nad kella 12 37—01 45 vahel.

Allpool järgnevaist väljavõttest saksa teadaandeist, mis avaldatud raamatus „Der Krieg zur See“ 1914.—1918. a., järgneb:

Terve saksa Ulgumere laevastik seisib Saksa lahe sadamais:

II 1/1. koondis — Cuxhaven'is ühes k-ristlejatega *Danzig* ja *München*.

I lahingulaev. koondis (kaks lah.-laeva) ja III koondis (neli lahingulaeva) ühes lahinguristlejatega *Moltke* ja *Von-der-Tann* — *Wilhelmshaven*is. Seal seisid ka ristlejate luuresalga vimpli all k-ristlejad *Strassburg*,

Helgoland—*Süder-Hever* ja seitse destroierit — *Helgoland-Spickeroog*. Luure sinna ja tagasi valgustas 5-miililist ala;

c) kolm vähemat k-ristlejat *Hela*, *Stettin*, *Frauenlob* ühes *Ariadne*'ga moodustasid toetuse ja olid selleks, et anda radiogramme edasi ristlejate luuresalga ülemale;

d) reservis — üks destroierite flotill, üks traalerite ja a-laevad — *Helgoland*is;

e) *Helgoland* ja *Borkum*'i õhujõud;

f) õhulaev L-3 (hiljem L-4).

Õine valve läks lahku vaid kaare raadiusest, kus seda teostati. Kaar oli tõmmatud 5 miili raadiusega ujuva tulelaeva *Elbe* keskpunktist. Valve direktiiviks oli — lahe kaitse a-laevade ja veeskjate vastu. Destroiereil mitte atakeerida vastase destroiereid, vaid taganeda eesmärgiga meeli-

tada neid oma a-laevadele; a-laevadel atakeerida vastase destroyereid igal võimalusel. Traalereil iga päev otsida a-laevu tegutsedes väljaspool Helgoland'i, et hoida vastase a-laevu vee all ning et takistada neid oma akumulaatoreid laadimast. Valve toetuseks oli lahingulaev *Helgoland* (hiljem *Türingen*) võrkude taga *Jade* reidil.

Lahingulaevad, mis viibisid sisemistes sadamates, olid 4-tunnilises valmisolekus, kuid nad ei võinud väljuda sealt teisiti kui kõrgevee ajal, mis 28. aug. saabus kell 13 30. Teine 1/1. koondis oli samuti 4-tunnilises valmisolekus. Kuna need seisid samuti võrkude taga sisemistes sadamais, olenes nende kasutamine teatud määral ka inglise a-laevade viibimisest lahes.

Siit selgub ka, kui võrd suur vastutus lasus k.-ristlejatel Saksa lahe kui ka jõesuudmete kaitseks. Päeval seks kasutati mitte vähem kui 4 k.-ristlejat, 2 flotilli destroyereid ja üks flotill traalereid, öösi aga viis k.-ristlejat ja kolm flotilli destroyereid. See kava võimaldas nendele laevadele kuus vaid 12 päeva katelde puhastamiseks, mehhanismide lahtivõtmiseks jne. Sellele vaatamata suurendati hiljem valveteenistust kolmanda valveliiniga, mis kuulus kahekordistamisele öösi. Korraldus selleks tehti pärast seda, kui torpeedorünnak *G-111* avastas 25. aug. vastase a-laevade viibimist Helgoland'i läheduses. Seega 25 miili Helgolandist asus teine destroyeriite valveliin, kuna kolmanda liini moodustasid traalerid.

Saksa a-laeval ei õnnestunud tungida *Firth of Moray*'sse läbi kolmekordse valvevöö, mis pärast ka inglise a-laevade takistamiseks arvati olevat vajalik kolmekordne kaitsevöö.

26. aug. tehti esimene katse lahe tõkestamiseks võrkudega.

27. aug. saadi luureteade vastase destroyeri ilmumisest 56 miili lääne pool *Texelit*, mis omakorda põhjustas valve kõvendamist ühe flotilli destroyereiga.

Selline oli olukord Saksa lahes, kui hommikul kell 05 30 I destroyeriite flotill (koosseis 9 laeva) väljus oma päevasele positsioonile kooskõlas dispositsiooniga. Meri oli rahulik, puhus kerge NW briis, ilm pilves — horisont väga sume. Umbes kell 06 00 *G-194* komandör märkas parda läheduses kaht periskoopi, mis kiiresti kadusid, selle järele torpeedode juga. Torpeedod jooksid destroyeri alt läbi, kuna viimane pani kiiresti rooli pardasse, et ramida a-laeva. Viivitamatult anti k.-ristlejale *Köln* (torpeedojõudude juhataja) järgmisesisuline raadio: „Mind atakeeriti kahe torpeedoga vastase a-laevalt, ei tabanud. Asun ruudus 142.

Mõlemad periskoobid märgati $\frac{1}{4}$ kaabli kaugusel. Eksimine on võimatu. A-laeva kurss NW.“

G-194 asus instruksioonide kohaselt a-laeva jälgima, kuid ootamatult hakkas tema läheduses langema mürske. Laskjat ei olnud näha. Nähtavus oli seks ajaks (kell 07 57) halvnenud ning mõnes suunas vähenenud kuni $1\frac{1}{2}$ —2 miilile. Veerand tunni järele oli näha 9 inglise destroyeriit ning *G-194* sõitis täie käiguga Helgoland'i suunas. Katsed informeerida torpeedojõudude juhatajat (vimpel *Köln*'il) olukorrast algasid kohe, kuid ei andnud tagajärgi kuni kella 08 25. Samal ajal teine saksa destroyer *G-196* kuuldes laskmist, sõitis appi, kuid avastades vastase tugevaid jõude, võttis kursi samuti Helgoland'ile. Tuli ei andnud kummaltki poolt tagajärgi.

Samal ajal saksa V destroyeriite flotill väljudes käsuga otsida vastase a-laeva ja märgates ootamatult tugevaid vastase jõude, pöördus ära ka Helgoland'i suunas. Artilleeria tulevahetus ei andnud tagajärgi seni, kuni *S-13* ja *V-1* ei hakanud maha jääma. Märgates vastase destroyeriite paremal k.-ristlejat *Fearless*, saksa V destroyeriite flotilli ülem andis signaali, kutsudes endale abijõude. Samas *V-1* sattus koondtule alla ja sai niivõrd raskeid vigastusi, et ta oleks kahtlemata hukkunud, kui mitte k.-ristleja *Stettin* ei oleks õigel ajal ilmunud ja vastase tule endale tõmmanud.

Stettin väljus merele esimeste teadete järele, mis saadi vastase kohta kell 08 32, ja avas tule vastase destroyeriitele kell 08 58.

Kell 09 05 inglise destroyeriite läheduses märgati neljakorstnalist ristlejat, millest teatati viivitamatult luurejõudude juhatajale. Kaugus suurenes järjest ning ulatus kell 09 10 45 kaablile. Tulevahetus lõpetati. Saksa destroyeriid olles relvastiselt nõrgemad ja ka aeglased, taganesid Helgoland'i kindluste varju, kuna inglise omad kadusid SW suunas. *Stettin* pöördus tagasi *Sellebrünneni* poi juurde, et tõsta auru kõigis kateldes ning valmistada täiskäiguks. Kuid nähtavasti ta ruttas asjatult, kuna inglise destroyeriid jätkates tegevust SW suunas sattusid teisele saksa valvejoonele — 3-as traalerite koondis. Juhtraaler *D-8* kuulis küll laskmist varem, ent pidas seda praktiliseks laskeharjutuseks (raadio puudus temal). Nii sattusid traalerid täiesti ootamatult ja lahinguks ettevalmistamatult kell 08 40 inglise ristleja tule alla. Vastates tulele nad algasid taandumist Helgoland'i, kusjuures *D-8* sai raskeid vigastusi. Kell 09 12 saabus k.-ristleja *Frauenlob* traalereile appi ja avas kohe tule vastasele. Sellele vaatamata said kõik traalerid vigastada, välja arvatud kaks, mis asusid positsioonil ostipoolsel tiival.

Frauenlob, kuuldes laskmist, lahkus oma positsioonilt oma üksustele appi. Kell 08 58 ta katkestas kontakti vastase destroyeriatega kurnis väikeselt kauguselt. Varsti ta märkas vastase ristlejat 12 destroyeri saatel ning avas neile tule. Vastane vastas, kuid ei teinud katset teda atakeerida, kuigi seks oli võimalus. Tulevahetus kestis seni, kuni inglased kadusid udusse *NW suunas*. Selle järele kerkis esile vigastatud traaler *T-33*, millel oli üleval hädalipp. *V-3* abil, mis võttis ta puksiiri, läks korda viimast *Helgoland* i pukseerida.

Samal ajal, kui toimus eelmine tegevus, *V-187* olles välisel valveliinil, võttis vastu teate vastasest ja pöördus põhja poole, et astuda kontakti *G-194*. Ootamatult ta avastas kaks vastase laeva. Alguses ta teatas, et näeb destroyereid, kuid hiljem ta parandas seda, kuna need osutusid ristlejaiks. Kell 08 35 ta kaotas nad silmapiirilt, kuid kell 09 avastas kaks teist vastase laeva, mis liikusid täie käiguga *S suunas*. Pöördudes ära, et mitte kohata neid, *V-187* teatas sest torpedojõudude ülemale, missugune teade aga ei saanud kohale õhkkonna ülekoormatuse ja vastase segamise tõttu.

V-187 ei teadnud arvata, et on tegemist vastase ülekaalukate jõududega ning püüdis neid mitte kaotada silmist.

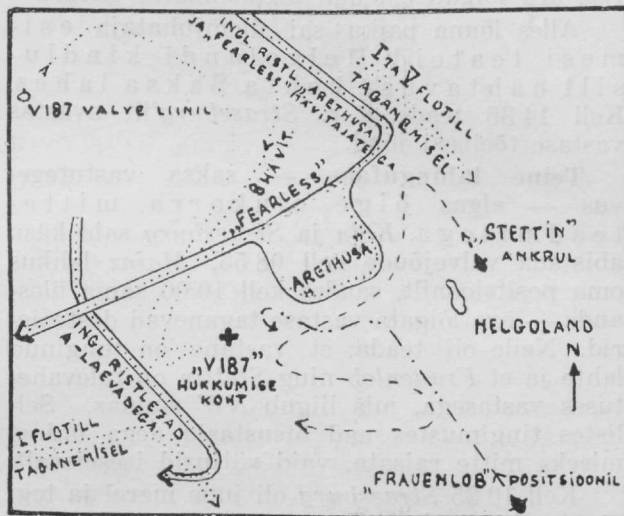
Kell 09 25 märkas *V-187* osti pool nelja inglise destroyeri, mis kavatsesid tema teed *Helgoland* i ära lõigata. *V-187* võttis kursi *S*, et läbi murda *Em s* i suunas. Tekkis tulevahetus, kusjuures saksa destroyer pages täie käiguga, varjates end suitsukattega. Kell 09 45 märkas ta oma paremast pardast kaht ristlejat destroyeriatega. Komandör nähes end olevat ära lõigatud, otsustas läbi murda vastase liinist *Helgoland* i. Mõödudes väga lähedalt vastasest suuri vigastusi saamata, ta otsustas juba pöörduda osti, kui vasakult pardast tuli ka nähtavale divisjon vastase destroyereid. Uues kokkupõrkes said komandör ja palju meeskonnast haavata. Kui laskemoon otsa lõppes, käskis flotilli juht, kelle vimplit kandis *V-187*, laeva õhku lasta ja meestel üle parda hüpata. See teostatigi ja inglise paadid päästsid ujuvaid madruseid.

Teistel I flotilli destroyereil läks korda taganeda *Helgoland* i ühes taganeva *V* flotilliga. Need destroyerid märkasid nelja vastase ristlejat, mis pärast seda, kui nad ei saanud vastust oma tundesignaale, avasid tule. Hiljem ühines nendega veel kaks ristlejat. Nähtavus oli halb ning kohati kadusid ristlejad silmist. Ristlejaist teatati raadioga torpedojõudude juhatajale ning muudeti kurss *J a*

dele. Kell 09 20 ristlejad lõpetasid põhjusteta tule ja pöördusid *W*. Saksa destroyerid jätkasid seepeale taganemist *Helgoland* i.

Seni kui inglise destroyerid päästsid *V-187* meeskonda, väljus udust järsku *Stettin* ning avas neile tule. Loomulikult ei teadnud ta, millega tegelesid inglased. Inglasil jäi vaid üle oma paadid maha jätta ja kaduda, olles taga aetud *Stettin* 'ist.

Ristleja *Hela* saades raadio vastasest, lahkus *W* suunas, et abistada valvejõudude pare-



Poolte kursid hommikul 28. VIII 1914. a. (skemaatiliselt)

mat tiiba, saades aga *Stettin* 'i raadio, et vastane taganeb *W* — pöördus *S* -di. *V* flotilli ülem, saabudes *Helgoland* i, formeeris kohe *X* poolflotillist salga I flotilli laevade abistamiseks ja vigastatud laevade otsimiseks. See salk kohtas *Frauenlob* 'i, vigastatud *T-33* ja *V-3* ning hiljem korjas üles ka inglise paadid ühes päästetuiga *V-187* meeskonnast.

Kuni siiani olid saksa laevastiku ülemjuhataja ja luurejõudude juhataja saanud vaid teateid vastase destroyeriist ja mõnest kergeristlejast. Saksa valvejõud taganesid operatiivkava kohaselt ning nüüd otsustati ette võtta energiline vasturünnak vastase kergetele jõududele.

Et vastane oleks olnud abistatud suuremate jõududega, selle kohta polnud mingeid teateid, samuti puudusid teated udust ja halvast nähtavusest lahes. Sadamais oli aga täiesti selge ja nähtavus hea. See asjaolu on seda märkimisväärsem, kuna *Helgoland* i patareid ei saanud halva nähtavuse tõttu üldse tulistada, kuigi

vastase laevad olid täiesti patareide tuleulatustes.

Õhulaev *L-3* väljudes kell 09 20 luureks, pöördus tagasi oma ülesannet täitmata — olles osalt tagasi aetud inglaste tulega, osalt tehnilistel põhjustel ja halva nähtavuse tõttu. Etteandes tehnilistest puudustest ta ei teatanud aga midagi nähtavusest.

Selliselt näis saksa juhatajale kõige kasulikumana atakeerida vastase destroyerid tiival ning k.-r. *Mainz*, mis seisis Ems'i jõe suudmes, sai käsu kinni püüda nad Helgoland'i juures, ära lõigates nende taganemistee tiivalt.

Alles lõuna paiku sai ülemjuhataja esimesi teateid Helgoland'i kindlusele nähtavuse kohta Saksa lahes. Kell 14 35 teade k.-r. *Strassburg*'ilt avastas vastase tõelised jõud.

Teine lahingufaas — saksa vastutegevus — algas õige olukorra mitte teadmisega. *Köln* ja *Strassburg* said käsu abistada valvejõude kell 08 55, *Mainz* lahkus oma positsioonilt, saades kell 10 00 sama ülesande — ära lõigata vastase taganevad destroyerid. Neile oli teada, et vastane on tunginud lahte ja et *Frauenlob* ning *Stettin* on tulevahetuses vastasega, mis liigub NW suunas. Sellistes tingimustes nad otsustasid aega ühinemiseks mitte raisata, vaid väljusid iseseisvalt.

Kell 10 35 *Strassburg* oli juba merel ja tegi ringi rajoonis, kus oli märgatud vastase a-laeva. Kell 11 55 ta märkas udus kaht vastase ristlejat koos 12 destroyeriga. Tal tuli kohe panna rool pardasse, et mitte saada torpeedotabesid. Tuli avati viivitamatult mõlemalt poolt. Üks inglise ristlejaid lõpetas varsti tule ning pöördus ära destroyerite taha, saades nähtavasti raskeid vigastusi. Hetkeks kadus inglise salk udusse, kuid ilmus varsti uuesti 40 kaabli kaugusel. Tuld jätkati torpeedopaatide suunas, mis atakeerisid *Strassburg*'i torpeedodega, mildest aga viimane ära pöördus.

Strassburg'i komandör otsustas sundida inglasi pöörduma S suunas, et kohata sellel kursil k.-r. *Mainz*, kuid sellest kavatsusest tuli loobuda, kui kell 12 27 paremalt pardast ilmusid uued vastase jõud, mis kiskusid *Strassburg*'i kaasa N poole.

Mainz lahkus Ems'i jõe suudmest positsioonilt kell 10 00, olles hoiatatud vastasest valvelaevadelt raadioga. Destroyerite flotill, mis seisis ka Ems'is, sai korralduse mitte saata *Mainz*'i, kuna nad pidid kaitsma jõesuuet vastase a-laevade vastu.

Püüdes kinni *Strassburg*'i raadio vastasega kokkupuutumisest, kihutas *Mainz* talle täie käiguga appi.

Kell 12 30 märkas ta *Arethusa*'t ühes destroyeritega NO suunas 35 kaabli kaugusel. Nähtavus oli endiselt halb, mis raskendas eellaskmist, kuid tabed esinesid siiski. Kell 12 45 ilmusid N suunas nähtavale veel kolm inglise ristlejat (linnade tüüp).

Viimased avasid varsti tule ning *Mainz* sai esimese tabe, kuna *Arethusa* ühes destroyeritega kadus silmist. Kell 12 55 ristlejate siluetid kadusid uttu ning näha oli vaid nende kogupaudude plahvatusi, mis märkisid ka nende asukohti. Selle järele katkes ka tuli ja *Mainz*, kattes end suitsukattega, sõitis täie käiguga Ems'i suunas. Samas märkas ta aga ka uut vastast k.-r. *Fearless* ühes 6 destroyeriga. Vastane liikus põiki tema kursile.

Järgnes lahing, kus mõlemalt poolt atakeeriti torpeedodega. Üks torpeedodest tabas kell 13 00 *Mainz*'i ahtrit, mille tagajärjel rool jäi kinni 10° paremale pardale. Vigastuse parandamine ei õnnestunud ning vaatamata masinatega manööverdamisele *Mainz* kaldus pikka-mööda paremale. Sellises olukorras ta sattus uuesti *Arethusa* ja kolme ristleja (linnade tüüp) ühes 20 destroyeriga tule alla.

Kell 14 10 *Mainz* vajus põhja.

Ta saatus jäi tükiks ajaks teadmatuks nii tema salga juhile kui ka teistele ristlejatele, mis opereerisid lahes. Viimane tema raadio oli kell 13 03 ning kõlas, et ristlejat aetakse taga vastase soomusristlejatega. See oli esimene raadio, mis selgitas sakslasile, et tegemist on tugevamate vastase jõududega kui on kergeristlejad. Kohe said lahinguristlejad *Von-der-Tann* ja *Moltke* käsu minna appi. Kuna samal ajal lahingulaev *Seydlitz* (luurejõudude lipulaev) ja soomusristleja *Blücher* hakkasid ankrust lahkuma.

A-laevade juhataja otsustas ka peale tungida inglise soomusristlejaile, kuid kuna a-laevad olid tegevusrajoonist kaugel (sisemise valvejoone läheduses), siis lootus nende kasutamiseks oli ikkagi väike.

Kell 11 25 *Ariadne* sai käsu Jadel minna kergeristlejaile appi.

Kell 13 30 oli olukord järgmine: Kõigist mere pool — 30 miili Helgolandist *Strassburg* teatas uuesti kokkupõrkest vastase ristlejatega ja destroyeritega. S pool *Köln* pidas samuti lahingut ristlejatega ja destroyeritega; arvestati, et mõlematel on olnud kokkupõrge samade vastase jõududega. Edasi 20 miili eemal *Ariadne* teatas *Köln*'ile, et sõidab appi, samal ajal kui *Stralsund* mitte kaugel liikus W suunas. W suunas eri rajoonides liikusid ka *Stettin*, *Kolberg* ja *Danzig*.

Stralsund lahkus *Wilhelmshaven*ist kell 11 00 käsuga abistada *Köln*'i. Väljumisel ta kaotas aega, kuna tegi ringi, et mööduda mineeritud rajoonist, kuid see teade oli ekslik. Kuna katsed astuda ühendusse *Köln*'iga ei andnud tagajärgi, siis otsustas komandör minna rajooni, kus tegutses *Strassburg*. Ta kavatses nimelt ära lõigata neid vastase destroyereid, mis atakeerisid *Strassburg*'i. *Strassburg* ei tahtnud omakorda ära oodata aeglasemat *Stettin*'i, vaid sõitis üksi. Varsti osutus ta aga koos kolme vastase ristlejaga (linnade tüüp), mis sõitsid kiiluvees.

Stralsund asus kursile *ONO* ja avas tule vastasele 36 kaablilt. Nähtavus takistas väga eellaset. Samal momendil nähtavasti kadus laev, mida vastase kolm ristlejat tulistasid, uttu ning vastane koondas kõik tule *Stralsund*'ile. Viimane pöördus ära ning vastane ei ajanud teda ka taga. Peaaegu samal ajal *Köln* ja *Ariadne* astusid ka lahingusse. *Ariadne* väljus merele *Stettin*'i raadio tagajärjel, mis nõudis abi, kuid tuli tagasi *Jade*le oma positsioonile, kuna kuulis, et laskmine lakkas. Tagasi saabumisel ta kohtas *Köln*'i, mis liikus merele. Samas ta sai raadio: „*Ariadne*! ja *Niobe*! minna teistele appi.“ *Niobe* oli süsi võtnas ning *Ariadne* suundus *Köln*'i järele. Et aga *Köln*'i käik oli tunduvalt suurem, siis kadus ta ka varsti *Ariadne* silmist.

Selle järgi võeti vastu *Mainz*'i ja *Strassburg*'i raadiod, et nad on astunud lahingusse.

Kell 14 00 *Ariadne* märkas kaht laeva, millest ühe udus arvas olevat soomusristleja, see ei vastanud ka tema tundesignaale, ning *Ariadne* pöördus ära. Teine ristleja oli *Köln*. Vastane viis kiiresti tule *Köln*'ilt üle *Ariadne*'le, ning viimane sai ka kohe tabesid. Tegelikult osutus vastane lahinguristlejaks *Lion* ühes kahe samasuguse lahinguristlejaga ning *Ariadne* saatus oli otsustatud...

Kell 14 30 vastane lõpetas tulevahetuse ja pöördus ära, jättes leegitseva *Ariadne* paksu suitsupilve sisse. Kell 15 00 paiku lähenes *Ariadne*'le *Danzig* ja võttis maha ühes hiljem saabunud *Stralsund*'iga ahtrisse kogunenud meeskonna.

Kell 16 25 *Ariadne* lendas õhku ja vajus vaid mõni minut enne seda, kui oli otsustatud ta puksiiri võtta.

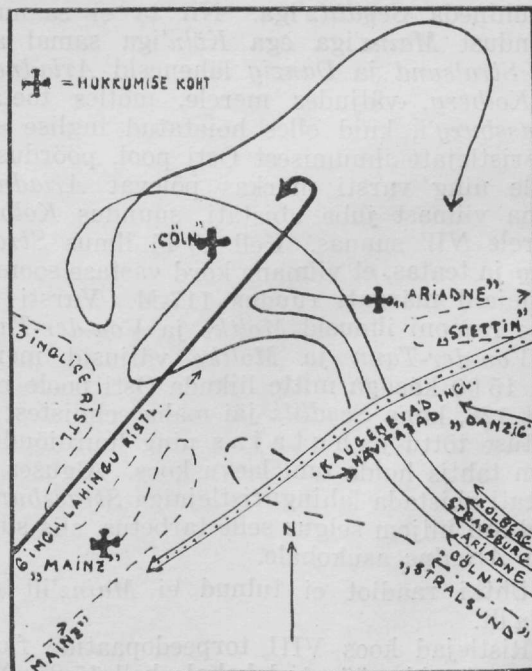
Kui saabus raadio *Mainz*'i, *Strassburg*'i ja *Stralsund*'i kohtamisest vastasega, *Stettin* viibis *Helgoland*i läheduses ja parandas oma raadio sisseseadet. Ta asus aga kohe liikuma tegevuskohale.

Kell 13 40 ta sattus samuti *Beatty* lahinguristlejaile, milledest jõudis siiski veel õigel ajal ära pöörduda.

Kell 14 05 avas inglise lahinguristlejate juhtlaev tule *Stettin*'ile, kuid viimane ei vastanud, kuna arvas, et seega avastab oma asukoha. Nii läkski tal korda udus kaduda. Kell 14 20 *Stettin* kohtas *Danzig*'i ja hoiatas teda ohust. Varsti selle järele lõppes lahinguristlejate tegevus *Ariadne* suhtes ja mõlemad saksa ristlejad suundusid *Ariadne*'lt kerkivate tuleammaste suunas.

Köln liikus *Strassburg*'ile järele sama kursiga ja sai ta kätte just siis, kui viimane astus lahingusse inglise destroyertega. Saades aga kell 13 30 *Mainz*'ilt raadio, ta muutis kursi, et minna viimasele appi.

Uuel kursil ta kohtas *Arethusa*'t destroyertega. Kuna *Arethusa* kiirus oli langenud, siis otsustas *Köln* ta ära lõigata. Kell 13 30 ta teatas raadioga, et astus destroyertega lahingusse. Pärast seda temalt enam teateid ei saadud, ning ta saatus selgus alles inglise ajalehist. Samal ajal *Strassburg* astus lahingusse vastase kergejõududega, kaldudes ikka rohkem *N* poole ja *W*, kuid hiljem katkestas kontakti ning suundus *S* laskmise suunas. Kui *Ariadne* kohtas vastase lahinguristlejaid, osutus ta viis miili viimasest. Kell 13 04 *Strassburg* puutus uuesti kokku vastase destroyertega ja kahe kerge-ristlejaga. Siin ta tekitas ühele destroyereist tunduvald vigastusi. Varsti ta võttis vastu *Köln*'i raadio, kust selgus, et viimane on astunud lahingusse vastase destroyertega ja kuulis ka laskmist *S* suunas.



Poolte kursid päeval 28. VIII 1914. a. (skemaatiliselt).

Katsed astuda raadioühendusse *Kölni*ga ja *Mainzi*ga ei andnud tagajärgi. *Mainzi* teadet inglise soomusristlejaist *Strassburg*'il vastu ei võetud. Liikudes *Köln*'ile appi ta märkas kell 14 00 vastase lahinguristlejat, kuid pöördus ära ja kadus kiiresti *N* suunas. Uuel kursil ta kohtas kaht vastase soomusristlejat ning kadus ka nende silmist. Selle järele kell 14 30 kadus sama edukalt *Beatty* koondise silmist, mida ta märkas liikumas endaga kontrakursil. Võimalik, et tal just seepärast viimane manööver õnnestus, et ta mitte järsku ei pöördunud eemale vastasest, vaid pikkamööda.

Kuigi *Mainz* ja *Stettin* kell 13 03 ja hiljem kell 14 00 teatasid raadioga vastase suurte ristlejate ilmumisest, ei olnud täpsaid andmeid inglise jõududest sakslasil siiski kuni kella 14 35, millal *Strassburg* teatas: — „Ruut 117-e, inglise I lahinguristlejate koondis, kurs *SW*.“

Kell 14 25 saksa laevastiku juhataja tegi korralduse I ja III lahingulaevade koondisele kiires korras tõsta auru. Kõigil kergeristlejail ära tulla ning torpeedojõududel olla valmis õiseks torpeedorünnakuks. Kui saabus teade *Beatty* koondisest, tehti luurejõudude juhatajale korraldus mitte atakeerida tugevamat vastast ilma lahingulaevade toetuseta. Kergeristlejad pidid koonduma *Seydlitz*'iga, kuid käsk jäi hiljaks, ja kõik nad sattusid ootamatult inglise tugevamate jõudude lõksu enne veel, kui nad said selgust olukorrast.

Saades ülemjuhataja käsu *Strassburg* loobus *Köln*'i abistamise mõttest ja võttis kursi, et ühineda *Seydlitz*'iga. Nii ta ei saanudki ühendust *Mainzi*ga ega *Köln*'iga samal ajal kui *Stralsund* ja *Danzig* lähenesid *Ariadne*'le.

Kolberg, väljudes merele, mõtles toetada *Strassburg*'i, kuid olles hoiatatud inglise soomusristlejate ilmumisest *Osti* pool, pöördus *N* poole ning varsti märkas põlevat *Ariadne*'t. Kuna viimast juba abistati, suundus *Kolberg* luurele *NW* suunas. Kell 15 45 ilmus *Strassburg* ja teatas, et viimane kord vastase soomusristlejaid märgati ruudus 117-M. Varsti sellesse rajooni ilmusid *Moltke* ja *Von-der-Tann*.

Von-der-Tann ja *Moltke* väljusid merele kell 15 00 käsuga mitte liikuda *Osti* poole ruudust 126, kuna *Seydlitz* jäi maha eelmistest vigastuse tõttu ja h u t a j a s ning luurejõudude ülem tahtis hoida omi laevu koos. Alguses otsustati abistada lahinguristlejaiga *Strassburg*'i, kuid kui hiljem selgus selle tarbetus, siis suunduti *Ariadne* asukohale.

Ühtki raadiot ei tulnud ei *Mainz*'ilt ega *Köln*'ilt.

Ristlejad koos VIII torpeedopaatide flotilliga saabusid määratud kohale kell 15 25. XVI poolflotill saadeti *Kolberg*'ile abiks luurele.

Kell 16 10 *Von-der-Tann*'i ja *Moltke*'ga ühines ka *Seydlitz* adm. *Hipper*'i juhatusel ning terve koondis, ees k.-ristlejad *Kolberg*, *Strassburg* ja *Stralsund*, alustas luuretegevust, arvestades korraldust mitte astuda lahingusse *Beatty* lahinguristlejatega.

Mainz'i ja *Köln*'i meeskonna päästmine ei õnnestunud, kuna lähemad laevad möödusid nende hukkamise kohast 4 miili kauguselt.

Blücher'i saabumisega ja ka korraldusega tagasi tulla enne pimedaks minekut *Jadele*, lõpetas koondis operatsiooni kell 17 00.

Vaid järgnevad radiogrammid võimaldavad lugejale enam-vähem õigesti hinnata saksa laevastiku juhataja vaadet selle järele, kuidas tegevus hargnes.

Toome vaid tähtsamad radiogrammid, kuid peab ütleva, et need just olidki peaaallikaiks, mille järele ülemjuhataja ja luurejõudude ülem võisid arvestada olukorda *Helgoland*i lahes. Nende katkendiliste ja ebatäielikkude teadete varal tuli ülemjuhatajal teha otsuseid. Tegevuse hargnedes muutusid ka teated, kuid alles kell 14 35 kerkis katetäielikult, mis varjas tõelikkust, ning selgus õige olukord.

Seks ajaks lõpetasid ka inglased operatsiooni ning pöördusid tagasi oma baasidesse. Laialipillatud saksa jõud jäid aga ikka veel teadmatusse oma k.-ristlejate saatusest.

Kui vaadelda järgnevaid radiogramme, siis jõudude kokkupõrke pilt ei näi kuidagi vastavat tegelikule olukorrale. Esimene teadaanne kell 06 50 märgib vastase a-laevade sissetungimist Saksa lahte, missugune asjaolu aga ei tingi erilisi vastuabinõusid. A-laevade vastane tegevus oli ette nähtud kaitseplaanis ning seda teostati sellekohaselt automaatselt. V flotilli käsutamine nende vastu oli selle teate järelduseks.

Kell 08 23 saadi esimesed teated vastase destroyerite ja k.-ristlejate ilmumisest. Plaani kohaselt saksa I valveliini destroyerid kui artilleerialt nõrgemad, pidid taanduma *Helgoland*i suunas, et meelitada vastast oma a-laevade positsioonile. Saksa k.-ristlejad pidid astuma tegevusse vastasega. Nii oli esimene lahingufaas kaitsekorraga lahendatud. Ülemjuhataja ja luurejõudude ülema asukohas oli ilm selge, ning halva nähtavuse kohta merel ei olnud mingit teadet saabunud, selle tagajärjel ei tekkinud ka mingit kahtlust vastase tugevate toetusjõudude kohta 20 miili kaugusel vastase avastatud kergetest jõududest.

Kellelt	Kellele	A e g		Radiogr. sisu
		Saate	vastuv.	
G-194	I torp. fl.	?	06 26	Ruudus 142 e atakeeriti vastase a-laevade poolt Nende kurss NW.
G-194	Köln	06 25	06 50	Ruudus 142 e kell 06 00 atakeeriti mind vastase a-laeva poolt 2 torpeedoga. Ei tabanud. Eksimine ei ole võimalik. Vastase kurss NW.
<i>Seydlitz</i>	<i>Köln</i>	07 10	07 14	Torp. jõud V jälgige vastase a-laevu ruut 142 e. Jälgige vastase sukeldunud a-laeva ruut 142 e.
<i>Köln</i>	Torp. jõud. V	07 10	07 25	
G-196	?	08 06	?	G—194 aetakse taga vastase ristlejate poolt ruudus 142 e.
V-187	Köln	08 20	08 23	Divisjoni ülemale. Kaks destroyerit ruudus 116 w. Püüan ära lõigata vastase a-laeva. A-laeva kurss, millest teatasin, NOTO.
G-194	Köln	08 05	08 23	Vastase laialipillatud jõud 142 e. Kurss S.
G-194	I torp. fl.	08 05	08 25	08 05 atakeeriti vastase ristlejaist. Vastane 142 c kurss S.
Torp. jõud. V	Köln	08 25	08 29	IX poolflotilli tulistati ruudus 142 c.
V-187	Köln	?	08 30	Vastane, millest teatasin, kursil SSO.
G-194	Köln	?	08 31	142 e püüan ära lõigata vastase a-laeva.
G-196	Köln	?	08 35	Vastase jõud 142 e. Olen tule all.
Torp. jõud V	X pool fl.	08 29	08 40	Taanduge Helgoland.
G-9	Köln	08 25	08 38	Torpeedop. divisjoni ülemale. 4 vastase torpeedop. 142 e, kurss S.
<i>G-194</i>	Köln	08 05	08 40	Mind atakeeriti suurte ristlejate poolt.
V-187	Köln	?	08 45	Divisjoni ülemale. Kaks vastase k.-ristlejat 132 b, kurss SO.
<i>Seydlitz</i>	<i>Stettin</i>	08 02	08 47	Atakeerige vastase destroyerid.
Torp. jõud V	Köln	?	08 50	Üks ristleja 20 destroyerit ajavad taga V flotilli.
V-187	I torp. fl.	08 45	08 50	Veel kaks vastase ristlejat 131 b.
<i>Seydlitz</i>	<i>Frauenlob</i>	08 02	08 50	Atakeerige vastase destroyerid.
G-12	Köln	?	08 50	Divisj. ja luurejõudude ülemale 9 destroyerit 142 e.
Torp. fl. V	Köln	08 45	08 55	Ristlejate abi on vajalik.
<i>Stettin</i>	<i>Seydlitz</i>	08 50	08 58	Astusin lahingusse vastase destroyeritega.
G-12	Köln	?	09 10	<i>Stettin</i> vajab toetust.
Köln	I ja V torp. fl.	?	09 10	Taanduge Helgoland.
<i>Stettin</i>	<i>Luurejõud. j.</i>	09 10	09 15	Vajan kiiresti abi. Üks vastase ristleja kolme flotilliga 142 e.
V-187	Köln	09 04	09 17	Peale varem teatatud kaks ristlejat 131 e.
V-187	Köln	09 05	09 18	Vastane kadus nähtavusest, kurss SO.
G-12	Köln	?	09 20	<i>Frauenlob</i> on tule all. Vastase destr. 146 e, kurss SW.
Torp. j. V	Luurej. j.	?	09 22	Olen vastase destr. tule all 146 c. Kurss SW.
<i>Ag-12</i>	Köln	?	09 23	Kuus vast. ristlejat 132 e.
<i>Frauenlob</i>	Köln	?	09 23	Olen tule all. Vast. destr. 146 c, kurss SW.
V-190	Köln	?	09 24	Näen kuus vastase ristlejat 123 e.
<i>Seydlitz</i>	Danzig	09 10	09 28	Väljuge viivitamatult.
I torp .poolfl.	Köln	09 29	?	Mind aetakse taga vastase kahe ristleja poolt 133 c.
V-191	Köln	?	09 43	Divisj. Ülemale. Vastase ristlejad pöördusid W 143 ruudus.

Kellelt	Kellele	A e g		Radiogr. sisu
		Saate	vastuv.	
<i>Seydlitz</i>	<i>Mainz</i>	09 22	09 47	Atakeerige vastase destr. tiivalt Helgoland'i juures. Mind atakeeriti vastase kahe a-laeva poolt 139 e. Kas võib <i>Moltke</i> ja <i>Von-der-Tann</i> saata toetusseks, kui nad on sõiduvälis.
<i>I torp. poolfl.</i>	<i>Köln</i>	09 50	?	
<i>Seydlitz</i>	Ülemjuh.	09 50	09 50	
(Signaaliga) <i>Frauenlob</i>	<i>Helgoland</i>	09 20	09 45	
<i>Seydlitz</i>	<i>Helgoland</i>	09 35	10 00	<i>Friedrich der Grosse</i> ja <i>Seydlitz</i> . Mind atakeeriti vastase kolme korstnaga ristlejate poolt koos destroieritega. Viimaseid 10. Väga elav tulevahetus. Vastane pöördus ära NW. Olen vigastatud. Kas võin minna sadamasse? 5 surnut, haavatuid raskelt — 13, kergesti — 19.
Ülemj.	Luurej. ülemale	09 30	10 03	
<i>Stettin</i>	<i>Seydlitz</i>	09 35	10 00	A-laevade atakeerimiseks valmis olla. Teostage õhuluuret NW suunas. Teatage vastase ristlejate jõud ja toetusjõudude suurus. Vastane suurte jõududega: üks ristleja 20 destroierit. 154 e ja 155 e on kahtlased miinide poolest.
Ülemj.	<i>Seydlitz</i>	10 08	?	<i>Moltke</i> ja <i>Von der Tann</i> võivad väljuda teie direktiividega, kui vastane ei ole lahkunud.
<i>Stettin</i>	<i>Seydlitz</i>	10 10	10 12	Astusin lahingusse destr. ruudus 133 e.
<i>Helgoland</i>	<i>Seydlitz</i>	10 05	10 20	Üks vast. ristleja ja 20 destr. tulistavad <i>Stettin</i> 'i. Meie destr. W suunas. Nägin selgesti üht tabet vastase destroierisse. Õhujõude tulistati tagajärgedeta.
<i>L-3</i>	Luure juh.	09 10	10 32	Kell 08 50 pöördusin ära vastase ristlejast r. 142 e. Pöördun tagasi tehnilistel põhjustel.
<i>Strassburg</i>	<i>Stettin</i>	10 55	11 00	Viibin ruudus 138 e, näidake kurss ja koht.
<i>Seydlitz</i>	<i>Stralsund</i>	sign.	11 00	Väljuge viivitamatult <i>Köln</i>'ile appi.
<i>I torp. poolfl.</i>	<i>Köln</i>	11 00	11 13	Kell 10 00 atakeeriti mind a-laevade poolt 139 e.
(vanad) <i>V-191</i>	<i>Köln</i>	11 00	11 20	Divisj. Ülemale. Kaks vastase ristlejat, milledest teatasin täiendavalt, pöördusid 139 e W poole.
<i>Strassburg</i>	<i>Helgoland</i>	11 20	11 22	Teatage <i>Stettin</i> 'i asukoht.
<i>Strassburg</i>	<i>Helgoland</i>	11 20	11 25	Minu asukoht 135 e. Kurss NW kiirus 24 s.
<i>Seydlitz</i>	<i>Danzig</i>	11 25	11 30	Pöörake Elbe jõe suudmesse.
<i>Seydlitz</i>	Ariadne Niobe	?	11 33	Kui võite, minge toetama.
Side p.	Ülemj.	telef.	11 35	Telegramm Helgolandist. Tuul ONO, udu, nähtavus 4 miili. Telegraafiühendus Wilhelms-haveniga ei ole sisse seatud.
<i>Seydlitz</i>	<i>Moltke</i>	11 30	11 35	Asuge ankrule Schillingi reidil. Valmis olla väljasõiduks.
<i>Köln</i>	Ülemj.	10 55	11 38	123 b ja 133 e kahtlane miinidest.
<i>Danzig</i>	<i>Seydlitz</i>	11 45	11 48	Asun 158 e. Kas minna tagasi.
<i>I torp. poolfl.</i>	<i>Köln</i>	11 50	ei võetud	<i>I poolfl.</i> (vanad torp.) Schellebrünneni poi juures. V — 187 puudub. G — 193 valveliinil.
	<i>Rostock</i>		vastu	093 e. Kurss N, 23 sõlme.
<i>Mainz</i>	<i>Strassburg</i>	11 46	11 50	Astusin lahingusse vastase destroieritega kurss NW.
<i>Strassburg</i>	<i>Stettin</i>	11 55	11 57	Oodake käsku Elbe jõe suudmes.
<i>Seydlitz</i>	<i>Seydlitz</i>	11 57	12 00	Raskesti vigastatud. Mõlemad katlad rivist väljas.
?	München Danzig ?	?	12 07	Astusin lahingusse 133 e. On näha vastase vigastatud destroiereid. Lahing katkes. Torpeedoataak tagasi löödud. Raadio välja viidud. 4 surnut, 12 haavatut. <i>Stettin</i> .
<i>Helgoland</i>	<i>Seydlitz</i>	11 35	12 08	

Kellelt	Kellele	A e g		Radiogr. sisu
		Saate	vastuv.	
<i>Strassburg</i>	<i>Seydlitz</i> <i>Köln</i>	12 08	12 13	Astusin lahingusse kahe vastase ristlejaga ja destr. flotilliga 122 e. Kurss NO.
<i>Köln</i>	<i>Mainz</i>	12 03	12 13	Näidake asukoht, tulen appi.
<i>Helgoland</i>	<i>Seydlitz</i>	11 00	12 15	Pukseerin — V—3? T—33 Helgoland, siis lähen Wilhelmshaveni. <i>Frauenlob</i> .
Ülemj.	Luurej. ülem.	Sign.	12 15	Hoidke oma jõud valmis. Tegevuskava oleneb vastase operatsioonidest.
<i>Köln</i>	<i>Mainz</i>	12 20	12 20	Näidake koht.
<i>Seydlitz</i>	<i>Köln</i> <i>Danzig</i>	12 19	12 21	Minge viivitamatult <i>Strassburg</i>'ile appi.
<i>Seydlitz</i>	Ülemj.	?	12 25	Saadat <i>Moltke</i> ja <i>Von-der-Tann</i> 'i Schilling'i reidile.
<i>Strassburg</i>	<i>Köln</i>	12 25	12 28	121 e. Kavatsen liikuda W kursiga.
<i>Stralsund</i>	<i>Mainz</i>	12 30	12 30	148 e. Märkasin a-laevu.
<i>Stettin</i>	<i>Seydlitz</i> <i>Seydlitz</i>	12 20	12 32	133 e. Lahing lõppes. Destroiereid aetakse taga. Mõned on nähtavasti vigastatud.
<i>Stettin</i>	<i>Köln</i>	12 32	12 45	Koht 151 e. Kurss WtN, 23 sõlme.
<i>Strassburg</i>	<i>Mainz</i>	?	12 50	117 e. Vastane S. <i>Köln</i> 'i asukoht 116 e. kurss N.
<i>Mainz</i>	<i>Seydlitz</i>	12 54	12 55	Astusin lahingusse destroieritega.
<i>Köln</i>	<i>Mainz</i>	12 58	13 09	Koht 116 c. Kurss N.
<i>Seydlitz</i>	<i>Strassburg</i> <i>Köln</i>	12 55	13 00	Kõikide destroierite (vanad) divisjonide ülematele. Ajage taga vastase a-laevu 147 e.
<i>Mainz</i>	<i>Köln</i>	12 45	13 07	Kaitske lahe sissekäiku plaanikohaselt.
<i>Ariadne</i>	<i>Köln</i>	12 45	13 07	Mind ajavad taga vastase soomusristlejad. — (Viimane <i>Mainz</i> 'i raadio).
<i>Seydlitz</i>	<i>Moltke</i> <i>von der-Tann</i>	13 07	13 10	Järgnen. Ruudus 135 e.
<i>Stralsund</i>	Laevastik	?	13 14	Väljuge appi. Tulen järele (ometi kord).
<i>Köln</i>	<i>Seydlitz</i>	?	13 32	Astusin lahingusse kergeristlejatega. Kurss Ost.
<i>Stralsund</i>	<i>Seydlitz</i>	?	13 40	Astusin lahingusse... destroierit...
<i>I poolfl. torp.</i>	<i>Helgoland</i> <i>Köln</i>	12 20	13 50	Kölni raadiojaam on nähtavasti rivist väljas.
<i>Stettin</i>	Laevastik	14 05	14 10	V—187 hukkus. G—11 ja G—9 päästsid 44 meest 133 e.
<i>Stettin</i>	<i>Kolberg</i>	?	14 10	Vastase soomusristlejad 127 e.
<i>Seydlitz</i>	<i>Moltke</i> <i>von der-Tann</i>	14 10	?	Mõned soomusr. 127 e.
<i>Strassburg</i>	<i>Seydlitz</i>	14 08	14 12	Minge 128.
<i>Stralsund</i>	<i>Seydlitz</i>	14 08	14 12	105 e. NNW, 24 s. ajavad taga soomusristlejad.
<i>Stralsund</i>	Laevastik	?	14 15	Lahingus 122 e kolm vastase ristlejat linnade tüüp. Kurss Ost. Vastase kurss ONO.
<i>Strassburg</i>	Laevastik	14 20	14 30	Astusin lahingusse vastase kahe ristleja koondisega. Kurss S.
<i>Stettin</i>	<i>Seydlitz</i>	14 21	14 35	Lahingus kahe ristlejaga. Linnade tüüp. 104 e, kurss Ost.
Ülemj.	I ja II lahingu-laevade koondis	14 25	?	<i>Ariadne</i> on raskesti vigastatud 191 e.
<i>Strassburg</i>	<i>Seydlitz</i>	14 33	14 35	Tõstke aur kohe kiiresti.
<i>Strassburg</i>	Laevastik	14 35	?	117 e. Vastase soomusristlejate koondis.
Ülemj.	Luurej. ül.	14 30	14 35	117 e. Vastase I lahinguristlejate koondis. Kurss SW.
Ülemj.	Luurej. ül.	15 06	?	Kutsuge ära kõik kergeristlejad.
				Lahinguristlejail mitte atakeerida vastase lahinguristlejaid.

Ülemjuhataja lipulaev *Friedrich der Grosse* seisis *Wilhelmshavenis*, luurejõudude ülem *Seydlitz*'il, millel remonteeriti jahutajat. Torpeedojõudude ülem oli hukkunud *Köln*'il.

Eelmised radiogrammid, mis tõime järjekorras, kujutavad tervet seda materjali, mille järele võib nüüd otsustada, missugustes side-tingimustes teostus operatsioon.

Valves olevad k.-ristlejad said korralduse atakeerida inglise destroyereid, kuna esines soodus juhused atakeerida neid suuremate jõududega enne veel, kui inglased jõuavad lahkuda *Helgoland*i lahest. Kell 09 00 said *Danzig* ja *München* käsu väljuda valvejõudude toetuseks ning kell 09 22 sai *Mainz* korralduse atakeerida vastase destroyereid *Helgoland*i juures tiivalt. Moment näis saksa juhatusele olevat äärmiselt soodus. Tehti katse teostada õhuluuret, kuid see, nagu teada, ei andnud tagajärgi osalt halva nähtavuse tõttu. Kuid nähtavuse tingimustest ei informeeritud kuni kella 11 30.

Teine faas algas saksa k.-ristlejate vastutegevusega. Lahinguristlejad olid valmis, kuid nad ei väljunud, kuna kergeristlejaist näis olevat täiesti küllalt.

Kell 11 35 telegramm *Helgoland*ist andis esimesed teated halvast nähtavusest ja lahinguristlejaile anti käsk olla valmis väljastõiduks. Tekkis kahtlus, kas ei ole vaja viimaks tugevat toetust. See, et k.-ristlejad võivad sattuda vastase poolt hästi organiseeritud lõksu, ei tulnud arvesse.

Radiogramm *Mainz*'ilt kell 13 00 oli esimeseks näpunäiteks, et vastutegevus ei õnnestunud, kuid kinnitamist ta ei leidnud. Hilisemaid teateid sellelt ristlejalt ei järgnenud. Nagu me teame, hävitati ta varsti inglise I k.-ristlejate koondise poolt.

Pärast *Mainz*'i viimast radiogrammi väljusid *Moltke* ja *Von-der-Tann* ning neile järgnes veidi hiljem *Seydlitz*, kuid ka need jõud ei olnud küllaldased *Beatty* lahinguristlejate vastu.

Mainz, *Köln* ja *Ariadne* sattusid lõksu, kuid nende saatuse jäi saksa juhatusele teadmatuks. *Stralsund*'i ja *Strassburg*'i radiogrammid kell 14 12 ja kell 14 30 märkisid küll tunduvaid inglise jõude, kuid alles kell 14 35 *Strassburg*'i

teatest selgus vastase lahinguristlejate kohalviibimine. Olukord selgus, kuid ainuke mõistlik korraldus — k.-ristlejate ärakutsumine — hilines. Teiste k.-ristlejate tagasitõmbumine on seletatav vaid õnneliku juhtumiga.

Strassburg'i raadio hoiatas veel õigel ajal saksa lahinguristlejaid tunduvalt ülekaaluka vastase jõududest. Nüüd, kus aastad pärast lahingut on kõik asjaolud täielikult valgustatud, pole raske leida vigu. Iseasi on neid aga ette näha. Siiski tehtud vigade uurimine võimaldab tulevikus neist hoiduda.

28. aug. juhtumite arutus selgitab rea huvitavaid andmeid.

On päris kindel, et ülemjuhataja ei oleks alustanud vastutegevust ilma tugevate toetusjõududeta, kui ta vähemalt ühelki valvelaevalt oleks saanud teate halvast nähtavusest; ta oleks sel juhul kindlasti arvestanud Saksa lahe läheduses tugevaid vastase toetusjõude, mida aga valvelaevad ei näe. Õhuluure ei suvatse- nud ka informeerida nähtavusest — nii tähtsast faktorist operatsioonis, mis näitab, et vastav isiklikkoosseis ei arvestanud selliste teadete tähtsust.

See näide näitab selgesti, et veel rahuajal tuleb isiklikku koosseisu ses mõttes ette valmistada. Sõja ajal vähemad laevad, mis tegelevad valveteenistusega, komplekteeritakse kindlasti koosseisuga, mis pole läbi võtnud mere- sõja normaalkursust, kuid nende teadaannete täpsusest ja selgusest võib tihti oleneda operatsiooni edu.

Side peab olema korraldatud nii, et rida laevu võiks ühel ja samal ajal ühenduses olla juhatusega olenematult õhkkonna teadetega küllastumisest. Tehnika peab leidma ka väljapääsu vastase segamise vastu radiogrammide edasiandmisel. Suuremal osal saksa ristlejaist viidi raadioeadeldised rivist välja juba lahingu esimesil minuteil; sel põhjusel k.-r. *Köln* ja *Mainz* ei saanud ka teatada neist vastase jõududest, mis nad hävitasid.

Sellekohaselt leiame kõigil tänapäeva mood- sail sõjalaevul abiraadiojaamu ja ka tagavara- antenni, mis on kergesti vajaduse korral lahingus ülesseatavad. Nende puudusel kriitilisel momendil võib side katkeda ning operatsioon võib luhtuda.

Ksv.

IF-MA A. MARKOVITSCH

TALLINN, VIRU TANAV 15.

Telefon 447-52.

SUURIM VALIK KULD-, HÖBE-, ALPAKA- JA KRISTALLASJU.

Põranda-, sein-, kamina-, laua-, auto-, tasku-, käekelli ja stoppereid parimaist Šveitsi vabrikust nagu: „Zenith“, „P. Buhre“, „Tavannes Watch“, „Eterna“, „Junghaus“. Alati saadaval kohaseid spordiauhindu ja juubelikinke. Müük suurel ja väikesel arvul. Soodsad hinnad.

A-laeva torpedootaagist pimedas.

V.-leitn. N. Valge, VR II/3.

Maailmasõjas asetleidnud torpedootaake võib liigitada ka selle järele, kas atak sooritati hea või halva nähtavuse olukorras.

Käesolevas artiklis püüame esile tuua ja vaadelda neid a-laevade atake, mis teostati öösel, udus ehk halva nähtavuse juures, ühendades neid lihtsuse mõttes öösiste atakide grupiga.

Vaatluse alla tulevad ainult atagid sõjalaevadele.

A-laevade öösiste torpedootakide omapärasusi olid: 1) atagid teostusid a-laevadele enimeste enamasti ootamatult, iseäranis sõja esimestel aastatel. Ootamatud olid nad ka atakeeritavatele sõjalaevadele.

2) Atak vastasele teostus alati pealvee seisukorras kas positsioonil või manövrerimisel.

3) Märki liikumise elementide kindlaks määramine teostus puudulikult. Liikumise suuna, kursinurga ja kiiruse määramine ainult silma järele, järelikult suurte eksimustega, sellega ka atagi tagajärg küsitav.

4) Komandörikt nõudis ootamatu olukord kiiret hinnangut, otsuse tegemist, umbkaudset positsiooni kursi valikut jne.

Kaitse puudumine a-laevade vastu (öösel asus harilikult rivi lõpus), mille tõttu langes ära läbimurde tarvidus.

6) Atak iseenesest oli enam varjatud kui päeval, järelikult a-laevale vähem ohutu, loomulikult, kui ataki ei sooritatud liiga teraval kursinurgal, millal atakeerija ise satub rammimishädaohu. Tab. 1. iseloomustab a-laevade öiste torpedootakide arvu ja tagajärgi sõjalaevade vastu. Samuti nähtub siit, et a-laevad juba Maailmasõjas vaatamata asjaolule, et nad tol ajal öösisteks atakideks olid vähe ette valmistatud, osutusid ka selles tegevuses mõjuvaks relvaks.

Tab. 1.

A-LAEVAD	Atakide arv	Nendest		Atakide arv prots. üldol. atak. sõjalaevadele	Õnnestunud atake	
		päeval udus	öösel kuivalg.		Arv	%
Saksa . . .	14.	2*	3*	5,0	10	71,4
Inglise . . .	5	—	3*	3,7	3	60,0
Vene . . .	1	1*	—	2,6	—	—
Prantsuse . .	1	—	—	5,3	—	—
Itaalia . . .	1	—	1*	7,8	1	100,0
Kokku	23	3	7	4,5	14	63,6

*) umbkaudsed arvud.

Arvuliselt sooritasid öösi torpedootaake vaenlase sõjalaevadele kõige rohkem saksa a-laevad. Viimased, olles arvuliselt juba ülekaalus, viibisid ning tegutsesid kõikidel meredel ja kohtasid ka enam kui teiste riikide a-laevad vaenlast, kes a-laevade ähvardusel eelistasid liikuda rohkem pimedas. Inglise a-laevad luurasid süstemaatiliselt vaenlase a-laevu nende baaside läheduses, kus viimased sageli olid liiga vähe ettevaatlikud, millist asjaolu inglased kasutamata ei jätnud. Teiste sõdivate poolte a-laevad teostasid öisi torpedootaake ainult üksikuil juhtumil. Võrreldes a-laevade päevaste ja öösiste õnnestunud torpedootakide andmeid, selguvad öösiste atakide paremused, vaatamata nende peamisele puudusele — märgi liikumise elementide ebatäpsus. Keskmise õnnestunud öösiste atakide protsent on 63,6, päevaste atakide — 45,2. Inglise a-laevastikus oli see protsent veelgi suurem, ehkki torpedeeritavad märgid enamikus juhtusid väikesed olema. Mainib märkimist, et Maailmasõja lõppaastal oli õnnestunud öiste atakide protsent kõige kõrgem, nimelt 100. Paistab, et saksa a-laeva ohvitserid mitte juhuslikult ei eelistanud öösi kohtamisi vaenlasega, kuna selles olukorras vaenlase kaitse sügavuspommide efektiivsus oli märgatavalt väiksem.

Ainult Mustal ja Marmara merel ei leidnud öised torpedootaagid aset: enamik neist oli Põhjameres — 6, ülejäänud: Atlandi ookeanis 5, Vahemeres 5, Aadm. — 3, Baltim. — 2 ja Egeuse m. — 1.

Järgnevas tab. 2 on toodud andmed a-laevade poolt öistes torpedootakides rünnatud sõjalaevade tüüpidest. On tähelepanev, et kõige rohkem on atakeeritud a-laevu, kusjuures sakslaste kõik kolm ataki inglise a-laevadele ebaõnnestusid, kuna kõik inglaste poolt atakeeritud vastase a-laevad hukkusid. See on ka arusaadav, kuna inglased mõnede oma a-laevadega (tüübid E ja C) eriti olid kogunud vaenlase a-laevade jälitamises ja enam ette valmistatud öösistes torpedolasetes.

Et laevade öised atagid on juba Maailmasõjas tõhusad olnud, seda püüdsid selgitada toodud tabelid. Kirjeldame mõningaid üksikuid tüüpilisi kui ka omapäraseid öisi atake, mis aitaksid näidata piltlikult öise a-laeva torpedootaagi paremust võrreldes päevasega.

Päeval, 31. dets. 1914. a. saksa a-laev U-24 kohtas Inglise kanalis inglise lah.-laevade V

Tab. 2.

ALLVEE-LAEVAD	Atakide arv	ATAKEERITUD SÕJALAEVAD									
		Lahingu-ristlejad	Lah.-laevad enne dred. tüüp	Soomus-ristlejad	Kergeist.	Destroilerid	A-laevad	A-laeva löksud	Suuremad abilaevad	Vähemad abilaevad	
Saksa . . .	14	—	4	—	—	—	3	1	5	1	
Inglise . . .	5	1	—	—	—	1	3	—	—	—	
Vene . . .	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
Prantsuse . . .	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
Aust.-Ung. . .	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
Kokku	22	1	4	1	1	1	7	1	5	1	
%	—	4,5	19,5	4,5	4,5	4,5	31,8	4,5	22,7	4,5	

eskaadrit. *U-24* järgnes eskaadrile, minnes viimase taga väljaspool nähtavuse piirkonda. Pimeda tulekul vähendas eskaader tormi tõttu kiirust. Kell 02 20 *U-24*, olles pealvee, torpedeeris eskaadri rivi viimast laeva *Formidable* ning tabas. Kuna lahingulaev sai ainult kreeni 20°, kuid ei vajunud, otsustas *U-24* komandör teda rünnata uuesti teisest pardast, mis ka

teostus 45 minutit hiljem. Torpedo tabas ning lah.-laev hukkus. Teine analoogiline juhtum oli 26. apr. 1915. a., kui Austria a-laev *U-V* märkas Otranto väinas prantsuse ristlejat *Leon Gambetta*. Hea nähtavuse ja vaikse ilma tõttu otsustas *U-V* komandör ataki mitte teostada, vaid jälgida ja oodata soodsamat juhust pimeda tulekul. *U-24* torpedeeris ja uputas ristleja samal öösel, jäädes ise pealvee seisukorda.

Tundub, et see taktiline võtte, nimelt vaenlase laevade jälitamine päeval, tema tegevuse, kursside jne. äramääramine selleks, et pimedas rünnata, on väga otstarbekohane ka kitsastes mereoludes. Ja lõpuks kokku võetult:

1) A-laevade õiste torpedootaakide keskmine tabamuse protsent oli Maailmasõjas suurem kui päevane.

2) A-laev on öösi enam kaitstud vaenlase sügavuspommide eest.

3) A-laevade tegevus tulevikusõjas ei piirdu kindlasti mitte ainult teotsemisega päeval, vaid arvesse võttes praegusaja tehnilisi uuendusi, öine ataki tähtsus suureneb — kitsastes mereoludes kindlasti enam kui ulgumerel.

Kiirmootorpaadid.

Meile teatatakse:

Suure kiirusega ujuvabinõude areng on eriti viimaste aastate jooksul olnud väga edukas ja selles arengus on *J. Samuel White & Co., Ltd., of Cowes, Isle of Wight, Inglismaal*, osa võtnud tähelepanu väärivate tagajärgedega; tehas on ehitanud igasuguseid kiireid laevu alates suurte flotilli juhtlaevadega ja lõpetades väikeste kiirete sidepaatidega. Mitu aastat on tehas püüdnud üksikasjalistele katsetele kiirmootorpaatidega, olles veendunud, et väga kiired MTP ja muud kiired jõud osutuvad tulevikus möödapääsemata vajaduseks kõigis laevastikes; tehas on nüüd täiesti võimeline oma väärtuslike kogemustega osa võtma kõigist võistlustest väga kiirete laevade ehitamisel ja esitama igasuguseid ajakohaseid projekte sel alal.

Käesoleva kirjutise iseloom ei võimalda anda täielikku ülevaadet tehaste poolt ehitatud mitmesuguste kiirete laevatüüpide kohta, kuid järgnevad andmed eriti märkimisväärsete näidete kohta peaksid lugejaid huvitama.

Aasta alul Poola Vabariigi üleantud flotilli juhtlaev „*Grom*“ täitis kõigiti edukalt lepingutingimused, mis fikseeriti Poola merejõudude juhataja admiral Swirski nõuete kohaselt paarikuulises edukas koostöös Poola mereväe eriteadlastega.

„*Grom*“i“ tähtsamad andmed on: (vt. ka „*Merendus*“ nr. 4 — 1937. a.)

Pikkus, suurim 374'0", veeliinil 365'0"; Laius, suurim 37'0", veeliinil 36'1".

Standard-veeväljasurve 2000 tonni, süvis 10'3", isiklik koosseis 190 m.

Relvastis: 7—4.7", suurt. 2—40-mm õk.-s. paarisalusel; 2 kolmetorulist 533.3-mm torpedoaparaati, 2 sügavuspommide heitjat.

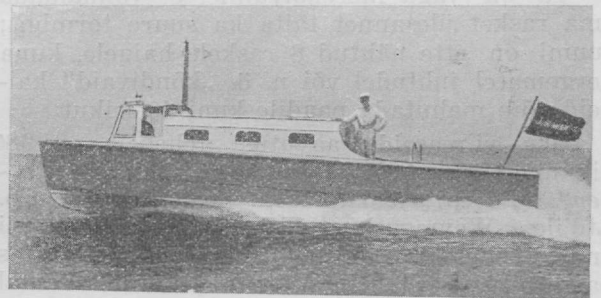
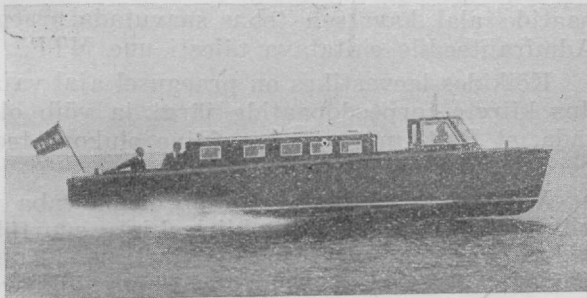
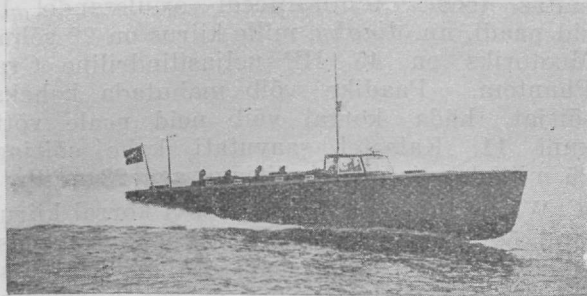
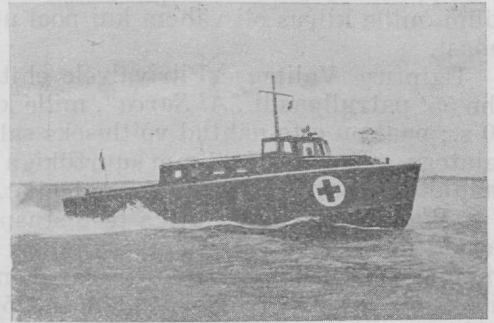
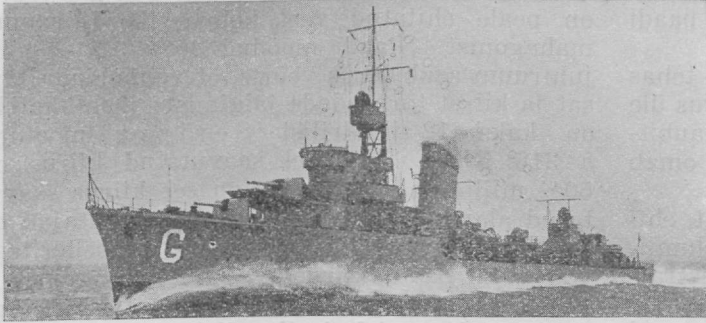
Pea masinad: Kaks komplekti Parsons'i kaheastmelisi turbiine hammasülekanedega, iga seadis eri masinaruumis.

Katlad: 3 veetorukatelt, töösurvega 385 lbs ruut-tollile ja 200° ülekuumendusega; kaks katlaruumi.

Kere ehituses kasutati pea eranditult galvaniseeritud laevaterast; laeva vöör on tugevdatud navigeerimiseks jääs.

„*Grom*“i“ sõsarlaev „*Blyskawica*“ on ehitatud samadel andmetel ja tema üleandmisega omab Poola kõige moodsamaid flotilli juhtlaevu maailmas — suured, kiired, võimsad ja tugevasti relvastatud.

Kiiretest mootorpaatidest võiks mainida eeskätt Briti Admiraliteedile ehitatud 45' *Picketboat*'i, mis mahutab vähemalt 40 meest ja omab 24-sõlmelist kiirust. See paat omab oma erilise kereehituse tõttu eriti häid mere-



(1) Flotilla Leader „Grom“, 2,000 tons standard displacement, for the Polish Government. (2) 45-ft. Hospital Launch for the British Admiralty. Speed 20 knots. (3) 55-ft. Patrol Launch „Al Sarea“ for the Egyptian Government' Speed over 40 m. p. h. (4) 45-ft. Picket Boat for the British Admiralty. Speed 24 knots. (5) „Lady Craven“, 38-ft. Hydroplane for the Whitehead Torpedo Co., Ltd., Weymouth. Speed 44 knots. (6) 35-ft Cabin Launch „Blue Flash“, constructed throughout of aluminium alloy, for use of the builders for demonstration purposes. Speed about 40 m. p. h. (7) 16-ft. Speed Dinghy for the British Admiralty. Speed 23 knots.



A MOTOR TORPEDO BOAT OF SPECIAL DESIGN FOR THE BRITISH ADMIRALTY IS BEING CONSTRUCTED BY THE FIRM.

J. SAMUEL WHITE & Co., LTD.

COWES, ISLE OF WIGHT, ENGLAND.

Builders of Destroyers and other Warships, Passenger Vessels, Yachts, Motor Torpedo Boats & other High-Speed Craft, Lifeboats, Launches & other small craft, Land & Marine Boilers and Oil Fuel Installation.

omadusi ja manööverdab ka tugevas lainetuses suurepäraselt; paat asendab laevastikus endist tüüpi, mille kiirus oli vähem kui pool uue paadi omast.

Egiptuse Valitsuse Piirivalvele ehitas tehas ühe 55' patrullpaadi „*Al Sarea*“, mille kiirus üle 40 s.; paat on ette nähtud võitluseks salakaubitsejatega, relvastatud 37-mm suurtükiga ja omab raadiotelegraafi ja -telefoni seadeldist.

„*Blue Flash*“ on kajutiga teenistuspaat, ehitatud üleni erilisest mereveekindlast alumiumiumist ja kasutatakse tehases demonstrotsiooni otstarbeks; paadi mõõdud on 35'×9'3"×1'10½"; tal on kolm mootorit, mis annavad ligi 40 s. kiiruse; paat on väga kerge ehitusega, luksuskajut mahutab vabalt 10 isikut.

Ambulantsipaati Briti laevastikule. See tüüp on eriti projekteeritud haigete veoks igasugustes ilmastiku oludes.

Paadi mõõdud on 45'×9'6"; kaks kuuesilindrilist Parsons-mootorit; kiirus 20 sõlme.

Paat on ehitatud mahagonist kahekordse kerega, nelja veekindla vaheseinaga.

Ta on väga merekõlvuline, et võimaldada oma rasket ülesannet täita ka suure tormiga; ruumi on ette nähtud 8 raskele haigele, kuna kergematel juhtudel või n. ö. „kõndivaid“ kai-geid võib mahutada paadile kuni 40 isikut.

Üks viimaseid saavutusi tehasele on 38' pikkune torpeedode jälgimise paat „*Lady Craven*“, mis ehitati The Whitehead Torpedo Co. Ltd'ile, Weymouthis. Tehase ülesandeks oli anda vähemalt 40 sõlme kiirust, kusjuures paadi pikkus ei tohtinud ületada nim 38'; samal ajal pidi kere küllalt vastupidav olema, et ületada Weymouthi lahe ilmastiku oludest tingitud raskusi aastaaja peale vaatamata, kuna torpeedolasked toimuvad seal pea igapäev kogu aasta jooksul.

Ülesanne lahendati kahekordse mahagoni-kere ehitusega, kusjuures paadi põhjale võõris on peale ehitatud veel kolmas kord, samuti mahagonist. Paadi mõõdud 38'×9'6"×4'7"; juhuruum asub päris võõris, et võimaldada täpsat ja kiiret torpeedode jälgimist; jõuallikateks on kaks 12-silindrilist Scripps mootorit à 316 BHP. Katsetel saavutatud kiirus oli 50½ miili/tun.; seejuures on see kiirus saavutatud alandatud tiirude arvuga ja ehitajad on veendunud, et veidi suuremate propelleritega võib selle paadi kiirust veelgi tõsta.

Kiirmootorpaatide väikseima esindajana ehitas tehas Admiraliteedi eriülesandel 16' sidepaadi, nn. *dinghy*, mille kiirus on 23 sõlme. Mootoriks on 45 HP neljasilindriline Gray Phantom. Paadike võib mahutada kaheksa sõitjat, häda korral võib neid peale võtta kuni 11. Katsetel saavutati kahe sõitjaga 25 miili tunnis, nelja sõitjaga aga 23 miili.

White'i tehas võib anda soovi korral kiirusi kuni 50 sõlmeni ja ta on praegugi kibedasti ametis väga kiirete üksuste ehitamise ja katsetamisega; revolutsioonilise pöörde kiirmootorpaatide alal kavatseb tehas saavutada praegu Admiraliteedile ehitatava täiesti uue MTP.

Kõikides laevastikes on praegusel ajal vajadus kiirete torpeedopaatide järgi ja võib oletada, et Balti mere geograafiline olukord teeb need paadid mõõdapääsmatuks.

Väljapääs Balti merest peab olema vaba ja kiirpaadid torpeedode ja kiirlaskjate suurtükidega on ideaalsed selleks otstarbeks. Kuigi säärane paat maksab vaid ühe kümnendiku või veelgi vähem moodsa destroyeri hinnast — on tal kõik abinõud vastase kõige suurema laeva hävitamiseks, omades seejuures liikuvust, mis teeb temast tabamiseks peaaegu võimatu märklaua.

K. L.

Kaubalaevastik sõja korral.

Leitnant R. Kokk.

Meresõja ajalugu näitab, et kõigis sõdades, millest merevägi on osa võtnud, on laevastiku, resp. mereväe üheks peamiseks ja tähtsaimaks ülesandeks olnud kaitsta omamaa merekaubandust ja hävitada vaenlase merekaubandus. Tüüpilise näitena võime tuua lähemast minevikust — Maailmasõja ja olevikust Hispaania kodusõja. Maailmasõjas liitlaste laevastike õigemini inglise laevastiku ülesandeks oli hoida meri vaba kasutamiseks oma ja sõbralike — neutraalriikide kaubalaevadele, kuid hävi-

tada täieliselt keskriikide kaubandus. Vastupidiselt — sakslasil oli eesmärgiks hävitada liitlaste merekaubandus. Ka olevik — Hispaania kodusõda, annab reljeefse pildi merekaubanduse kaitse küsimusest sõja korral.

Kuid merekaubanduse kaitse küsimus ei puuduta mitte ainult mereväge üksi, sest siia hulka kuulub lahutamata osana merekaubanduse kandja ise. — kaubalaevastik. Ja käesolev artikkel tahab peamiselt puudutada neid

nähteid, mis sõja korral puudutavad kaubalaevu, nende juhtivat koosseisu ja meeskonda.

Kaubalaevade hävitajateks võivad olla sõja korral pealveesõjalaevad, allveelaevad, miinid ja lennukid. Need neli sõjapidamise vahendit kujundavad siis hädaohu, mille vastu kaubalaeval tuleb sõja korral võidelda ja millede eest neid tuleb sõjalaevastikul kaitsta. Et mitte luua illusioone võttes minevikust mõningaid üksikjuhtumeid reeglina, siis mainin kohe alguses tõsiasi, et ükski harilik (mitte relvastatud) kaubalaev ei ole võimeline aktiivselt võitlema ülalnimetatud hävitamisvahendite vastu, vaid kokkupuutel nendega on kaotajaks pooleks kahtlemata kaubalaev. Kuid on küllaldaselt abinõusid, mida kaubalaev võib tarvitusele võtta sõja korral, et vähendada hädaohu. On ju selge, et ükski sõjalaevastik tänapäeval ei saa kunagi igal pool merd valitseda ja seega kaitsta oma kaubalaevade liikumist. Siin jäävad ikkagi vastasele laialdased võimalused kasutada oma leidlikkust ja atakeerida kaubalaevu. Seepärast on enam kui kindel, et kaubalaeval tuleb sõja korral tihtigi iseseisvalt minna vastu hädaohule, kui pole sõja algusest peale sisse seatud konvoisüsteem tervel teekonnal ulatusel.

Vaadeldes kaubalaevade hävitajate tegevust näeme, et Maailmasõjas hävitasid need kaubalaevu alljärgnevalt:

Pealveelaevad	217	kaubalaeva kokku	600.000	tonni
Allveelaevad	5755	" "	11.000.000	"
Miinid	607	" "	1.100.000	"

Kokku 6579 kaubalaeva kokku 12.700.000 tonni

Kahjuks lennukite poolt hävitatud kaubalaevade kohta puuduvad andmed.

Vaadeldes neid arve, on küllaltki selge, kui võrd tõsine on sõja korral kaubalaevade kaitse küsimus. Veel rohkem tahaksin aga rõhutada asjaolu, et antud arvud on võetud terve Maailmasõja kestuse kohta. Kuid asjaolu on veelgi tõsisem, kui vaadelda teatud perioodi sõjast, kus sakslased koondasid kõiki oma jõu kaubalaevade hävitamisele. Illustratsiooniks olgu siin mainitud, et saksa allveelaevade poolt hävitati liitlaste kaubalaevu 22 kuu jooksul (s. o. jaanuar 1917 kuni oktoober 1918) 9.822.013 tonni. See oli periood, kus liitlased pidid peaaegu sõja kaotama, kuna seisukord oli äärmiselt raske; kaubalaevastiku tonnaž vähenes päev-päevalt ja ähvardas üldse kokku kuivada. Seisukorra päästsid Põhja-Ameerika Ühendriikide suured majanduslikud ressursid ja allveelaevade vastu võitlemise vahendite intensiivne areng ja nende kasutamise taktika.

Rahvusvahelisi reegleid kaubalaevade hävitamise suhtes sõja ajal on täieliselt ignoreeritud, nagu seda näitas kujukalt Maailmasõda ja näitab ka käesolev Hispaania kodusõda. Seepärast ei ole mingit alust oletada, et tulevikusõjas neid reegleid rohkem respektieritakse. Järelikult see küsimus kaubalaevade kaitse suhtes ei tule üldse kõne alla.

Rahvusvaheliste reeglite ignoreerimine mõjutab teataval määral kaubalaevade hävitamise mooduseid ja raskendab seega kaubalaevade kaitse küsimust. Seepärast pole liigne vaadelda veidi lähemalt, kuidas siis nüüd on kujunenud kaubalaevade hävitamine.

Pealveelaevad teevad seda suurtükitulega või siis torpeedoga, kusjuures ignoreeritakse täieliselt meeskonna päästmise küsimust. Allveelaevad kahtlemata atakeerivad torpeedoga tehes seda hoiatamata; soodsal olukorral võivad ette tulla ka juhtumid, kus ka allveelaevad kasutavad selleks suurtüki relvastist või harilikke lõhkelaenguid. Miinide oht on kahtlemata igal pool, kuna miinide panekuks kohtade valik on vaenlasele kahtlemata vaba ja panekut võivad soodustada nii peal- kui allveelaevad. Lennukid atakeerivad laevu pommidega ja kergete relvade tulega (kuulipildujad ja väikese-kaliibrilised suurtükid).

Allveelaevade ja miinide hädaohu eest ei või peaaegu kuskil julge olla, kuna allveelaevade tegevusraadiused on võrdlemisi suured, selle vastu pealveelaevade ja lennukite hädaohu kohta on võimalus teatud juhtumel oletusi luua.

Kaubalaevade kaitse võiks olla nn. individuaalne kaitse ja kollektiivkaitse. Individuaalne juhtumil, mida üksik kaubalaev enese kaitseks saab teostada ja kollektiivne juhtumil, kui kaitse on loodud sõjalaevastiku poolt.

Individuaalse kaitse alla koondaksin alljärgnevad moodused ja kaitsevahendid:

1. Relvastumine.
2. Suitsu- või udukatte tekitamise aparatuurid.
3. Paravanid.
4. Võrgud.
5. Värvimine maskeerimise otstarbel.
6. Juhtkonna ja meeskonna väljaõpetamine kaitsevahenditega teotsema kaitsetaktika kohaselt.

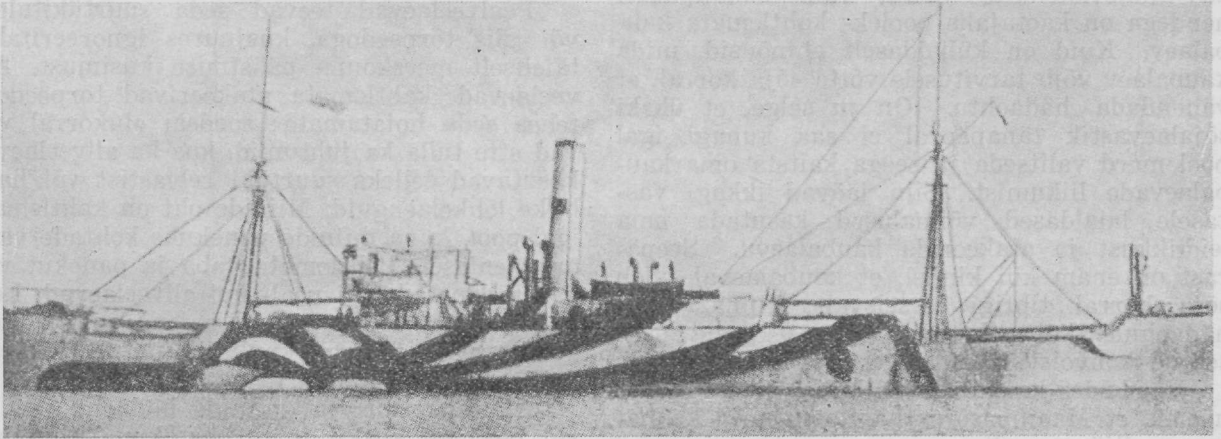
Kollektiivkaitse alla koondaksin alljärgnevad tegevused:

1. Patrullteenistuse teostamine laevastiku poolt hädaohtlikus rajoonis.
2. Traalimine.
3. Õhuluure teostamine.
4. Konvoeerimine.

1. Relvastumine oli esimene kaitseabinõu, millele Maailmasõja ajal liitlased mõtlesid. Kahtlemata on sellel kaitsevahendil rida positiivseid külgi, kuid selle läbiviimine tekitab raskusi. Kõigepealt peavad kaubalaevad improviseerima vastavad suurtükialused, mis tegelikult nii kerge ei olegi. Edasi peab riigil olema anda vastavaid suurtükke, kusjuures nende kaliiber ei saa olla alla 75 mm, kuna vähemakaliibrilised suurtükid ei täida oma ülesandeid. Seejuures need suurtükid peaksid siis ühtlasi olema ka õhukaitsesuurtükid. Kui näiteks

3. Paravanid on kaitsevahendid, mis on määratud miinide hädaohu vastu, järelikult ei paku nad kaitset ei allvee- ega pealveelaevade vastu, samuti ka mitte lennukite vastu. Paravan on proovitud ja võrdlemisi kindel abinõu miinide vastu, kuid ei paku ka absoluutset kaitset. Seejuures ei puudu temal teatud väikene negatiivne külg ja nimelt mõjub piiravalt manööverdamise võimele. See pole väga oluline siis, kui laev sõidab üksi, kuid ilmneb ravis (konvois) sõidul.

4. Võrkudega kaitsta kaubalaevu on Maa-



Laeva kuju maskeerimine värvimise teel.

kaubalaevale peale panna 2 — 100-mm õk-suurtükki, siis kahtlemata võiks ta suurtükitulega end kaitsta allveelaevade, MTP-de, vähemate vahilaevade, lennukite jne. vastu. Kuid siiski jääb rida võimalusi ka juba relvastatud kaubalaeva hävitamiseks, näiteks torpeedoga allveelaeval, pealveesõjalaeval (destroier, ristleja jne.). Seega võib kohe algul ütelda, et relvastumine kaitse probleemi üksi ei lahenda, kuigi inglased oli 1917. a. lõpuks relvastatud 4407 kaubalaeva.

2. Suitsu- või uduaparaadid tulid tarvitusele kaubalaevade kaitsevahenditena ka Maailmasõja ajal. Nii oli inglased neid aparate paigutatud kaubalaevadele novembrikuus 1918. a. tervelt 11.356. Nende aparate ülesandeks oli maskeerida kaubalaeva manööverdust, kui neid atakeeriti allveelaevade, pealveelaevade või ka lennukite poolt. Näib, et kõige edukamalt saab seda kaitsevahendit kasutada allveelaevade vastu, kuna allveelaeva vaateväli läbi periskoobi on võrdlemisi väike ja seetõttu manöövri varjamine suitsu- või udukatte all on kergem. Pealveelaevade ja lennukite suhtes ei anna see nii häid tagajärgi.

ilmasõja-aegne idee, millele pühendati tähtselt, kuid selle praktiline läbiviimine ei tahtnud esialgul kuidagi õnnestuda. Püsivad katsed ja usk asja edukusse töid viimaks ikkagi lahenduse ja 1918. a. võeti võrgud juba laialdasemalt tarvitusele. Kahjuks autoril puuduvad täpsemad andmed nende võrkude kohta ja seepärast ei saa kindlat seisukohta nende suhtes võtta.

5. Värvimine maskeerimise otstarbel levines laialt sõja lõpu perioodil. Idee seisneb selles, et laev värviti teatud värvidega laiguliseks olenevalt tingimustest ja ümbrusest, milles laeval tuli sõita. Säärase „kirju“ laeva atakeerimine allveelaeva poolt on märksa raskem, kuna laeva kurssi on raskem kindlaks määrata. Teatud ilmastiku tingimustel ei paista säärane laev ka nii kaugele kui harilik kaubalaev, mis on värvitud mustaks, valgeks või halliks.

6. Lisaks kõigele eelpooltoodule osutati Maailmasõja ajal tähtselt tähelepanu kaubalaevastiku juhtkonna ja meeskonna väljaõppele kaitsevahendite kasutamiseks kui ka informatsiooni saamiseks vaenlase taktikast. Seda teostati erialaliste kursuste näol, mida korraldas Admiraliteedi vastav osakond (Trade Divi-

sion). Kursused korraldati esialgul ainult ühes sadamas *Chatham*'is, kuid siis selgus, et nendest osavõtt oli nii suur, et neid kursusi tuli katkestamatult korraldada paljudes sadamates korraga. Sellele andis erilisel tõuget veel laevaomanike soov, et võimalikult kogu juhtkond teeks läbi vastavad kursused. Sejuures juba Admiraliteet sattus raskusisse, sest polnud võtta kuskilt niipalju instruktoreid.

Nendel kursustel õpetati ja valmistati ette:

- a) suurtüki meeskondi,
- b) raadiotelegrafiste,
- c) signaliste,
- d) juhtkonnale selgitati allveelaevade taktikat ja nende vastuabinõusid (erikursused).

Lisaks kursusile käisid laevades kohapeal instruktor-ohvitserid, kes õpetasid ja selgitasid tarvilisi küsimusi, ühtlasi korraldasid ka relvade järelevalvet.

Säärasel viisil instrueeriti ja õpetati välja 33 281 inimest igauks omal erialal. See arv kahtlemata illustreerib tehtud töö suurust, millest võime järeldusi teha, kuivõrd tähtsaks osutub too küsimus sõja korral.

Kollektiivkaitsevahendite detailsema arutuse jätan meelega kõrvale, välja arvatud konvoi-süsteemi vaatlamise, sest nendega ei tule kaubalaevade juhtkonnal ega ka meeskonnal otseselt kokku puutuda. Need on teatud rajoonides patrulleerimine sõjalaevade poolt, õhuluure teostamine ja traalimine. Nendest tegevustest ei tule kaubalaeval osa võtta, kuigi need tegevused viiakse läbi puht nende julgestamiseks.

Konvoi-süsteemi küsimus on aga niivõrd tähtis ja komplitseeritud, et sellele tuleb rohkem tähelepanu pöörata.

Vaatleme veidi lähemalt, kuidas ja milliseks see süsteem kujunes liitlaste juures maailmasõja vältel, kuna sellest võib siis teatud järeldusi teha.

Veebruaris 1917. a. kutsuti Admiraliteedis kokku konverents, millest võtsid osa Londoni sadama dokkides asuvate kaubalaevade kaptenid ja Admiraliteedi esindajad — mereväeohvitserid. Sellel konverentsil tõsteti Admiraliteedi poolt ametlikult üles küsimus konvoi-süsteemi sisseseadmisest ning konverents oli mõeldud kaubalaevade juhtide — kaptenite — arvamiste ja seisukohtade teada saamiseks. Konverentsil selgus, et kaubalaevade kaptenid ei leia võimalikuks rivis sõita rohkem kui 2—3 laevaga, kuna 1) laeva juhtkonnal puudub praktika sääraseks sõiduks ja 2) masina meeskond ei saa kindlat kiirust pidada sõe kvaliteedi varieerumise, vastava masina telegraafi

puudumise ja õppimatuse tõttu. Seega konverentsi tulemus ei olnud kuigi lootustäratav.

Kuid sellele vaatamata seati kõigepealt konvoi-süsteem sisse Inglise kanalis Prantsusmaale süsi vedavatele laevadele (märtsis 1917) ja aprillis 1917 ka Skandinaavia riikidega ühendust pidavatele laevadele. Sama aasta maikuus loodi Admiraliteeti eriline jaoskond nn. „Konvoi-jaoskond“ (Convoy Section), mis tegeles kõigi konvoisse puutuvate küsimustega. Selle osakonna juurde kuulus ka laevasõidu ministeeriumi esindaja, kelle ülesandeks oli korraldada laadimise ja lossimise kooskõlastamist, ja kooskõlastada konvoi nõudeid laevasõidu nõuetega. Samas osakonnas määrati üks isik, nn. „konvoide organiseerijaks“, kellele allus rida lisajõude. Selle jaoskonna ülesandeks oli organiseerida ja kontrollida konvoide kogunemist. Konvoide kursid ja kaitse korraldati aga hoopis teise osakonna poolt.

„Konvoide osakond“ moodustas sellega keskuse, kust kõik direktiivid konvoide organiseerimiseks läksid välja. Konvoide kogunemiseks määrati teatud sadamad ja nendes sadamatesse kodumaal kui ka välismaal määrati mereväeohvitserid ühes kantselejõududega, kes siis tegelikult kohapeal olid laevade koondajateks ja konvoide organiseerijaiks. Need ohvitserid andsid laeva kaptenile sõidukäsud (Sailing Orders) ja trükitud instruksioonid, kontrollisid, et laevad on korralikult varustatud konvois sõitmiseks ja informeerisid Admiraliteeti konvoi liikumisest. Igale konvoile määrati üks kaptenitest „Konvoi Commodoreks“ — kellele allus terve konvoi, ja seda juhtis seni kaua, kuni mõni saatelaev (sõjalaev) võttis konvoi juhtimise üle. Siis allus „Konvoi Commodore“ saatelaeva komandöriale. Eralduse märgiks kandis „Konvoi Commodore“ laev erilist vimplit. Konvoi commodoreks määrati harilikult reserv-mereväe-ohvitseri või kogenenumaid kaubalaeva kapteneid.

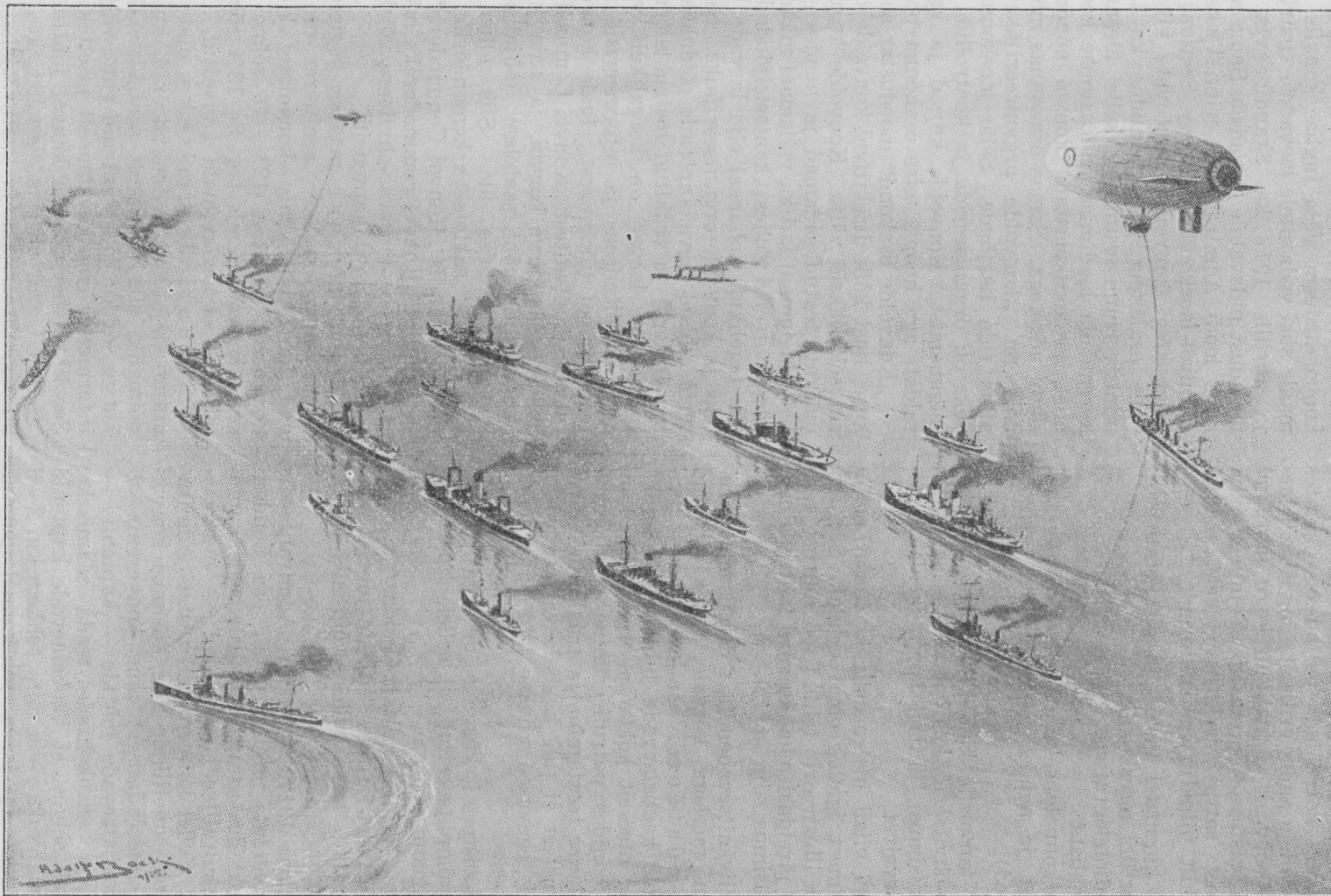
Konvoi kiiruse määras kogunemise sadama konvoi-ohvitser, seejuures eraldati laevad harilikult kahte konvoisse, kiiresse konvoisse, mis tegi 12½—16 sõlme ja aeglasesse konvoisse, mis tegi 8—12½ sõlme. Kuid oli ka veel aeglasemaid konvoisid.

Signaliseerimiseks olid kaptenile antud kirjalikud instruksioonid, kuid kui oli võimalik, siis harilikult saatelaeva komandör kutsus kokku kõik kaptenid enne väljasõitu ja informeeris oma kavatsusest ja ettekirjutusest. See lihtsustas märksa konvoi juhtimist.

Igal laeval oli üks signalist, kes tegelikult oli signalseerijaks ja vastuvõtjaks.

Peale selle harilikult „Konvoi Commodore“ laeval oli hea raadiojaam, millega peeti ühendust Admiraliteediga, saadi instruksioone ja

Maailmasõja-aegne kaubalaevade kaitse merematkal.



Sellise kaitse põhjustab vastase allveelaeva merel viibimine. Pildil kahekümmet kaubalaeva konvoeeringul 1 ristlaine, 7 destr. ja terve rida relvastatud kalalaeva.

informeeriti Admiraliteeti konvoi asukohast. Tihti Admiraliteet juhtis konvoid raadio teel ja muutis väljasõidu-sadamas antud instruksioonid, sest vahepeal olid mõned uued rajoonid muutunud hädaohtlikkudeks.

Konvoi kohale jõudmisel Inglismaa ranniku lähedusse võttis konvoi juhtimise ja selle kaitse üle selle rajooni ülem (Commander-in-Chief), kuhu konvoi jõudis, sest ranniku äärde olid määratud „lignemise rajoonid“ ja need allutatud rajoonide ülemaile. Rajoonide ülemate ülesanne oli ka konvoi kaitse sadamas seisemisel.

Inglismaale lähenemiseks olid määratud näiteks 1917. a. algul neli „lignemise rajooni“ (A, B, C & D). Neid rajooni patrulleeriti sõjalaevade ja abilaevade poolt järjekindlalt. Kuid juhtumil, kui lignemise rajoon muutus hädaohtlikuks, muudeti rajooni asukoht otsekohe. Esialgul oli neist rajoonest läbiviivate kursside valik vaba, kuid hiljem määrati lignemise ja läbimise kursid kindlaks 5 päeva peale. Viie päeva möödumisel algas liikumine automaatselt teistel kurssidel, sest kursid määrati ette kindlaks või siis raadio teel kirjutati ette, kui see osutus tarvilikuks. Seejuures rajooni läbis-tavad sunduslikud kursid olid märgitud ψ , β , γ .

Konvoi lahkumisel kogunemissadamast anti ka vastavad ettekirjutused kursside kohta kõigile kaptenitele konvoi koondaja ohvitseri poolt.

Kindlate kursside määramise mooduse juures olid maksvad teatud põhimõtted. Nii tuli:

1. läbida kindlad punktid, mille laius ja pikkus olid antud,
2. läbida allveelaevade poolt hädaohtlikud rajoonid öösel,
3. ligneda rannale kohtades, kuhu harilikult laevasõiduteed ei vii,
4. sõita sik-sak-kursiga öösel ja päeval ja ootamisel,
5. sõita kalda ääres nii ligidal kui võimalik, et allveelaev ei saaks opereerida madala vee tõttu, seejuures atak võiks tulla ainult mere poolt, mis kergendaks märksa valveteenistust.

Peale selle kaldaäärseis rajoones olid kursid jaotatud päevaseiks ja öösisiks. Päevased olid hästi ligidal kaldajoonele, tehes kaasa kõik käänud ja sopid, kuna öösised olid otsesed ja ei lubanud kõrvalekaldumisi. Öösel sõideti kustutatud tuledega, välja arvatud kohad, kus kindlaks määratud kursid ristlesid. Seal pandi siis harilikult käigutuled põlema. Öösised vastupidised kursid olid tingimata üksteisest eemal vähemalt 5 miili, et vältida igasuguseid kokkupõrke võimalusi.

Raskustest, mis ilmnesisid konvoide juures, on märkimisväärt järgmised: 1) kohapidamine rivis päeval, eriti öösel; 2) tuledeta sõitmine

öösel (ei võimaldanud rivis oma kohta revideerida); 3) kogu riviga sik-sak-kurssidega sõitmine. Peale selle raskendasid konvoi liikumist halvad ilmad, eriti, kui konvois olid tühjad laevad ballastis, sest need laevad ei saanud siis kiirust pidada ja rivis hoidmine oli eriti raske.

Kaitselaevastiku kaitseküsimuste organisatsiooniline külg ei olnud sugugi lahendatud Maa-ilmasõja algul inglaste juures selles mõttes, mis puudutas kaubalaevastikku ennast. Kuid sellele puudusele tuldi otsekohe sõja alates ja loodi Admiraliteedi juurde „Kaubandusosakond“ (Trade Division), mis pidi tegelema kõigi küsimusiga, mis olid seoses kaubalaevastikuga. Mainitud osakond allus Mereväe staabiülema abile (Assistant Chief of the Naval Staff).

Ikka rohkem ja rohkem komplitseerituks muutuv kaubalaevastiku kaitse küsimus sundis Admiraliteeti asutama 1917. a. kevadel „Konvoi-jaoskonna“. Kuid ka see ei suutnud lahendada raskusi ja 1917. a. suvel konvoi-süsteemi laiendamisel loodi Admiraliteeti „Kaubalaevastiku liiklemise osakond“ (Mercantile Movements Division). Selle osakonna alla koondati „Konvoijaoskond“, mille kõrval hakkas teotsema ka värskest loodud „Liiklemisjaoskond“ (Movements Section). „Kaubandusosakond“ jäi iseseisvalt teotsema, kuid vähemate funktsioonidega. Kõik ülalmainitud osakonnad allusid Mereväe Staabiülema abile, kellele allusid lisaks veel „Allveelaevade vastu võitlemise“ ja „Traalimisosakonnad“. Detsembris 1917 oli nende osakondade koosseis järgmine: „Kaubalaevastiku liiklemise osakonnas“ — 36 ohvitseri + kantseleijõud; „Kaubandusosakonnas“ — 43 ohvitseri + 10 eraisikut; „Allveelaevade vastu võitlemise osakonnas“ — 26 ohvitseri + kantseleijõud ja „Traalimisosakonnas“ — 8 ohvitseri + kantseleijõud. Need koosseisud juba ise illustreerivad seda tööhulka, mida nõudis kaubalaevastiku kaitse juhtimise keskorgan.

Kõigest eeltoodust selgub, et kaubalaevastiku kaitse küsimuse lahendamine sõja korral ei olene ainult sõjalaevastikust, vaid arusaamist asja tähtsusest ja distsipliini nõuab see väga palju ka kaubalaeva juhtidelt ja meeskonnalt. Selgub otsekohe ka, et kõik sellega seoses olevad küsimused tuleb lahendada mereväe juhtidel. Seepärast pole mitte üleliigne, kui sellele mõeldakse juba rahuajal, luuakse juba varakult kontakt kaubalaeva juhtidega, informeeritakse üksteist olukorrast ja võimalustest, kaalutakse ühiselt küsimusi ning tullakse lõppeks vastastikusele arusaamisele asja tähtsusest. See kergendaks märksa sõja korral kaubalaevade kaitse ja transpordi jaotuse lahendamist.

Mereväeteenistusest lahkunuid.

1. juunil käesoleval aastal lahkusid tegelikust mereväeteenistusest vanuse ülemmäära kätte jõudmisel puhkepensionile m/p. „Ristna“ mehaaniku k. t. instruktor Leopold Valk, s/l. „Mardus“ mehaaniku k. t. instruktor Ferdinand Klasein, a/l. „Lembitu“ mootoriajala instruktor Alfred-Valter Prual ja 15. juunil s. a. a/l. „Kalev“ raadiotelegrafist instruktor Arthur-Eduard Kankeeter.



Instruktor L. Valk.

Instruktor L. Valk sündis 24. juulil 1890. aastal Harjumaal, Anija vallas. 21. oktoobril 1911. a. võeti Vene sõjaväkke ja määrati teenistusse Piirivalve laevastikku. Teenis masinistina m/p. „Aprekk“ 1912. a. märtsikuust ja v/l. „Straž“ 1913. a. augustikuust. Vahepeal, 1916. a. teisel poolel, oli Helsingis mereväe kalda-roodus ja hiljem, sama aasta detsembrikuust, määrati v/l. „Grif“, kus teenis 7. veebruarini 1918. a.

Maailmasõjast võttis osa v/l. „Straž“ ja v/l. „Grif“.

Vene mereväes kõrgendati masinistiks 1913. a. aprillikuus ja allohviteriks 1917. a. juunikuus.

Eesti Vabadussõja ajal, alates 1. jaanuarist 1919. a., teenis Merelaevastiku Divisjonis m/r. „Lennuk“ ja võttis osa kõigist selle laevaga teostatud mereoperatsioonidest. M/r. „Lennuk“ likvideerimisel, 1. septembrist 1933. a., viidi üle m/p. „Ristna“ ja määrati mehaaniku kohustetäitjaks, millisel ametikohal teenis puhkepensionile minekuni.

Kõrgendati masinist vanem-allohviteriks 1. juulil 1920. a. ja masinaala instruktoriks 1. veebruaril 1924. a.

Instruktor L. Valk'ile on annetatud Kaitseliidu III kl. Valgerist, Eesti Vabadussõja mälestusmärk ja Läti Vabariigi iseseisvuse 10. a. juubeli mälestusmärk.



Instruktor F. Klasein.

Instruktor F. Klasein sündis 8. jaanuaril 1891. aastal Tallinnas. 25. novembril 1912. a. võeti Vene sõjaväkke ja määrati teenistusse Kaardiväe Ekipaaži, kust ettenähtud noorteõppuse lõpul üle viidi keiserlikule jahtlaevale „Poljarnaja Zvezda“ masinistiks. Tähenatud jahtlaeval teenis ta Maailmasõja puhkemiseni ja 1914. a. viidi üle ristlejale „Oleg“, kus teenis veebruarikuuni 1918. a.

Maailmasõjast võttis osa ristlejal „Oleg“.

Eesti Vabadussõja ajal, alates 22. jaanuarist 1919. a., teenis Merelaevastiku Divisjonis m/r. „Lennuk“ ja võttis osa kõigist selle laevaga teostatud mereoperatsioonidest. M/r. „Lennuk“ likvideerimisel, 1. septembrist 1933. a., viidi üle s/l. „Mardus“ ja määrati mehaaniku kohustetäitjaks, millisel ametikohal teenis puhkepensionile minekuni.

Kõrgendati masinist-allohviteriks 1. juulil 1920. a. ja masinaala instruktor. 1. aug. 1924. a.

Instruktor F. Klasein'ile on annetatud Eesti Vabadussõja mälestusmärk ja Läti Vabariigi iseseisvuse 10. a. juubeli mälestusmärk.



Instruktor A. V. Prual.

Instruktor A. V. Prual sündis 8. detsembril 1891. aastal Tallinnas. 20. novembril 1913. a. võeti Vene sõjaväkke ja määrati teenistusse Kroonlinna I Balti Mereväe Ekipaaži. 1914. a. aprillikuus määrati masinistide kooli ja sama aasta juulikuul viidi üle soomusristlejalale „Gromoboi“ masinistiks, kus teenis veebruarikuuni 1918. a.

Maailmasõjast võttis osa soomusristlejal „Gromoboi“.

Vene mereväes kõrgendati I järgu masinistiks 1915. a. jaanuarikuus ja allohvitseriks 1916. a. detsembrikuus.

Eesti Vabadussõja ajal, alates 1. jaanuarist 1919. a., teenis Merelaevastiku Divisjonis m/r. „Lennuk“ ja võttis osa kõigist selle laevaga teostatud mereoperatsioonidest. M/r. „Lennuk“ likvideerimisel, 1. septembrist 1933. a., viidi üle mereväe õppekompaniisse ja määrati ülekoosseisu. 1. septembrist 1936. a. toodi tagasi Merelaevastiku Divisjoni koosseisu ja määrati a/l. „Lembit“ mootoriala instruktori ametikohale, millisel teenis puhkepensionile minekuni. Suurema osa mereväe õppekompanii ja hilisema Merelaevastiku Divisjoni koosseisu kuulunud teenistusajast viibis ta läkitamisel sõjasadamas a/l. „Jaan Poska“ ja a/l. „Kompass“, täites masinist vanem-allohvitseri ametikohuseid.

Kõrgendati masinist vanem-allohvitseriks 1. juulil 1920. a. ja masinaala instruktorigks 1. veebruaril 1924. a.

Instruktor A. V. Prual'ile on annetatud Eesti Vabadussõja mälestusmärk, rahaline au-

tasu Kr. 50.— ja Läti Vabariigi iseseisvuse 10. a. juubeli mälestusmärk.

Instruktor A. E. Kanketer sündis 20. aprillil 1891. aastal Harjumaal, Juuru vallas. 9. novembril 1912. a. võeti Vene sõjaväkke ja määrati teenistusse Liibavi allveelaevade kooli. Viibis läkitusel õppelaeval „Nikolajev“ ja Kroonlinna miinimasinistide koolis 1. märtsist 1913. a. kuni 1. märtsini 1914. a. Lõpetanud miinimasinistide kooli läkitati tagasi Liibavi allveelaevade kooli, kust 1. augustil 1914. a. viidi üle lahingulaevale „Petropavlovsk“. 1. apr. 1921. a. lahkus enese soovil Vene mereväest ja tuli Eestisse.

Maailmasõjast võttis osa lahingulaeval „Petropavlovsk“.

Vene mereväes kõrgendati I järgu miinimasinistiks 1. märtsil 1914. a. ja allohvitseriks 1916. aastal.

Jõudnud kodumaale astus teenistusse Merelaevastiku Divisjoni m/r. „Vambola“ miinimasinist vanem-allohvitseri ametikohale 21. mail 1922. Viidi üle Merejõudude Baasi miinimasinist instruktorig ametikohale 1. juunil 1925. a., kust tagasi toodi Merelaevastiku Divisjoni koosseisu ja määrati a/l. „Kalev“ raadiotelegrafist instruktorig ametikohale 1. septembril 1936. a., millisel teenis puhkepensionile minekuni.

Viibis läkitusel mereväe õppekompaniis ja Merejõudude Baasis 9. novembrist 1933. a. kuni 15. juunini 1937. a.



Instruktor A. E. Kanketer.

Kõrgendati miiniala instruktoriks 1. veebruaril 1924. a.

Merelaevastiku Divisjoni ülem oma käskkirjaga avaldas kõigile loetletud instruktoritele nendel lahkumisel tegelikust mereväeteenistusest t ä n n u mereväes tehtud kauaaegse töö eest.

Roolur van.-allohv. Johannes Saarestik. 1. juulil käesoleval aastal lahkus tegelikust mereväeteenistusest vanuse ülemmäära kätte-



V.-a.-o. J. Saarestik.

jõudmisel puhkepensionile sõjasadama mootorpaadi nr. 8 roolur vanem-allohvitseer Johannes Saarestik (end. Finn).

Vanem-allohvitseer J. Saarestik sündis 7. detsembril 1887. aastal Läänemaal, Kõrgessaare vallas. 1. oktoobril 1909. a. võeti Vene sõjaväkke ja määrati teenistusse Kroonlinna

I Balti Mereväe Ekipaazi, kust ettenähtud noorteõppuse lõpul üle viidi lahingulaevale „Pavel I“ roolimeheks 15. aprillil 1910. a. Tähendatud lahingulaeval teenis 6. augustini 1918. a., millal vabanes ja tuli Eestisse.

Maailmasõjast võttis osa lahingulaeval „Pavel I“.

Vene mereväes kõrgendati roolur vanem-allohvitseeriks lahingulaeval „Pavel I“.

Reservväest astus teenistusse Merelaevastiku Divisjoni m/r. „Vambola“ roolur vanem-allohvitseeri ametikohale 1. veebruaril 1924. a. M/r. „Vambola“ likvideerimisel, 1. septembrist 1933. a., määrati s/l. „Mardus“ ülekoosseisu, kust läkitati 5. juunist 1934. a. s/l. „Laine“ ja sealt sama aasta 8. septembrist m/p. „Ristna“. 1. septembrist 1936. a. viidi üle sõjasadamasse mootorpaat nr. 8 roolur vanem-allohvitseeri ametikohale ja jäeti läkitamisele m/p. „Ristna“ kuni 1. veebruarini 1937. a.

Palju õnne ja edu edaspidiseis töis ja ettevõtteis vanadele pensionäridele kaasteenijailt!

Memuaare Inglise juhatuses vigadest Maailmasõjas.*)

Inglise sõjaaegne mereminister Churchill olles Dardanellide ekspeditsiooni luhtumise tagajärjel 1915. a. sunnitud lahkuma oma kohalt avaldas hiljem pärast sõda terve rea artikleid *Times*'is, kus ta — kui üks tolleaegseid peategelasi, — kritiseerib teravalt inglise üld- kui ka merejuhatuse tegevust Maailmasõja kolmel viimasel aastal. Neis artiklites ta põhjendab kindlalt oma vaateid tolleaegsele strateegiale ja piitsutab suure energiaga oma eelkäijaid ja järeltulijaid, kellest olenesid Maailmasõja-aegsed inglise mereoperatsioonid.

Tema tuntud raamat „The World Crisis“ 1915. a., välja antud paljude täiendustega 1923. a., on pühendatud täielikult

autori mereministri aegsete merejuhatuse kavatsuste kui ka operatsioonide — Dardanellide dessantoperatsioon, adm. Fischer'i Balti mere projekt jne. — kaitseks. *Times*'is autor süüdistab aga juba teravalt oma kriitikuid nii maaväe poliitikute keskusest parlamendis kui ka meremehi.

Peab märkima, et autor oma artiklites peaaegu kunagi ei süüdistata otseselt kedagi, vaid avaldab fakte ja uusi dokumente ning jätab lugejale endale võimaluse teha järeldusi. Selles võte avaldab vahest väga tugevat muljet. Parlamendis oli ka tõesti väga palju järelepärimist Churchill'i artiklite tagajärjel *Times*'is. Omalt poolt tuli ka *Times*'i toimetusse väga palju kirju, mis olid seoses Churchill'i paljastustega. Paljud neist avaldati

*) W. Churchilli kirjutiste järele.

samas lehes, kusjuures peab märkima, et mere-meeste arvamisest ühtisid suuresti Churchill'i omaga. Vastu kirjutasid peaaugjalikult tema poolt puudutatud maaväe juhatajad ja poliitikud.

Kõigis oma artiklites on autori peaväiteks see, et inglise laevastik — esimene oma võimsuselt ja isikliku koosseisu lahinguomadusilt, ei leidnud täit kasutamist maailmasõjas. Pärast 1915. a. s. o. õieti pärast autori lahkumist mereministri kohalt, kadus ka elav tegevus laevastikust. Kui traalerid, destroyerid ja a-laevad teetsesid rasketes tingimustes lahtisel merel ja sajad tuhandet paremaid Briti poegi hukkus asjatult läänerrinde saksa kaevikute traataedadel — neid rünnates, siis kuningriigi pealaevastiku jõud seisid rahulikult oma baasides. Kuningriigi pearelv „merede valitseja“ jäi kuni sõja lõpuni kasutamata.

Churchill esitab merejõudude juhatusel kaunis tõsise süüdistuse öeldes, et temal ei olnud õieti mingisuguseid strateegilisi plaane, peale saksa kalda blokeerimise, mis teostati vaid mõningate koondistega. Palju aastaid ehitati inglise Grand Fleet'i ning sinna läks kõige andekam osa noorsoost kui ka suured summad, mis määrati parlamendi poolt. Kas tõesti seda kõike tehti selleks, et laevastik rahulikult ootaks baasides, kuni 52-sel sõjakuul — saksa laevastik ilmub alla andma inglastele rahulepingu tingimustel, pärast seda, kui Saksamaa oli purustatud maarindel!

Autori kavad olid välja töötatud koos adm. Fischer'iga ning nägid ette mitte ainult „välismerede“ puhastamise vastase laevadest ja Saksamaa blokeerimise, vaid ka terve rea aktiivoperatsioonide Saksa vetes; nende seas Helgoland'i ründamise, Sylt'i või Borkum'i äravõtmise, dessandi Pommernis. Churchill'i kavad nägid ette ka kõikide saksa laevade hävitamise väljaspool Euroopa vesi, nagu adm. Spee koondise, abiristlejate ja Saksa ranniku reaalse blokaadi. Selle tõttu, et ta ei saanud valitsuse ja liitlaste vastuseisemise tõttu neid oma kavatsusi läbi viia, Churchill võttiski ette Dardanellide operatsiooni, missuguse projekti kaitseks on pühendatud tema raamat *The World Crisis* ning mille eest ta ka tagandati oma kohalt.

Autor esitab küsimuse: „Mis tegid siis minu järeltulijad?“

Olles täiesti teisel arvamisel langenud ministri strateegiliste kavadega, nad otsustasid loobuda kõigist operatsioonidest maal väljaspool Prantsusmaad ja ka merel. Selle tõttu Briti laevastik, mis oli ette nähtud aktiivtegevuseks, seisis *Scapa-Flow's*, kus adm. Jellicoe ootas rahulikult, kas ehk saksa lae-

vastik ei võtaks initsiatiivi Põhjamerele oma kätte. Dardanellid evakueeriti ja Balti merre kannatavale Venemaale enam täiendust ei saadetud (kas või a-laevade näol). Kõik Suurbritannia energia läks vaid suurtükiliha saatmiseks Põhja-Prantsusmaa veristatud põldudele.

Missugused olid sellise strateegia tagajärjed?

Sakslased kasutasid eeskujulikult ära oma sisemisi kommunikatsiooniline alates Brüssel'iga ja lõpetades Bagdad'iga ning andsid järjekorras hoope oma tugevatele vastastele. Bulgaaria astus välja saksa poolele ning hävitas Serbia; Venemaal olles välja kurnatud sõjaga, liitlaste puuduliku toetuse tõttu, teostus revolutsioon, mille tagajärjel ta oli sunnitud lahkuma koalitsioonist. Saksa laevastik muutus aktiivseks ja julges astuda Jutlandi lahingusse, mis tõi Briti laevastikule rohkem kahju kui sakslasile. Mis puutub tegevusesse Prantsusmaal 1916.—1917. a., siis liitlased kulutasid seal asjatult oma jõudu, kuna iga pealetung vaid kurnas pealetungijat.

Autori arvates sõda lõppes 1918. a. see pärast, et Ludendorff alustas pealetungi, kus ta kaotas 419 tuhat meest Briti rindel ja 253 tuhat meest Prantsuse rindel. Selline kaotus maksimum reservide juures 405 tuhat meest 9 kuu jooksul 1918. a. nõrgestas esimest korda saksa vägesid läänerrindel, kuna miljoni ameeriklase ilmumine tõi kaasa saksa rinde kokkuvarisemise. Seda kokkuvarisemist soodustas omalt poolt Bulgaaria kokkuvarisemine 1918. a. septembris, mis oli sakslasile hoobiks seljatangant.

1914. a. kaotasid prantslased umbes 900 tuhat meest, kuna inglased 85 tuhat meest. Sakslaste kaotused olid aga kõigest 677 tuhat meest. See oligi see asjaolu, mis põhjustas Churchill'i otsima sõja lahendust väljaspool Prantsusmaad — laevastiku abil, kuna kõik operatsioonid Prantsusmaal nõrgestasid liitlasi rohkem kui sakslasi.

Churchill tõendab, et inglise mere-meeste kõrgeid lahingulisi omadusi võis vabalt ära kasutada ka kaldal, nagu see esines tema juhtimise perioodil. Kui autor kuulis, et Belgia kuningas Albert 1914. a. oktoobris kavatseb evakueerida Antwerpen'i, sõitis mereminister isiklikult teda abistama ühes 8 tuhande meremehega ning püüdis kuningat veenda mitte loobuda sellest esmaklassilisest kindlusest. Asjatult püüdis Churchill'i takistada ses asjas Kitchenery ja Grey (viimane käsitleb seda täpsemalt oma mälestusis), kes seletasid, et see ettevõtte võiks lõppeda Briti mereministri vangistamisega sakslaste poolt Ant-

verpen'i fortidel; vaevalt on ka mereministri koht ümberpiiratud kindluse kaevikuis jne., kuid Churchill jäi kindlaks. Ta vaid seletas: ajalugu tunneb isegi sellist suurt juhtumit, kus Sevastopol olles mahajäetud Menšikov'ist ühes maaväega kaitses end mereväelastega vahvasti 11 kuud. Churchill kavatses inglise meremeestega korrata seda katset Antwerpeni all, kuid kuningas Albert oli juba otsustanud Antwerpeni maha jätta ja taganeda inglaste dessandi toetusel ning Churchill ei saanud muuta Belgia kuninga otsust.

Veel sel ajal, kui ta oli kaotanud palju oma mõjust ja populaarsusest, Churchill oma kirjas 10. juunil 1915. a. peaminister Asquith'ile, kes jäi ta sõbraks ka Dardanellide operatsiooni rasketel päevadel, tõendab, et läänerrindel ei saa sõda lahendada. Seal on liitlaste kaotused alati poolteist kuni kaks korda suuremad kui sakslasil, sellele vaatamata, kes pooltest on pealetungija. Ükski pealetungikatte ei lahenda sõda ja toob vaid raskeid kaotusi. Sealjuures oma artikleis ta arutab igat liitlaste operatsiooni 1915.—1917. a. üksikasjaliselt ja tõendab oma arvamist.

Kolme sõjaaasta jooksul liitlased sooritasid vaid viis edukat operatsiooni (Arras, Messin, Douaumont ja Malmaison fortide äravõtmine ja Cambrai), kuid ka siin pandi kiiresti seisma esimeste päevade edu. Pealetungi edasiarendamine laiemal rindel tõi aga kaasa vaid kolossaalseid ja tagajärjetuid kaotusi. Nivelle'i luhtunud katse saavutada strateegilist lahendust pealetungiga Chemin des Dames 1917. a. aprillis, kutsus esile isegi prantsuse armee vastuhakkamise, mis teostus osaliselt 16 korpuses, ning mis kauaks ajaks võttis prantsuse armeelt ta endise aktiivsuse ja pealetungi energia.

Kas ei oleks parem olnud anda 450 tuhat meest 1915. a. sügisel Dardanellide operatsiooni toetamiseks ja tegevuse edasiarendamiseks mõlemal kaldal Dardanellides, kui asjatult hävitada sellist hulka inimesi tagajärjetuks pealetungiks Champagne'is samal ajal või Somme'il 1916. a. suvel? Ainukeseks strateegiliselt mõistlikuks operatsiooniks pärast Churchill'i erru minekut ta loeb dessantoperatsiooni Salonikis, mis kujunes võimsaks armeeks. Dessant purustas 1918. a. Bulgaaria, sundides teda lahkuma koalitsioonist, ning oma ilmunisega Doonau kallastele põhjustas suuresti Austria-Saksa koalitsiooni kokkuvarisemist.

Arvulised andmed veenvad autorit selles, et merd mööda oli võimalik paisata kaugeile sõjateatritele suuri jõude, kus neid oleks oodanud suur edu. Inglise laevad, mis suutsid

1918. a. üle ookeani toimetada 750 tuhat ameeriklast, oleksid kindlasti 1916. a. suutnud seda teha ka Balkani poolsaare suhtes. Kui sellega oleks 1918. a. asemel Bulgaaria 1916. a. koalitsioonist välja löödud, oleks see suuresti aidanud Venemaad ja Rumeeniat. Churchill'i arvates põhjustas just reaalse abi puudus liitlasilt Venemaal revolutsiooni.

Autori arvates inglise laevastik oleks pidanud ja suutis 1916. a. teostada aktiivoperatsioonid Belgia ranniku rajoonis; oleks pidanud saatma a-laevad Balti merre appi Venemaale, atakeerima Austria kaldaid ja soodustama tegevuse arendamist Süüria kallast mööda.

Edasi autor käsitleb Briti laevastiku sõjalisi operatsioone, mis, nagu ta seda kibedusega tähendab, olid pärast 1915. a. väga väikese-aruvalised. Tähtsamaks neist oli Jutlandi lahing, mille initsiatiiv kuulus sakslasile. Just aktiivsuse puudus Jellicoe poolt põhjustas seda, et sakslased riskisid selletaolise operatsiooniga, mis inglise laevastiku hästijuhtimisel oleks lõppenud terve saksa laevastiku hukkumisega. Selle tagajärjel oleks Balti meri olnud vaba Briti laevastikule, mis oleks ära hoidnud revolutsiooni ja ka Venemaa väljaastumise liitlaste koalitsioonist.

Üldse oleksid inglased pidanud sõja üle kandma Saksa kaldarajooni, kuid seda ei julgenud Jellicoe, kes oli harjunud suurendama vastase jõude, tehes seda, mis tuli teha rahuajal merejõudude juhatusel, et saavutada parlamendilt vajalikke assigneerimisi.

Sel korral võtsid pealetungi initsiatiivi merel oma kätte sakslased ning astusid välja kaunis julgelt, millest Jellicoe sai teada aegsasti admiraliteedilt, kes oli hiilgavalt teadlik saksa merejõudude juhatuse kavatsusist. Selle tagajärjel oli Jellicoe'el ka võimalus valmistuda kohtamiseks saksa laevastikuga, omades kindlat võimalust eduks. Kuid merelahingus Jellicoe ei osanud ära kasutada hävitajaid ja a-laevu saksa taganeva laevastiku edukaks ründamiseks.

Kritiseerides kõvasti Briti merejuhatust ebaaktiivse strateegia pärast Churchill räägib üksikasjaliselt Briti laevastiku teeneist sõjavägede üle mere toimetamisel ja nende varustamisel. Muuseas ta puudutab ka huvitavaid probleeme tankide toimetamisest mandrile mereteed mööda, mille vastu mereringkonnis valitses suur kahtlus. Olles parlamendi esindajaks armee varustamise alal Churchill viibis ka 1916. a. jaanuaris esimese tangi katsestamisel. Juuliks oli neid suure saladuse all valmistatud 50 ümber. Autori arvates tuli seda relva hoida saladuses ja alles 1917. a. saata rindele lahingusse umbes 3000 tükki, kuid tei-

sed sõjaväe juhid nõudsid kohest 50 tangi rindele saatmist. Churchilli korraldusel saadeti lõpuks 59 tanki rindele, milledest 10 sai vigastada merel üleviimisel. Tehnilisi vigastuste üksikasju autor ei puuduta. 14 tanki said vigastada sadamast rindele toimetamisel, 4 lakkasid töötamast operatsiooni kestusel sakslaste kaevikute ees ning vaid 31 tanki võtsid edukalt operatsioonist osa. Loomulikult ei andnud need sellist tagajärge, mis oleks saavutatud aasta hiljem, kui oleks võinud paisata lahingusse 3000 tanki. Churchill piirdub veel lausega, et hiljem ei olnud ühtki juhtumit, kus tank oleks saanud vigastada transpordile laadimisel või transpordilt mahalaadimisel.

Teiseks Briti laevastiku suureks teeneks oli Euroopa-Ameerika ühenduse kindlustamine ja 1917. a. üle ookeani sadade tuhandete ameeriklaste toimetamine. Sellest võttis Churchill aktiivselt osa kui Briti vägede varustusministeriumi esindaja Prantsuse valitsuse juures. Kui 1917. a. kevadel selgus, et Venemaa ja Rumeenia on lahkunud liitlaste koalitsioonist ja USA paiskab Euroopasse 2 miljonit õpetatud meest vaid sügiseks, töötas Churchill välja 1919. a. tegevuskava, mis ta andis läbivaatamiseks Foch'ile. Kaks artiklit on pühendatud selle kolossaalse ja teostatamata jäänud ettevõtte selgituseks. Kui selgus tankide kohale toimetamise võimalus merd mööda, siis ta tellis, isikliku läbirääkimise tagajärjel tehniliste direktoritega, Ameerikast 1. aprilliks 1919. a. 10 tuhat tanki liitlaste juhatuse nimel. Samal ajal ta nõudis peaministri Lloyd George'i ja Fochi juures, et inglise-ameerika jõud 1919. a. kevadel võtaksid ette Seebrügge atakeerimise mere poolt ja saadaksid seal maale dessant sakslastele seljataha. Kui sakslased 10 tuhande tangi pealesurvel taganevad ja vabastavad Belgia, tuleb uus inglise-ameerika dessant teha saksa Põhjamere kaldale, mis ähvardaks saksa riigi elulisi tsentreid ja põhjustaks ta lõpliku kokkuvarisemise.

Olles vaimustatud oma hiilgavatest kavadeist Churchill peab siiski tunnistama, et Lloyd George on nõudnud omalt poolt sakslastele lõpliku hoobi andmist veel 1918. a. Selleks oli Ameerika abi vajalik. Nädal pärast sakslaste pealetungi Somme'il — 28. märtsil Lloyd George saatis autori Clemenceau juurde, et nõuda reaalsemat toetust nõrkemas oleval inglise vägedele. 30. märtsil Churchill sõitis läbi ühes Clemenceau'ga osa rindest, et selgitada ühes kindral Petain'iga selle diversiooni võimalust, kuid 31. hommikul sai ta Lloyd George'ilt korralduse kokkurääkimiseks Clemenceau'ga, et ka viimane ühineks tema saade-

tisega Wilson'ile kiire, õigem kohese abi saamiseks. Clemenceau ja Lloyd George saatsid kõik transpordid Ameerika rannikule ja palusid Wilson'i kohe saata abivägesid, isegi välja õpetamata, kes saavad kõik varustise ja väljaõppe siis Prantsusmaal. Tonnaazist oli selline puudus, et Churchill soovitas saata Ameerikasse isegi abiristlejaid. Nendel saabuvad üksikud pataljonid oleksid kohe liidetud kõige enam kannatada saanud inglise armee koondistesse. Selleni küll ei mindud, kuid ameeriklased saatsid Euroopasse üle miljoni mehe mõne kuuga ning laevastik sai hiilgavalt selle ülesandega hakkama.

Väga huvitav on tsiili salpeetri veoküsimus sõja tarviduseks. Churchill olles kõigi liitlaste poolt valitud esindajaks salpeetri muretsemise alal, organiseeris väga ruttu selle kohale toimetamise kiirendatud korras Valparaiso'st — Nantes'i. Ta nimetas end isegi naljatades „salpeetri kuningaks“.

Oma viimastes artiklites Churchill väidab ka seda, et Briti laevastiku aktiivsuse puudusel 1916.—1918. a. leidsid koguni prantslased, et nad on inglasi üle hinnanud. Kui 1918. a. juulis sakslased alustasid oma viimast otsustavat pealetungi Chemin des Dames'ile, siis prantsuse rinde juhataja Petaini peaülesandeks oli Pariisi alalhoidmine. Alles teiseks tähtsaks ülesandeks oli side Briti sõjaväega Somme'i rajoonis, kuna kolmandaks ülesandeks oli põhjakalda sadamate kaitse, mis oleksid kergesti langenud sakslaste kätte, kui nad oleksid peale tunginud Flandrias. Ülemjuhataja Foch luges küll tähtsaks side alalhoidmist inglise rindega, kuid põhjaranniku sadamate kaitsele ta pühendas ka vähe tähelepanu. Churchill arvates see oli seletatav just seega, et inglise laevastiku tähtsust ei hinnatud, mis baseerus just nimetatud sadamaile ja võis sealt arendada aktiivset tegevust Belgia ranniku suhtes järgmisel aastal.

Nagu selgub autori artikleist, on paljud tema seisukohad inglise laevastiku kasutamisest vaieldavad. Peab aga siiski tähendama, et Churchill on ise sunnitud tunnistama — inglise laevastik pärast autori lahkumist mereministri kohalt tema poolt kritiseeritud juhtidega eesotsas jätkas mitte ainult Saksa maa blokeerimist, vaid teostas ka järgmised autori poolt ümberlõkkamatud ülesanded.

1) Laevastik korraldas ning võimaldas Britannia ja Prantsusmaa mereühendusteede kasutamist nimetatud riikide rahvaste ja sõjaväe varustamise otstarbel.

2) Laevastik toimetas kohale dominioonidest kõik abiväed ja varustise ning samuti

1918. a. ilma kaotusteta 750 tuhat Ameerika sõdurit, ühes hiigla tagavaradega sõjavaru-
stise alal.

3) Briti laevastik suutis eeskujulikult viia läbi Dardanellide evakueerimise ning maale toimetada dessandi Salonikis. Sealjuures toimus selle hiigla dessandi varustamine kõigiga kaugelt Britanniast merd mööda.

4) Lõpuks nende laevastik hoidis kuni sõja lõpuni alal oma täie lahinguvõime, jäädes kuni viimase päevani võimsaks vastaseks. Tema raskendas ka igasugust katset sakslaste poolt

blokaadi murdmisel, isegi Saksa ranniku aktiivset rannakaitset.

Kas Briti laevastik oleks suutnud teostada kõiki neid eelpoolnimetatud ülesandeid, mis liitlaste juhatus temale määras, kui ta 1916. a. alates oleks teostanud Fisher'i ja Churchill'i poolt projekteeritud ohtlikke operatsioone Saksa ranniku suhtes ühes paljude teistega, mis olid mitte vähem riskantsed ja seotud suurte võimalikkude kaotustega — on küsimine kõigiga kaugelt Britanniast merd mööda. mine millele maailmasõda vastust ei anna.

Ksv.

Ülevaade mereväe kokkulepetest pärast Maailmasõda.

Vanemleitnant J. Santpank, VR II/3, K. S. dipl.

I.

Versailles rahuleping.

Saksamaale jäeti järgmine laevastik:

- 6 vana soomuslaeva,
- 6 vana kergeristlejat,
- 12 vana destroyerit,
- 12 vana torpeedopaati,
- allveelaevad täiesti keelatud.

Neid laevu võib Saksamaa asendada uutega, kusjuures uute laevade suurus ei tohi ületada:

- soomuslaevadel 10 000 tonni,
- kergeristlejatel 6000 „
- destroyeritel 800 „
- torpeedopaatidel 200 „

Saksa mereväe meeskonna maksimaalne suurus määrati: 1500 ohvitseri ja 15 000 all-ohvitseri ja madrust, kusjuures ohvitserid olid sunnitud teenima vähemalt 25 aastat ja meeskond vähemalt 12 aastat enne reservi minekut.

II.

Washingtoni mereväe desarmeerimise konverents.

Veebruar 1922. a.

1. Eesmärk. Lõpetada võistlusehitus. Inglismaa kavatses suuri ohvreid tuua põhjusel, et Ameerika ja võib olla ka Jaapan niikui-
nii oleksid Inglismaa üle ehitanud. Sooviti seega „puhkust“ laevaehituses.

2. Osavõtjad. Inglismaa, Ameerika Ühendriigid, Jaapan, Prantsusmaa ja Itaalia.

3. Kokkuleppe sisu. Saavutati nii kvalitatiivseid kui kvantitatiivseid piiramisi.

Kõige rohkem kannatas Inglismaa, vähendades oma lahingulaevade üldtonnaži ca kaks korda. Jõudude vahekorrad ja laevade omadused määrati järgmiselt:

Lahingulaevad.

	Inglismaa	Ameri- riigid	Jaapan	Prantsus- maa	Itaalia
Vahekord . . .	5	5	3	1,75	1,75
Üldine veeväl- jasurve . . .	525000t	525000t	315000t	175000t	175000t

Lubatud maksimaalne laeva suurus 35000 t ja suurtükkide kaliiber 16". Vananemise iga 20 aastat. Uute laevade ehitamine 10 aasta jooksul keelatud.

Lennukite emalaevad.

Üldine veeväl- jasurve . . .	135000t	135000t	81000t	60000	60000
---------------------------------	---------	---------	--------	-------	-------

Lubatud maksimaalne laeva suurus 27000 t ja suurtükkide kaliiber 8". Vananemise iga 20 aastat.

Ristlejad.

Ehitamine piiramata. Lubatud maksimaalne laeva suurus 10000 t ja suurtükkide kaliiber 8". Vananemise iga määramata.

Destroyerid, torpeedopaadid, allveelaevad, abilaevad ja muud.

Ehitamine ja omadused piiramata.

4. Üldised kokkulepped. Peale selle lepiti kokku veel järgmistes punktides:

1) Kaubalaevade uputamine keelatud enne, kui on sooritatud rahvusvahelises mereõiguses ettenähtud laeva kinnipidamine, läbiotsimine ja meeskonna päästmine.

2) Mürgiste gaaside kasutamine keelatud.

3) Loetelu laevastiku tugikohtadest, mida võib varustada ja mille varustamine keelatud.

Seega jättis Washingtoni kokkulepe kergete jõudude ehitamise täitsa vabaks, välja arvatud ristlejate suuruse ja suurtükkide kaliibri piiramine.

Washingtoni kokkuleppe kehtivus oli ette nähtud kuni 31. 12. 1936. a.

III.

Londoni mereväe konverents.

24. aprillil 1930. a.

1. **Vahepealsed sündmused.** Pärast Washingtoni konverentsi algasid kõik riigid palavlikult ehitama maksimaalse lubatava suuruse ja relvastisega ristlejaid, nn. „Washingtoni“ ristlejaid ja ka suuri destroyereid. Selle tõttu muutus Inglise merevägi teistest järkjärgult nõrgemaks, kuna Inglismaa nõuetele ei vastanud „Washingtoni“ ristleja suuruse ja relvastise vahel, jättes Inglismaale tarviliku suure tegevusraadiuse juures laeva kiiruse ja soomuse nõrgaks võrreldes riikidega, kelle ristlejatel ei olnud nii suur tegevusraadius tarvilik. Seega siis ei oleks Inglise ristlejad enam suutnud kaitsta Inglise merekaubandust teiste riikide ristlejate vastu. Sel puhul soovisid inglased ka kergete jõudude piiramist, eriti ristlejate alal. Inglismaa tegi ettepaneku ja lootis läbi viia endale 70 ristlejat Ameerika 50 ristleja vastu.

2. **Osavõtjad.** Inglismaa, Ameerika ja Jaapan. Prantsusmaa nõudmised laevastiku suurendamiseks ei olnud teistele riikidele vastuvõetavad, mille tõttu Prantsusmaa kokkuleppega ei ühinenud. Itaalia, soovides pariteeti Prantsusmaaga, jäi samuti kokkuleppest välja. Kõik viis riiki ühinesid kokkuleppega allveelaevade ja allveesõja osas.

3. **Kokkuleppe sisu.** Muudatused Washingtoni kokkuleppest on järgmised:

Lahingulaevad.

Lepiti kokku, et uusi laevu ei ehitata enne 1936. aastat, millise tähtajani tuleb pidada uus konverents. Laevastikkude nimekirjast otsustati kustutada lahingulaevu järgmiselt: Inglismaa 5 laeva, Ameerika 4 laeva ja Jaapan 1 laev, jättes üldtonnaži Inglismaale 427 850 t, Ameerikale 456 200 t ja Jaapanile 273 820 t. Laevade arv vastavalt 15, 15 ja 9. Muus osas jäi lahingulaevade kohta Washingtoni kokkuleppe maksma.

Lennukite emalaevad.

Vähendati maksimaalne lubatav suurtükkide kaliiber 8 tollilt 6,1 tollile. Seejuures loetakse ka alla 10 000 t lennukite emalaevad siia liiki. Muus osas jäi nende laevade juures Washingtoni kokkulepe maksma.

Ristlejad.

Defineeriti ristleja mõiste, nimelt pealveelaev, välja arvatud lahingulaev ja lennukite emalaev, üle 1850 tonni, suurtükkidega üle 5,1". Ristlejad jagati kahte alaliiki: a) suurtükkidega üle 6,1 tolli ja b) suurtükkidega mitte üle 6,1 tolli. Seni piiramata ristlejate üldtonnaž määrati järgmiselt:

	Inglismaa		Ameerika		Jaapan	
	tonnaaz	laev. arv	tonnaaz	laev. arv	tonnaaz	laev. arv
„a“ alaliiki	146800	15	180000	18	108400	12
„b“ alaliiki	192200	—	143500	—	100450	—

Vananemise eaks määrati pärast sõja algsetele ristlejatele 20 aastat, teistele 16 aastat.

Seega said Inglismaa ja Ameerika peaaegu võrdse ristlejate tonnaži, kuid Inglismaa sai rohkem kuetolliste suurtükkidega ristlejaid.

Destroyerid.

Defineeriti destroyeri mõiste, nimelt „pealveelaev mitte üle 1850 tonni ja suurtükkidega mitte üle 5,1““. Seni piiramata destroyerite üldtonnaž määrati järgmiselt:

Inglismaa	150 000 tonni,
Ameerika	150 000 „
Jaapan	105 000 „

selle juures võib üle 1500-tonniseid destroyereid („juhtlaevu“) olla mitte üle 16% üldtonnažist. Vananemise eaks määrati pärast sõja algsetele destroyeritele 16 aastat, teistele 12 aastat.

Allveelaevad.

Lepiti kokku, et tulevikus ei ehitata allveelaevu üle 2000 t suurusega ja üle 5,1" suurtükkidega. Olemasolevad suuremad allveelaevad ei kuulu siiski kõrvaldamisele. Vananemise eaks määrati 13 aastat. Seni piiramata allveelaevade üldtonnaž määrati kõigile kolmele riigile võrdseks, nimelt 52 700 tonni.

Muud laevad.

Piiramise alla ei käi laevad alla 2000 t ja alla 20-sõlmelise kiirusega, saatelaevad ja mootor-torpeedopaadid. Muud eriülesannetega laevad, mis seni olemas, kuid ei vasta lepingu definitsioonidele, ei käi samuti piiramise alla.

4. Allveesõda. Täiendatakse Washingtoni konverentsil toodud määrusi kaubalaevade uputamise kohta. Seejuures aga ei loeta enam laeva paate küllaldaselt kindlateks laeva reisijate, meeskonna ja paberite päästmisel, välja arvatud hea ilmaga ja kalda või mõne teise laeva lähedal. Teisest küljest jälle ei loeta allveesõja määruste rikkujaid mereröövliteks, nagu see oli määratud Washingtoni konverentsil. Kokkuleppe selle osaga kutsuti ühinema kõiki riike, mis ka on teostatud.

*

Londoni konverents piiras seega kergete jõudude võistlusehituse, mis oligi inglaste soov. Et aga kokkuleppega ei ühinenud Prantsusmaa ega Itaalia ja et Inglise avalik arvamine leidis konverentsil tehtud järeleandmised inglastele täiesti vastuvõtmatuteks, siis kutsus Londoni kokkulepe esile terve pahameele tormi. Ka Jaapan leidis, et tema huvid on võrreldes Ameerikaga tugevasti kannatanud. Ameerika laevastiku pooldajad ei olnud samuti rahul Londoni konverentsi tulemustega.

Londoni kokkulepe ratifitseeriti kolm kuud pärast allakirjutamist ja selle kehtivus oli ette nähtud kuni 31. detsembrini 1936. a.

IV.

Inglise-Saksa mereväe kokkulepe.

18. juuni 1935. a.

1. Alused kokkuleppeks. Saksamaa taasrelvastumine maal ja laevaehituse uus programm olid kindlateks tunnusteks, et Saksamaa ka mereväe relvastumise alal rikub Versailles'i rahulepingu. Inglismaa enne paratamatuse teostumist otsustas sellele anda oma nõusoleku, saavutades seega kindlustuse Saksamaa ühinemiseks tulevase mereväe kokkuleppega, võites samal ajal endale sakslaste poolehoidu tulevastel mereväe küsimuste arutamisel.

2. Kokkuleppe sisu. Saksamaa annab lubaduse, et tema kunagi ei ehita laevastikku, mis oleks suurem kui 35% Inglise laevastiku suurusest. Samal ajal Saksamaa teatab, et tema pooldab laevade jagamist liiki-desse suuruse ja relvastise järgi tulevastel merevägede läbirääkimistel ja et 35:100 vahekorra korraldamine laevade üksikutes liikides korraldatakse koostöös ja tulevase mereväe kokkuleppe vaimus. 35:100 vahekord ei ole aga maksev allveelaevade alal; Saksamaa võib ehitada allveelaevu võrdselt Ingliseaaga, kuid seejuures ei tohi siiski saksa laevastiku üldtonnaaž olla suurem kui 35% Inglise laevastiku üldtonnaažist. Välja arvatud juhud, kui tekkinud olukord nõuab

Saksamaalt suuremat allveelaevastikku, ei soeta Saksamaa siiski endale allveelaevastikku, mis oleks suurem kui 45% Inglise allveelaevastiku üldtonnaažist.

V.

Londoni teine mereväe relvastise piiramise leping.

25. märts 1936. a.

1. Alused kokkuleppeks. Washingtoni ja Londoni konverentside kokkulepete kehtivuse lõppemise tähtaeg lähenes. Nende kokkulepete tagajärjeks oli, et kõik riigid ehitasid välja oma laevastikud maksimaalse lubatava piirini, ehitades ühtlasi laevatüüpe, mis Inglise maailmakaubandusele ohtlikud. Inglise merevägi nõudis tingimata laevastiku suurendamist, põhjendades asjaoluga, et Inglismaa ei suuda muidu oma kaubandust kaitsta. Ka vahepealne riigi majandusliikude olude paranemine sallis laevastiku suurendamist. Kuna Inglismaa oli kindel, et teised riigid ei nõustu laevastikkude suuruse proportsiooni muutmisega Inglismaa kasuks, kõikide riikide laevastikkude suurendamise kokkuleppes poleks aga Inglismaal tulu, siis loobus Inglismaa täieliselt nõudmast senist kvantitatiivset piiramist ja selle asemel esitas kava laevastikkude kvalitatiivseks piiramiseks. Konverents algaski kvalitatiivse piiramise tähe all.

2. Osavõtjad. Inglismaa, Ameerika ja Prantsusmaa. Itaalia ei kirjutanud kokkuleppele alla tema vastu tarvitavate sanktsioonide alusel, kuna Jaapan lahkus konverentsilt tema ettepaneku tagasilükkamise tõttu.

3. Kokkuleppe sisu. Pandi maksma uued laevaliikide definitsioonid ja tehti kvalitatiivseid piiramisi järgmiselt:

Lahingulaevad.

Lahingulaevad jagatakse kahte alaliiki:

- a) sõjalaevad üle 10 000 tonni ehk üle 8" suurtükkidega;
- b) sõjalaevad alla 8000 tonni ja üle 8" suurtükkidega.

Seega toodi lahingulaevade liiki ka monitorid ja rannakaitselaevad nagu Soome „Väinämöinen“.

Lahingulaevade maksimaalne lubatav suurus ja relvastis jäid endisteks. Seejuures on aga lepingu kehtivuse ajal keelatud ehitada lahingulaevu alla 17 500 t suurusega ja alla 10" suurtükkidega.

Lahingulaevade vananemise iga suurendati 26 aastale.

Lennukite emalaevad.

Lennukite emalaevad jagatakse kahte alaliiki:

- a) lennutekiga varustatud;
- b) ilma lennutekita.

Lennukite emalaevade maksimaalne suurus vähendati 23 000 t peale ja üle 5,5" suurtükkide arvu piirati kümnele. Vananemise iga jäi endiseks.

Kerged pealveelaevad.

Toodi ühte liiki ristlejad ja destroierid. Seejuures defineeritakse kergeid pealveejõude järgmiselt: sõjalaevad 100 kuni 10 000 tonni, suurtükkidega mitte üle 8"."

Kerged pealveelaevad jagatakse kolme alaliiki:

- a) laevad, millede suurtükkide kaliiber ületab 6,1";
- b) laevad üle 3000 tonni, kuid suurtükkide kaliiber ei ületa 6,1";
- c) laevad mitte üle 3000 tonni ja suurtükkidega mitte üle 6,1".

Seejuures on aga lepingu kehtivuse ajal „a“ alaliiki kuuluvate laevade ehitamine üldse keelatud, kuna „b“ alaliiki kuuluvaid laevu ei tohi ehitada suurusega üle 8000 tonni.

Vananemise iga jäi endiseks.

Allveelaevad.

Allveelaevade suhtes jäid kehtima endised piiramised.

Vähemad sõjalaevad.

Seni puutumata vähemate sõjalaevade suhtes pandi maksma järgmine definitsioon: „Sõjalaevad 100 kuni 2000 tonni eeldusega, et neil ei ole ühtegi alljärgnevatest omadustest:

- a) suurtükkide kaliiber üle 6,1";
- b) ette nähtud torpeedode laskmiseks;
- c) projekteeritud üle 20-sõlmelisele kiirusele.“

Abilaevad.

Ka abilaevade suhtes pandi maksma kvalitatiivsed piiramised defineerides neid järgmiselt: „Laevad üle 100 tonni, mis ei ole ette nähtud lahingutegevuseks ega projekteeritud sõjalaevadeks eeldusega, et neil ei ole ühtegi alljärgnevatest omadustest:

- a) suurtükkide kaliiber üle 6,1";
- b) üle kaheksa 3" suurtükki;
- c) ette nähtud torpeedode laskmiseks;
- d) projekteeritud soomuse kandmiseks;
- e) projekteeritud üle 28-sõlmelisele kiirusele;

- f) projekteeritud peaülesandega saata lennukeid lahingutegevusse;
- g) varustatud rohkem kui kahe katapulidiga.“

Seejuures on keelatud ka kaubalaevade juures teha mingisuguseid ettevalmistusi, mis võimaldaks nende muutmist sõjalaevadeks, välja arvatud tekkide tugevdamine kuni 6,1" suurtükkide monteerimiseks.

Väikesed jõud.

Väikesteks jõududeks nimetatakse laevu alla 100 tonni ja nende suhtes mingeid piiramisi ei tehtud.

4. Informatsiooni andmine. Allakirjutajad kohustuvad teatama iga aasta nelja esimese kuu jooksul selle aasta laevaehituse ja ümberehituste programmi Inglise valitsusele vastastikkuse põhimõttel. Neid andmeid võib Inglismaa edasi anda riikidele, kelledega tal samane kokkulepe. Samuti kohustatakse teatavaks tegema kõik andmed ehitatavast laevast neli kuud enne kiilipanekut ja laeva lõplikud omadused ühe kuu jooksul pärast laeva valmistamist.

5. Üldised kokkulepped. Allakirjutajad ei ole õigustatud müüma, kinkima ehk kasutamiseks andma teisele riigile oma sõjalaevu, välja arvatud abilaevad.

Vajaduse korral kõrvale kalduda kokkuleppes esitatud piiramistest, teostatakse see kokkuleppel Inglise valitsusega.

Kokkulepe on kehtiv kuni 31. detsembrini 1942. a.

*

Londoni teine mereväe kokkulepe kujunes Inglismaa täieliseks võiduks. Ehkki mitte kõik Inglise ettepanekud, nagu näiteks lahingulaevade suuruse ja suurtükkide kaliibri vähendamine, ei läinud läbi, keelab kokkulepe sõjalaevade ehituse suurusega 8000—17500 tonni ja suurtükkidega 6,1" kuni 10". Seega siis on keelatud sõjalaevade ehitamine, mis väga edukalt võivad tegutseda kaubalaevade vastu, kuid mille vastu inglastel pole midagi või on liiga vähe välja panna. Laevastikkude suurused on piiramata, kuid Inglismaa on kindel, et lepingu kehtivuse kestusel ükski riik ei suuda inglasi „üle ehitada“. Üllatuslikku üleehitamist loodavad inglased kõrvaldada lepingus ette nähtud informatsiooni vahetamise teel.

Ainukeseks Inglise võitu tumestavaks asjaluoks oli Itaalia ja Jaapani keeldumine ühineda lepinguga. Selle eest oli aga sakslaste ühine mine lepinguga juba ette kindlustatud.

VI.

Inglise-Saksa mereväe relvastise piiramise
kokkulepe.

17. juulil 1937. a.

Kokkuleppe sõlmimine oli juba ette kavatsatud, nii kui varemalt mainitud, ja tegelikult kujutab kokkulepe endast Saksamaa ühinemist Londoni teise mereväe relvastise piiramise lepinguga.

Kokkuleppele on lisatud Inglise-Saksa mereväe kokkuleppe (18. juuni 1935) täiendav seletus. Täiendavas seletuses 1935. a. kokkulepet sisuliselt ei muudeta, kuid defineeritakse täpselt laevastikkude 35:100 vahekorda ja rakendatakse see kokkuleppe Londoni teise mereväe lepingu mõistele. Seejuures määratakse Versailles lepingu kohaselt ehitatud „Deutschland“-klassi soomuslaevade vananemise eaks 15 aastat (Londoni lepingu kohaselt peaks olema 26 aastat), „Emden“, „Karlsruhe“ ja „Nürnberg“-klassi ristlejate vananemise eaks 15 aastat (Londoni lepingus 20 a.) ja „Wolf“ ja „Möwe“-klassi destroyerite eaks 12 aastat (Londoni lepingus 16 a.).

Ühel ajal kokkuleppe allakirjutamisega teostati nootide vahetus, millega Inglismaa tunnustab Saksamaa õigust igal ajal, kui Saksamaa seda tarvilikuks leiab, lisaks ehitatavale kolmele ehitada täiendavalt veel kaks 10 000-tonnist 8" suurtükkidega varustatud ristlejat (kokku 5 tk.) põhjusel, et Venemaa kavatses ehitada seitse 8000-tonnist ja 7" suurtükkidega varustatud ristlejat.

Kuna Saksamaale vaenulikkudeks kujuneda võivatest riikidest Nõukogude Vene ei olnud seotud Londoni teise mereväe relvastise piiramise lepinguga, siis tegi Saksamaa kohe alguses inglastele teatavaks, et tema ühinemise tingimuseks on N. Vene ühinemine lepinguga. Selle tõttu on Inglise-Saksa mereväe kokkuleppesse võetud punkt, et kokkuleppe hakkab kehtima üheagselt vastava Inglise-N. Vene kokkuleppega.

Kokkuleppe kehtivus määrati kuni 31. detsembrini 1942. a.

VII.

Inglise-Nõukogude Vene mereväe relvastise
piiramise kokkulepe.

17. juulil 1937. a.

Alused kokkuleppe sõlmimiseks on toodud eelpool. Kokkuleppes Nõukogude Vene ühineb Londoni teise mereväe relvastise piiramise lepinguga. N. Vene teeb kokkuleppes siiski järgmised reservatsioonid:

1. Londoni teises mereväe lepingus ettenähtud relvastise piiramised ei puutu N. Vene Kaug-Ida laevastikku nii kaua, kui ei ole sõlmitud vastav kokkulepe N. Vene ja Jaapani vahel. N. Vene ei alga siiski Londoni teises mereväe lepingus keelatud laevade ehitamist ega ehita ümber olemasolevaid laevu, andes neile keelatud omadused, enne kui Jaapan ehk mõni teine riik Kaug-Idas on ületanud Londoni teise mereväe lepingu piiramised.

2. Londoni teises mereväe lepingus ettenähtud informatsiooni andmine ei puutu N. Vene Kaug-Idas Kaug-Ida jaoks ehitatavaid ehk ümberehitatavaid laevu nii kaua, kui ei ole sõlmitud vastav kokkulepe N. Vene ja Jaapani vahel. Kuid laevade kohta, mis ehitatakse ehk ümber ehitatakse Kaug-Ida jaoks N. Vene Euroopa territooriumil, laevade kohta, mis N. Vene ehitab või ümber ehitab Kaug-Idas muude vete jaoks ja laevade kohta, mis N. Vene toob Kaug-Idast muudele meredele, on N. Vene kohustatud andma Londoni teises mereväe lepingus ettenähtud informatsiooni.

*

Kõigi toodud lepingute põhjal võib Inglismaa seega oma laevastikku välja ehitada soovitava suuruseni. Kõik piiramised, mis lepingutes on ette nähtud, ei riiva Inglismaa huvisid. Need keelavad ainult teistele riikidele ehitada Inglismaa maailmakaubandusele ohtlikuks kujuneda võivaid ja Inglismaale ebasobivaid laevatüüpe, välja arvatud Itaalia ja Jaapan, kes viimaste lepingutega ei ole ühinenud.

Kummitemplite ja graveerimise tööstus

«Perfekt»

Om. E. Blaufeldt

Tallinn, uus aadress: Vene 13, kõnetr. 437-16.

Süütepommid ja -mürsud.

Leitn. R. Israel.

Mürkgaase ja mürgsuitse kasutatakse mitmesugusel kujul peamiselt elavjõudude vastu võitlemiseks eesliinil kui ka tagalas, samal ajal kolmandat keemilist relva — süüteaineid, kasutatakse aga esmajoones vastase materjal-osa hävitamiseks nii eesliinil kui tagalas, seda on viimased sõjad rohkesti näidanud. Tihti aga kasutatakse süüteaineid ka otsekohe elavjõu hävitamiseks. Maailmasõja päevil tuli ette tihti juhtumeid, kus kuulipildujapesad, olles hästi varjatud püssi- ja kuulipildujatule eest, neutraliseeriti fosfori ja termiit-miinidega. Veel ohtlikumaks said süütepommid suvel, kuival ajal sõjategevuse rajoonides, kus leidis kuiva, kergesti süttivat metsa, põõsaid, kanarbikku, mis kergesti tuld võttis, sundides vastast oma positsioonidest võitluseta lahkuma. Ühtlasi raskendasid laiaulatuslikud põlemised evakueerimist kui ka eesliini varustamist kõige tarvilikuga. Võib ette arvata, et ka tulevikusõdades leiavad süüteained senisest veel enam kasutamist, sest kõigis riikides pannakse suurt rõhku süütepommide ja süütemürskude valmistamisele. Eriti ohtlikuks osutuvad süütepommid ja -mürsud positsioonisõjas ja rannakindluste vastu, mis seotud alalise asukohaga.

Taktikaliselt jagatakse kõik süütevahendid kahte liiki: a) — väikese, kuid temperatuurilt ja tulelt võimsa tegevusraadiusega, suurte konstruktsioonide ja raskelt süttivate märkide süütamiseks.

b) — suure tegevusraadiusega süütepommid ja -mürsud, millede plahvatamisel üle külvatakse suur rajoon põleva aine osakestega, tekitades väikesi süütekohti korruga paljudes üksikutes punktides. Venelased klassifitseerivad oma süütevahendid järgmiselt: a) — jala-väes kasutatavad süüte-püssikuulid, süütekäsigranaadid ja teised käsi-süütevahendid.

b) — keemilistes üksustes kasutatavad süütemiinid (Lievensi jt.), mis välja lastakse mortiiiridest, ja leegipildujad.

c) — suurtükiväes ja laevades kasutatavad süütemürsud ja

d) — lennuväes kasutatavad süütepommid.

Tehniliselt jagatakse süütevahendid 4 klassi:

I — Ise süttivad ained:

a) kõvad ained — fosfor ja naatrium;

b) — vedelained — fosfori lahus väävelsüsinikus ja tsink-etiülis;

II — Metallide hapendid — termiidid.

III — Hapnikku sisaldavad segud — baariumi ülihapend ja magneesiumipuru ehk jälle lämmastik-hapu baarium, magneesiumjalinasemne-õli.

IV — Põlevad ained — tõrv, tselluloid, põlevad vedelikud ja nafta.

Ise süttivad ained.

a) Kõvad ained.

Valge fosfor, ehk küll ta esmajoones esineb suitsutekitava ainenäna, kuid omadus ise süttida on toonud tema ka süüteainete esirinda. Katsed on näidanud tema otstarbekust õhupallide, kuivade metsade, nurmede ja teiste kergesti süttivate esemete süütamisel. Puust ehitiste ja võrdlemisi raskesti süttivate materjalide süütamiseks fosfor ei ole kohane oma madala põlemistemperatuuri tõttu. Elavjõu vastu teotsemiseks fosfor on väga otstarbekas ja efektiivne. Fosforpomme ehk -granaadi lõhkemisel põletavad väikesed põlevad fosforiosakesed momentaalselt läbi riided, tekitades ihul valusaid, raskelt ravitavaid põletushaavu. Maailmasõjas kasutati kõigis sõdivates riikides fosforit süütepüssikuulides, käsi- ja püssigranaatides.

Naatriumi tarvitasid sakslased Maailmasõja ajal 17,5-sm kahuri süütemürskudes, kusjuures naatriumil detonaatoriks oli termiit, peale selle tarvitati naatriumi veel mõnes ise süttivas vedelikus.

b) Vedelained.

Vedelad süüteained on eelistatavamad kõvadest, tungides rohkem ühetasaselt ja korrapäraselt süüdatavasse objekti, garanteerides kindlamini süütevõimaluse.

Ise süttivate vedelikkude kohta on üles seatud järgmised nõuded:

a) peavad teatud aja järele õhus ise süttima;

b) peavad andma tugeva ja efektiivse leegi;

c) peavad olema ohutud käsitsemisel ja transporteerimisel.

Esimeste süütevedelikkudena võeti tarvitusele fosfor lahustatult väävelsüsinikus ja ka tsinketiülis, kuid need segud olid liiga ohtlikud käsitsemisel ja transporteerimisel, andes tihti

energilise reaktsiooni juba enne süüdatava objekti kokkupuutumist. Selle puuduse kõrvaldamiseks lisatakse segule juurde põlevaid õlidsid ja reaktsiooni kiirendamiseks mitmesuguseid orgaanilisi nitroühendeid, peamiselt trinitrotoluoli; saadud segu on ohutu käsitsemisel ja transporteerimisel ja on väga efektiivne tegevusega. Segu süttib õhuga kokku puutudes peale pommi ehk mürsu purunemist otsekohe ehk teatud ajavahemiku järele, olenedes vastavast segu koosseisust.

Põlemiskiirust ja tule laialivalgumist saadakse kätte segu lendainetega, kuna põlemiskestust ja tugevust — raskete põlevainetega. Saadud segu kasutatakse puhtal kujul ja ka segatult puuvillaga.

Metallide hapendid.

Termit. Juba enne Maailmasõda oli tööstuses rauahapendi ja alumiiniumipuru segu tuntud termiidi nime all, mida kasutati raua ja terase sulatamiseks. Segu põlemisel annab järgmise reaktsiooni:

$8Al + 3Fe_3O_4 = 4Al_2O_3 + 9Fe$, kusjuures eraldub suur hulk soojust, 758 kg/kal. grammolekuli peale ja põlemistemperatuur tõuseb kuni $+3000^\circ C$.

Puhtal kujul termiidi süütetegevus piirdub ainult väikese ruumalaga ja suur protsent tekkinud soojusenergiast läheb kaduma, vabaneb temast liiga ruttu, sellepärast raskesti sütitavate esemete süütamiseks termiiti segatakse põlevate õlidega, kusjuures termiidist eraldub suur soojuse hulk süütab teised põlevad ained (õlid), andes efektiivne leegi, mis süütab ka raskesti tuld võtvad objektid. Sõjaliseks otstarbeks kasutatav termit sisaldab 24% kaaluosa alumiiniumi ja 76% magnetraua hapendit. Termit kokkupressitult 850 kg survega 1 m^2 peale muutub stabiilseks ka suurte põrutuste vastu, kusjuures tihedus läheb kahekordseks, mis raskendab süttimist ja pikendab põlemiskestust. Ka segatakse termiiti vedelklaasiga, et muuta termiiti stabiilseks. Vedelklaasiga segatud termit ei karda lööke ega põrutusi, sellepärast võib teda kasutada ka suurte alküürustega mürskude täitmiseks. Vedelklaasi kaal teeb välja 15% termiidi kaalust. Sidudes termiiti vedelklaasiga peab segust täiesti eraldama niiskuse.

Ka kasutatakse termiidi sideainena väävlit:

$$8Al + 3Fe_3O_4 + 9S = 4Al_2O_3 + 9FeS.$$

Saadud segul on see halb omadus, et süütesegu süttides ka ise plahvatab, paisates segu väikeste põlevate osadena kaugele laiali, vähendades seega süüte efektsust. Prantslased tarvitasid sellist termiiti desiidini nime all suurtes pommides, kasutades tema süüteplahvatuse

omadust pommis olevate teiste põlevainete, peaaesjalikult õlide süütamiseks.

Sakslased kasutavad lahustatud tselluloidisegu termiidis. Tselluloid soodustab segu ühetasast ja pikaldast põlemist.

Veel segatakse termiiti peene alumiiniumipuru ja baariumühendiga ehk jämedateralise alumiiniumiga ja rauahapendiga, selleks et segu süütamisel ei plahvataks ja laiali ei paiskuks. Segu süüdatakse musta püssirohu laenguga. On veel termiidisegusid, kus rauahapendit asendavad vase-, nikli-, magneesiumi- ja seatinahapendid ning magneesium- ja mangaanühendid, kuid sõjaliseks otstarbeks on osutunud kõige otstarbekohasemaks kuni viimase ajani magnetraua hapendi ja alumiiniumisegu.

Hapnikku sisaldavad põlevad segud.

Süütesegud, mis sisaldavad orgaanilisi hapendeid, nagu baarium ja kaaliumsalpeeter, tinahapend, bertholletsool koos selliste põlevate ainetega, nagu seda on süsi, väävel, magneesium, alumiinium ehk orgaanilised põlevad ained, on tuntud hapendiliste põlevate segude nime all. Neid segusid kasutatakse lennuki süütepommide ja püssisüütekuulide valmistamiseks.

Süütesegude valmistamisel tuleb erilist rõhku panna sellele, et segu algained üksteisest ei eralduks ega laguneks. Selleks segu pressitakse kokku ja segatakse veel sideainetega, milleks kasutatakse kas väävlit, šellakit, vaiku, parafiini või tõrva.

Süütepuksiikulides kasutatakse segu: baariumühendit 17 kaaluosa, magneesiumipulbrit 2 osa. Magneesiumipulber segatakse etüülpiiritusega ja pressitakse kuuli 170 kg survega 1 m^2 peale.

Teine tüüpiline segu sisaldab: baariumsalpeetrit 64 kaaluosa, magneesiumi 28 osa ja linaseemneõli 8 osa. Linaseemneõli on sideaineks ja flegmatisaatoriks.

Maailmasõja ajal sakslased kasutasid süütemürskudes erilist pürotehnilist segu, mis pärast süütamist andis suure hulga suitsu, kuid süütamise efekt oli väikene, kuid viimasel ajal on ka siin hakatud tarvitama peaaesjalikult termiite.

Venelased kasutavad praegu lennukipommides, mis on mõeldud kergesti tuld võtvate esemete süütamiseks, segu koosseisuga: baariumkloraati 54 osa, tõrva 16 osa, alumiiniumi 14 osa ja asfaltlakki 16 osa.

Põlevad ained.

Sellesse liiki kuuluvad süüteained, mida kasutatakse ilma hapendite lisandusteta, nagu: nafta, väävelsüsinik ja puu kuivajamise produktid. Eelpoolloetletud aineid kasutatakse kaheks otstarbeks: a) materjali esialgse põlemisimpulsi laiendamiseks ja jätkamiseks suurekaliibrilistes lennukipommides ja suurtükimürskudes ja b) süütesegudena leegipildujates.

Suurte puuehitiste ja teiste raskesti süttivate esemete põlevad süüteained peavad sisaldama kiire põlemisega ja kõrge temperatuuriga aineid ja peale selle suurema hulga põlevaid aineid. Esimesed on vajalikud viimaste esialgseks süütamiseks.

Praegusaja lennuki süütepommide ja suurtükimürskude kohta, mis valmistatud põlevatest ainetest, seatakse üles järgmised nõuded:

- a) peavad põlema pikemat aega (15—30 min.) andes suure ja kõrge leegi;
- b) peavad süütama mitte üksnes need põlevad esemed, milledele nad langevad, vaid ka lähimas ümbruses asetsevad esemed;
- c) ei tohi sisaldada halvasti põlevaid või põlemist takistavaid aineid;
- d) peavad olema lihtsad, odavad ja ohutud nii käsitsemisel kui ka transporteerimisel.

Sääraseks aineks on viimasel ajal valmistatud nn. „kõva õli“, mis on valmistatud vedelatest õlidest ümbertöötamise teel. Kõva õli sisaldab väikese protsendi vedelikku madala süttimistemperatuuriga ja suure protsendi vedelikku kõrge süttimistemperatuuriga. Madala süttimistemperatuuriga põlevaine sütib kergesti ja süütab ühtlasi terve segu koosseisu võrdlemisi kõrge temperatuuriga. Põlev segu tungib süüdatavale objektile võimalikult igale poole ligi ja süütab ka viimase. Paremaid tagajärgi on saadud naftasaadustest, süttimistemperatuuriga 160° kuni 225° C piirides, mis on valmistamisel lihtsad, odavad ja käsitsemisel ohutud.

Leegipilduja segud.

Juba Maailmasõja ajal võeti tarvitusele nn. leegipildujad, s. o. aparaadid, millede abil võis

välja lasta põleva vedelaine leegijoa kõrge temperatuuriga. Ta oli püssitaoline aparaat, seljaskantava põleva vedelaine reservuaariga kõrge surve all. Leegipildujaid kasutati jalaväe rünnakutes abirelvana vastase hävitamiseks ja kaevikutest väljaajamiseks. Viimasel ajal on katsetatud suuri positsioonleegipildujaid, mis võivad leegijoa ette välja heita kuni 100 meetri kauguseni. Ameeriklastel on praegu kasutusel leegipildujad, millede tulejuga ulatub kuni 30 meetri kauguseni, kusjuures põlevaine kulu on 2,26 liitrit sekundis. Kaugeleulatuva tulejoaga leegipildujaid kasutatakse peamiselt kaitselahingus, vastupanupositsiooni eelserva ees ja ka vastupanupositsiooni sügavuses, ründavate jalaväe koondiste hävitamiseks ja ka soomusmasinate (tankide) vastu, laske- ja vaatluspiludest tulejoad sissejuhtimiseks.

Leegipildujates tarvitav põlevsegu peab vastama järgmistele nõuetele:

- a) peab kiirelt ja kergelt süttima;
- b) erikaal ei tohi olla liiga madal ja
- c) märk peab kaetama mitte üksnes leegiga, vaid ka põleva ainega.

Parimaks seguks on osutunud seni gaasitõrv, mille erikaal 1,044 ja süttimistemperatuur 122° C ning bensooli algaine ehk nn. toorbensool, mille erikaal 0,756 ja süttimistemperatuur 26° C. Segu sisaldab 70% gaasitõrva ja 30% toorbensooli. Saadud segu erikaal on 1,02 ja annab korrapärase lendjoone, suure kauguse ja kõrge temperatuuriga tulejoad. Segu süütamiseks kasutatakse vesinikgaasi süüteseadeldist, mis on monteeritud aparaadi külge.

Kõik süütepommid ja -mürsud on ehitatud õhukeste seintega, väikese hulga lõhkeainega ja suure hulga põlevainega, mille kaal ulatub kuni 50% mürsu ehk pommi üldkaalust, ja on varustatud viitsüütajaga.

Süütepommide ja -mürskude vastuabinõud.

Süütepomme ja -mürske on väga raske kustutada, eriti aga veel termiitseguga pomme, veega ei tohi seda teha, sest veejuga pritsib põlevad osakesed kaugele laiali, tekitades palju üksikuid uusi tulepesi. Süütepommide kustutuseks on olemas erilised keemilised lahused, nende puudumisel võib aga tulepesi katta niiskete kaltsudega ja liivaga, lämmatades seega juba varakult nende tekkimise algidus tulepesad. Selleks peab varakult valmis hoidma tuleohtlikkude esemete ja ehitiste juures vastavad kustutusabinõud ja vahendid.

Memuaare saksa meresõja agentuur- luureteenistuse kohta Maailmasõjas.*)

Salaluure, kahjustamine, provokatsioon, terror jne. leidsid väga laialdast kasutamist möödunud Maailmasõjas 1914. a. — 1918. a. ning on juba vanast ajast tuntud kui proovitud abinõud riikidevahelises võitluses. Harilikult spionaaž, provokatsiooniline ja diversiooniline tegevus elavneb ikka siis, kui läheneb sõda. Selletaolist elavnemist märgatakse ka praegusel aja-järgul, kus tehakse kõik, et ära hoida uut Maailmasõda. Hiinas ja Hispaanias lüüakse juba päris korrapäraseid lahinguid ning tulevast maailmasõjast osavõtavad riigid teevad suuri pingutusi, et üle ujutada oma tulevaseid vastaseid ja nn. neutraalriike oma agentidega ning diversantidega. Eriti on ses mõttes tuntud suured riigid, kes jõuavad nimetatud otstarbeks kulu-tada väga suuri summasid.

Luureteenistusse kuulub väga mitmesugu-seid inimesi; on selliseid, kel puuduvad igasugu-seid ideed ja põhimõtted, kuid on ka neid, kes teotsevad puhtkohustusist isamaa vastu.

Mis puutub tänapäeva salaluure süsteemi-desse ja võtetesse, siis on raske midagi konk-reetset öelda, peab aga küll mainima, et möö-dunud Maailmasõda andis seks suuri kogemusi sel alal ning tänapäeva salaluure meetodid ja võtted on arenemise alal teinud edasi suure sammu.

Ses mõttes ongi väga huvitav jälgida veidi üksikuid saksa meresõja agentuurluure võtteid Maailmasõjas Venemaa vastu.

Juba aegsasti enne seda, kui saksa väed al-gasid Belgia ja Prantsusmaa valluta-mist, alustas oma tegevust saksa agentuurluure-võrk. Selle teadlikkus osutus väga laialdaseks, mille iseloomustamiseks toome mõned järgmi-sed näited rahuajast.

Mõned aastad enne Maailmasõda ilmus ühes saksa ajakirjas täielikult salajane pro-jekt Venemaa väikesest laevaehi-tuse programmist, kusjuures see ilmus kaks päeva varem, kui viimane kuulus arutu-sele riigiduumale kinnisel istungil. Tolleaegne Venemaa mereminister luges seda täiesti sala-jaseks ning ei andnud isegi igale liikmele seda programmi. Asjaolu on küll vist seletatav sel-lega, et tolelaegne Putilovi laevaehituse tehas oli täielikult Saksa riigi kodanike valdu-ses alates direktoritega ja lõpetades joonistaja-tega. Saksa firma Blohm ja Voss oli selle tegelik juhtija.

Üldiselt on tuntud, missugust tähtsat osa täitsid möödunud sõjas saksa a-laevad. Tol ajal oli see veel uus relv, mille võimsust veel ei hin-natud — ka sakslaste poolt. 1900. a. ei olnud veel a-laevu saksa laevastiku koosseisus, kuid 1903. a. juba oli Kruppi tehas endale han-kinud prantsuse a-laeva *Egrett* joonised. Esi-mene saksa a-laev oli ehitatud prantslaste joo-niste järele.

Aktiivne värbimise kui ka organisatsiooni-line luuretegevus toimus siis paralleelselt nii rahuaegsete nõuete ja informatsiooni rahulda-miseks kui ka sõjaliseks otstarbeks vajaliku agentuurluure-võrgu moodustamiseks. Agen-tuurluure-võrku kuulus inimesi väga mitmesuguste ja eri ülesannetega — teadete kogujad mobalal, sõjatehnika ja tööstuse alal, diversan-did, agendid värbijad, ekskursantide juhid, sidepidajad, valeteadete levitajad jne.

Igaüks neist alates ametlikust атаšeest kuni konspiratiivkorterite pidajani teadis täpselt oma kohustusi ja tegevust rajoonis. Rahuajal hari-likult salajasele sõjaaegsele agentuurluurele riskiga seotud ülesandeid ei antud, kuid agente kontrolliti ja instrueeriti pidevalt — kindlate vaheaegade järele.

Rahuajal märgiti ja valmistati ette ka need isikud, kes kuulusid värbimisele agentuurluure-võrku sõja puhul esimesel võimalusel. Sel ots-tarbel teostati väga suurt tööd välismaa koda-nikkude uurimise alal. Sõja alguseni oli saksa luurel selletaolisi andmeid umbes 47 000 Vene-maa, Inglismaa ja Prantsusmaa kodaniku kohta. Kodanikud olid jaotatud linnade järele, kus nad elasid, töö järele ning individuaalsete omaduste järele ühes märkustega, missuguste luureandmete kogumiseks neid on soovitat kasutada. Need isikud moodustasid nõnda ütelda reservi, mis sunniti agentuurtegevusest osa võtma kas äraostmise, ähvarduste või provo-katsiooni teel.

On väljaspool kahtlust, et ka tänapäeval leiab aset selline värbimise organisatsioon. Suur osa isikuid, kes saavad väljasõidu loa Saksamaalt, kohustuvad ilmuma rahvussotsia-listliku partei välispoliitilisse osakonda, kus paljud saavad luure- kui ka inimeste tundma-õppimise ülesandeid, keda nad kohtavad välis-maal. Saksamaal on väga laialdaselt organiseeritud puhtsõjaline luureteenistus ning hästi välja arendatud sõjalaure organisatsioon.

Gestapo'le allub terve rida salaluuretege-vuse organisatsioone. Saksa agentuurluure laialdast tegevust tänapäeval märgib kas või

*) Morskoi Sbornik nr. 10 1937. a. järele.

see asjaolu, et vaid Gestapo's üksinda oli kaks aastat tagasi 48 000 kaastöötajat (National Zeitung 23. IV — 35). Tegelikult Gestapo juhiks on „suurmeister“ merespionaaži alal, endine ohvitser saksa laevastikus Geidrich. Führeri isikliku konsultandina esineb Maa-ilmastõja-aegne saksa peakorterilüureülem Nikolai, kes võtab aktiivselt osa ka Gestapo tööst ja tegevusest.

Kandidaatide nimekirjad spioonideks on tihti kokku seatud just arvestades inimeste nõrkusi — poliitiline kõikumine, kaldumus joo-vastavatele jookidele, ülejõu elamisele, pummeldamine, õiglusetus isikule usaldatud riigivaranduse suhtes jne.

Maa-ilmastõja alguseks 1914—1918. a. oli saksa mere-agentuurilüure end laiali laotanud igale poole sõjalise, poliitilise ja ökonomilise tähtsusega tsentritesse ja mereäärsetesse Euroopa kui ka Ameerika punktidesse.

Agentuurilüure Venemaa vastu teostus peasjalikult Skandinaavia kaudu. Pärast diplomaatiliste suhete katkemist saksa mereväeline atašee Venemaal Fischer Lossain viidi üle Rootsi. Loomulikult mitte juhuslikult, vaid seepärast, et Rootsi valitsevad ringkonnad teatud määral sümpatiseerisid saksa plaanidele või vähemalt seepärast, et sõja ajal Rootsi ja Venemaa vahel toimus elav merekaubandus, mis omalt poolt soodustas agentuurteenistuse teenistust. Läbi Rootsi toimus transiit Euroopaga, kuna see osa Skandinaaviast oli ses mõttes kõige soodsam ning kujutas endast ka kõige lühemat kaubateed.

Fischer Lossain, keda loeti vene sõja-ja mereasjanduse suureks tundjaks, pidas sidet ja juhtis Rootsi kaudu agentuurvõrgu tegevust Venes. Kaheldakse, kas ei toiminud mitte Rootsi ja Saksa lüure vahel sõbralik agentuurandmete vahetus

Eriti teravalt jälgis saksa agentuurilüure inglise ja vene a-laevade ilmumist Läänemerel. Selleks otstarbeks oli Skandinaavia kaldail organiseeritud laialdane vaatlusvõrk, kuhu kuulus üle 200 erilisel väljaõpetatud vaatleja, peasjalikult kaubalaevastiku meremeestest, kalameestest, tuletornide ülevaatajaist, lootsidest jne. Kõik nad jälgisid väljuvaid laevu Skandinaavia sadamaist teistesse riikidesse.

Väga tõhusa järelevalve all olid ka Taani väinad, kuna saksa ülemjuhatus kartis vene laevastiku tugevdamist inglise a-laevadega.

Peab märkima ka, et sõja alguses saksa agentuurilüure Venemaa vastu teatas sakslasile väga palju kontrollimata teateid, mis saksa laevastiku juhatust viis tihti eksiarvamusele. Nähtavasti olid agendid kas liiga hoolimatult valitud või jälle liialt hellitatud suurte sum-

madega, mis makseti igasuguste teadete eest (ka ekslikkude).

Kuid saksa meresõja agentuurilüure sai ka tihti väga väärtuslikke teateid vene laevastikust, mis oli tingitud just sellest, et venelased hoidsid oma sõjasaladusi väga halvasti. Maa-vahe ja laevastiku vahel vahetati tihti koguni šifreerimata salajase sisuga radiogramme. Mis puutub traadiga telegraafi kasutamisesse, siis näiteks juusi aparaadil töötades luges vene juhatus täiesti ülearuseks salajaste teadete šifreerimist.

Ja pärast seda vene ohvitserid imestasid veel, kust „sakslasile on kõik teada“. Siin ei olnud midagi imestada, et tihti sakslased said korraldusist vene vägedele ja laevastikule paar päeva varem teada kui vene väed ise.

Peale sellise hoolimatuse oli venelastes laialt tuntud nende lobisevus alates sõduriga ja madrusega ning lõpetades kindraliga ja admiraliga. Kindral Dragomirov olevat kunagi öelnud: „Vene väes on vähe äraandjaid, kuid väga palju heatahtlikke lobisejaid.“ Igasuguste teadete ja sõjaliste saladuste väljalobisemine Maa-ilmastõjas märgib seda, et nendel sõnadel oli sügav alus.

Igasugune teadete väljalobisemine oli üheks peallikaks, kust agendid hankisid endile informatsiooni vene laevastiku kohta, on ju laevastiku kohta teadete saamine palju raskem kui maaväe kohta. Merel ei ole teineteisest selgesti erinevat kahte fronti, vaid laev lahkub merele ankrukohtadest mitmesugustel aegadel ning tuleb tagasi tihti koguni öösi. Loomulik, et spioonidele siin esinevaid raskusi aitasid tihti ületada suured lobisejad.

Näiteks 1915. a. septembris saksa aeroplannid Riialahes atakeerisid igapäev suurtükilaeva Grosjašči, teades et temal puuduvad õkrelvad. (Visati kuni 40 pommi ilma tagajärgedeta). Kuid alates päevast, millal temal seati üles 2 õk-suurtükki, lakkasid ka õhurünnakud.

Vene Balti mere sõjasadamais oli sakslasil organiseeritud laialdane agentuurilüureteenistus, kuna esines terve rida saksa spionaaži juhtumeid. A-laevade ujuvalt baasilt Oland varastati raadiošifri, a-laevalt Beluga läksid kaduma a-laeva Zmeja joonised.

Paldiskis leidis aset 1916. a. sügisel järgmine juhtum. Osa artilleeriarelvastisest asetati inimeste nähes platvormidele ja vagunitele, et need saata määratud kohale. Kui laadimine oli lõppenud, toimus veel samal ööl saksa torpeedopaatide rünnak Paldiskile. Kuigi pommitamine ei andnud märkimisväärseid tulemusi, on siiski mainitav see juhtumus ilmuda üle miiniväljade ni kaugele vastase positsiooni sisse, kus oleks võinud vabalt kohata ka tugevamaid jõude. Mainitakse ka, et kaldal olevat olnud üles sea-

tud kellegi poolt liinituled, mida mööda torpeedopaadid olid suundunud Paldiski lahte.

Vene vastuluure tegi kindlaks ka, et üks Tallinna elanikke teostas süstemaatilist järelevalvet praeguse sõjasadama suhtes, kus baseerusid ka a-laevad, nende seas inglise omad. Ta oli seks otstarbeks avanud mängupõrgu peajasjalikult igasuguste ettevõtjate ja kindluste tehniliste juhtide jaoks. Küllastades seda asutist need inimesed mängisid tihti maha ka ehitiste plaanid ja joonised. A-laevade madruste seas hankisid luureandmeid peajasjalikult avalikud naised.

Saksa luuretegevuse keskpunkt asus Peterburis, kus saksa salaluure agendid tungisid sisse väga mitmetesse asutistesse, mis olid ühel või teisel viisil ühenduses vene tegevväega ja laevastikuga. Olulist soodustust agentuurluure leidis veel valitsevais ringides.

Saksa agentuurluure teenistust soodustasid ka suuresti Taani päritoluga igasugused ametnikud, kes teenisid pealinna sõjalisis asutis. On kindlaks tehtud, et isegi selline suur asutus nagu „Suur Põhja Telegraafi Ühing“ töötas sakslaste kasuks. Selle ettevõtte tähtsust märgib ainult juba rahvusvaheliste tsentrite hiigla tähtsus, mida ta ühendas. Rahvusvahelise telegraafi liinid, mis olid taanlaste käes, läbisid Peterburi—Newstadt—Stockholm—Frederitsia—Newcastle ja ida suunas — Peterburi—Irkutsk—Vladivostok—Nagasaki—Schanghai—Irkutsk—Kjaha—Peking. Esimesel sõja-aastal loodi ka teine vene valitsuse liin, mis ühendas Venemaa pealinna Murmaniga ja ulatus edasi Koola poolsaart mööda kuni Norra piirini. Sealt algas allveekaabel kuni Inglise rannikuni (Peterhead).

Kulus neli kuud sõjapidamist enne, kui selgus varem nimetatud telegraafiühingu tegevus. Pärast seda arutati rida kordi seda asja, et lõpuks tulla lihtsale otsusele — „ei tohi usaldada sõjaliseks otstarbeks töötava telegraafilini ametnikke, kes sümpatiseerivad vastasele.“ Eriti veel, kui need ametnikud on välismaalased. Otsustati küll asendada taanlased venelastega ja sisse seada kontroll, kuid kuni 14. juunini 1916. a. teostati vaid väike osa komisjoni otsustest. Sellised poolikud abinõud ja suur viivitamine nende kasutamisele võtmisel olid vaid saksa luurele kasuks, kes kontrollis kõiki Venemaa ja liitlaste vahelisi telegraafilisi ühendusi.

Saksa meresõja agentuurluure kasutas laialdaselt ära ka salaluure eesmärkide saavutamiseks kindlustusseltse, mis jäi ka õigeaegselt avastamatuks.

Kui algas sõda, jätkasid vene kindlustusseltsid oma tehinguid nagu rahuajalgi. Üks

kindlustusseltse kindlustas välismaal kõik vene laevastiku ehitusel olevad laevad; destroyerid, a-laevad jne., samuti ka uued laevaehituse tehased ning kaitse iseloomuga ehitised. Kindlustusseltside eeskirjade kohaselt tuli dokumentides nimetada andmeid tonnaažist, laeva klasist, laeva ülesandest ja ehituse käigust. Kindlustuse lõpetamine märkis lihtsalt laeva vette laskmist. Loomulikult toimus kindlustamine saksa firmadega neutraalriikide vastavate ettevõtete kaudu.

Saksa agentuurluure objektideks olid vene valitsevad ringkonnad. See tihe võrk, millega oli ümbritsetud esimeste sõja-aastate sõjaminister S u h o m l i n o v, on kõigile teada. Tema majja jooksid kokku 17 nende salaluure organisatsiooni niidid, kusjuures ta ise ka eriti silma ei paistnud sõjasaladuste hoidmise mõttes. Veel enne sõda olevat minister avaldanud saksa agendile suitsukatte leiutise põhimõtte. Seda vene leiutist kasutasid sakslased juba esimesel sõja aastal.

„Teadmata ja seletamata põhjusil,“ pärast Stürmeri määramist siseministri kohale, sai Saksamaa teada selliseid salateateid, mis suguseid ta varem kunagi ei saanud. Nähtavasti oli selle põhjuseks „ajutine sõjašifrite kaotus“ Stürmeri poolt.

Saksa agentuurluure püüdis ja tegi katset oma eesmärkide saavutamiseks kasutada ka mereministrit Grigorovitšit.

Vene vastuluure kahtlustas mitte ilma põhjuseta spionaažis Saksamaa kasuks ka rida suursuguseid isikuid. Paruness Stampeli salongi külastas eriti väljavalitud Peterburi seltskond, kusjuures selgus, et pärast külastamist omas ta tihti väga väärtuslikke teateid riigikaitse alalt. On näiteks teada, et ühel sellelaadisel külastamisel unustas kindr. Šiškin 1917. a. algul Stampeli juurde kaheks päevaks oma portfelli Kroonlinna kindlustuste plaanidega.

Kahtlemata osutas ka Nikolai Romonovi naine, kes ei katkestanud oma sugulussidemeid Saksamaaga sõjaajal, sakslasile väärtuslikke teeneid.

Kümme aastat pärast sõda on avaldatud Nikolai II kirjavahetus oma naisega. Selgub, et ta on kirjutanud temale kõigist kavatseta vaist operatsioonest, ümberpaigutustest, teostatud ja kavatsusel olevaist sõitudest liinile, mis kõik oli sõjasaladus. Kõigest sellest informeeris omakorda Aleksandra Feodorovna Rasputin'it.

Peterburi oli üle ujutatud igasuguseist ringidest ja salongidest, mis omasid tihedaid ja intiimseid sidemeid valitsevas ringkonnas. Terve kojadaamide pere oli väga hästi informeeritud kõige salajasemaist sõja- ja mereministee-

riumi kavatsusist. Ringides ja salongides oli aga väga palju kahtlase reputatsiooniga isikuid, kelledel oli otsene ühendus saksa salaluure teenistusega.

Ajutise valitsuse istungil Miljukov määrib samuti Aleksandra Feodorovna ühendust Saksamaaga. On võimalik, et ühendus oli isiklikku laadi, kuid et ühendus oli, on kindel. Olid isikud, kes saabusid Saksamaalt ja väljusid sinna regulaarselt, räägiti, et arstimitega jne. Nähtavasti oli isiklik ühendus sugulastega, olid protektsioonid, ja teatud kaasa-tundmine ka Saksamaale.

Aja jooksul vahest selgub konkreetsemalt, missugused need „isikliku kontakti juhtumid“ olid. Seni on teada rida fakte, mis lubavad oletada spionaaži Saksamaa kasuks igatahes mitme Euroopa riigi valitsevate ringkondade poolt.

Nii märgib Hispaania kirjanik Blasco Ibañez oma raamatus Alfonso XIII 1925. aastal: „kolme aasta jooksul varustasid end saksa a-laevad kõigiga Hispaania sadamais, tehes seda täiesti avalikult Hispaania meremeeste silmade all. Hispaania kuninganna ei varjanudki oma sümpaatiat Saksamaa vastu.“

Kreekamaa olevat ka aktiivselt saksa mere-sõja agentuurluuret soodustanud. Kuninganna (Wilhelm II õde) olevat isiklikult soodustanud luurevõrgu loomist, mis hankis andmeid liitlaste dessandist ja ka Kreeka lahtedest, mis on kõlblikud baseerumiseks saksa a-laevadele.

Rumeenias — kuni sõtta astumiseni — oli saksa salaluurel tihe side valitseva kojaga. Sealt saadi salajasi andmeid algallikaist.

Saksa agentuurluure kasutas edukalt ära oma eesmärkide saavutamiseks ka nn. Rasputini ringi. Vene tollaegne žandarmide kindral Komissarov, käsitles inglise ristleja Hampshire hukkimist, millel sõitis lord Kitchener Venemaale, süüdistab avalikult äraandmises Rasputinit, A. F. Romanovit ja Wörubovat. On kindel ka, et sellest võttis aktiivselt osa saksa luureagent Londonis Ernst.

Selliseid kahjulikke akte saksa meresõja agentuurluure poolt esines Venemaal kaunis tihti. 1916. a. oktoobris näiteks lendas õhku Sevastopoli reidil Musta mere laevastiku lipulaev Imperatritsa Maria. Arvatakse, et see oli vastase luureagentide töö. Samasugusele arvamisele tuli ka komisjon, mis töötas lahingulaeva hukkimise põhjuste uurimise alal.

Täpsalt pole kindlaks tehtud, missugust osa mängis siin Rasputin, ent uurimise niidid tõid siiski temanimelisse ringi Peterburis. Kaks

kuud enne lahingulaeva hukku esines järgmine juhtum.

Musta mere laevastiku juhataja adm. Eberhard sai kirja: „Me tunneme sind ja usume sind, kuid kui tahad edasi jõuda, pead alluma meie tahtele. Grigori Rasputin.“ Adm. jättis kirjale vastamata, saates selle tagasi. Veidi hiljem ta sai uue kirja: „Saadame sulle meie õnnistuse. Sina aga, märgina, et allud meie tahtele, pead abielluma meie täditütrega, kes elab praegu Sevastopolis (aadress). Grigori Rasputin.“ Adm. tegi korralduse 24 tunni jooksul välja saata isik Sevastopolist; kuid teda sunniti mõne päeva pärast ka ise lahkuma Musta mere laevastiku juhataja kohalt.

Saksa salaluure tegi oma agendile soomlase Tandenfeld'ile ülesandeks õhku lasta lahingulaev *Poltava*, kuid katse ei õnnestunud ning agent võeti kinni vene vastuluure poolt ühes lõhkeainetega.

Olevat ka päris kindel, et saksa salaluure olevat palju töötanud, et õhku lasta vene destroyerit *Novik*, mis oli tol ajal kõige kiirem laev Balti merel. Peale luureteenistuse kasutati teda ka süstemaatiliselt miinide veeskmissaks saksa sadamate rajoonides ning osutus seega väga väärtuslikuks laevaks venelastele. Hinnates *Novik*'u suurt väärtust, lubati agendile, kes laseb *Novik*'u õhku, 50 tuhat rubla.

Valgel merel lasti agendi poolt õhku kaubaaurik *Parun Drisen* ning 1917. a. algul avastas vene vastuluure saksa agentide kavatsuse õhku lasta Vladivostokis vene *Dobrovolnoi flot*.

Huvitav on ka, kuidas sakslased teostasid sidet agentidega.

1916. a. prantsuse mereväeline atašee-esindaja Venemaal teatas vene kindralstaabile järgmisest luure sidepidamise viisist, mida kasutasid saksa agendid, et anda edasi teateid vene laevade liikumisest. Selleks kasutati nimelt *Deutsche Flottenbuch*'i, kus laevade nimed järgnevad poole sentimeetriliste vahedega. See võti tuli lihtsalt panna postkaardiga kõrvuti ning agent märkis sellel vähemärgatavate punktidega need kohad, mis ühtusid ja vastasid avastatud laevaga. Iga punkt märkis laeva, mis asus kohal, kust kaart oli välja saadetud. Kui punkt oli vasakul, siis tähendas see laeva baseerumise asukohta, kui paremal — siis laev oli merel või reidil. Kaks viimast jaotust olid määratud destroyeritele ja a-laevale. Kui agent mäletas laevade järjekorda raamatus, siis võis ta iga päev antud rajooni luure juhatast informeerida vene laevastiku ümberpaigutustest.

Sõja algul kasutati šifriks lauseid, mis olid võetud igapäevasest läbikäimisest. Näiteks:

„Kallis Peeter, kavatsus õnnestus, tädi nõustus abiellumisega. Loomulikult tuleb asjad üle kolida; kuid sain juba teateid. Kõik läheb maksma 500 rubla; teatan täpsamalt isiklikult. Viskan kirja posti vaksalis. Saad ta kätte teisi-päeval mitte hiljem kui kell 17 00. Suudlen sind. Andrei.“ Kui sellele tekstile panna vastavate väljalõigetega teise kaardi, siis saame: Ümberpaigutamise plaani sain. Läheb maksma 500 r. Teated isiklikult vaksalis teisipäeval kell 17 00.

Kaks saksa laevastiku ohvitseri saabus Inglismaale sigarikauplejate nime all. Nad saatsid Hollandi tihti telegraafi teel tellimisi näiteks järgmise sisuga: Harwich. „Palun saata 1200 Havannat nr. 2, 600 nr. 3 ja 2000 poolekroonilist.“ Teades viie sigarisordi kokkulepitud vastavust viiele sõjalaevade klassile, tähendas telegramm järgmist: „Sadamas viibib praegu: 12 soomusristlejat, 6 k.-ristlejat ja 20 a-laeva.“

Väga laialdaselt kasutati teadete edasiandmiseks suitsusid, jalutuskeppe täitesulepäid, pliiatseid jne., kuna naised toimetasid teateid edasi soenguis ja korsettides. Postirongide külge, mis liikusid piirile, kinnitati ajalehetükikesi märgitud tähtedega. Tehti märkmeid ajalehis, milleks osteti üles laduja, kes ladus vastavaid tähti ja arve nagu juhuslikult teatud kohtadesse. Igal selliselt laotud tähel ja arvul oli aga oma kokkulepitud tähendus. Margi

pealepanemisega anti edasi kuni 128 tähendust koodi järele.

Ka paberi värv, sort ja kirjaümbrük omasid oma kokkulepitud tähendust. Punane värv tähendas näiteks vägede saatmist, roheline — saatmise äramuutmist.

Iga kuuga muutus salaluure tegevus möödunud Maailmasõjas ikka pinevamaks ning saksa salaluure jätkas oma võrgu kudumist kahekordse energiaga.

Kui teha sellest materjalist kokkuvõtte, siis selgub, et saksa meresõja agentuurteenistus Maailmasõjas saavutas tunduvalt tulemusi. Suur töö on Saksamaal ära tehtud nii luureteenistuse tsentraliseerimise kui ka hangitud teadete edasitoimetamise alal.

Kui arvestada seda suurt tööd, mis pärast sõda eelpoolnimetatud alal on ära tehtud kõigis riigis, siis peab küll olema väga ettevaatlik sõjalise tähtsusega teadete kui ka igasugusesse relva puutuvate andmete käsitlemisel.

Meil uute relvade muretsemise ajajärgul ja ka vanade moderniseerimisel ollakse tihti liialt avameelne. See igatahes ei tule meile kasuks, kuna on päris kindel, et neid teateid, mis puutuvad kas või näiteks a-laevadesse — hangitakse mitme riigi agentide poolt.

Töös toodud materjal peaks küllaltki hoiatama ses mõttes nii juhtivat kui ka aega teenivat koosseisu.

Ksv.

Inglise a-laeva „K-13“ uppumine Gareloch'is.

Üht õnnelikumaid ja õnnestunumaid meeskonna päästejuhtumeid uppunud allveelaevalt kujutab inglise a-laeva „K-13“ meeskonnaliikmete päästmine. „K-13“ (1850 tonni) viibis Maailmasõja ajal oma viimasel sukelduskatsel *Gareloch*'is, *Šotimaal* (koht, kus sooritati katseid ka meie a-laevade „Kalevi“ ja „Lembituga“), kus ta mõnede ventilatorite lahtiunustamise tõttu vajus ahter ees põhja.

Vett oli õnnetuskohal 18 meetrit. 32 meeskonnaliiget laeva ahtriosas hukkus otsekohe, kuna vööriosas asunud 47 meest võlgnevad oma elu eest tänu Admiraliteedi otstarbekohastele ja ajaviitmatutele sammudele meeste päästmiseks allveevangist.

Vaatamata ohvitseride ja meeskonna kõikidele pingutustele tuua laev tagasi pinnale — ei andnud see mingit tagajärge. Laeval viibis kaassõitjana ühel ajal katseid sooritava sama

tüüpi a-laeva komandör F. H. H. Goodhart. Otustati, et tema püüaks pääseda pinnale, kasutades selleks väljapääsu torni kaudu ja kirjeldaks pinnal laeva seisukorda. Goodharti väljalaskjana ja luugi sulgejana pärast tema võimaliku pinnaldumist ühines Goodhart'iga torniminekul „K-13“ komandör Godfrey Herbert. Seejärgi asuti torni uputamisele ja kompressõhuga survete tasakaalustamisele.

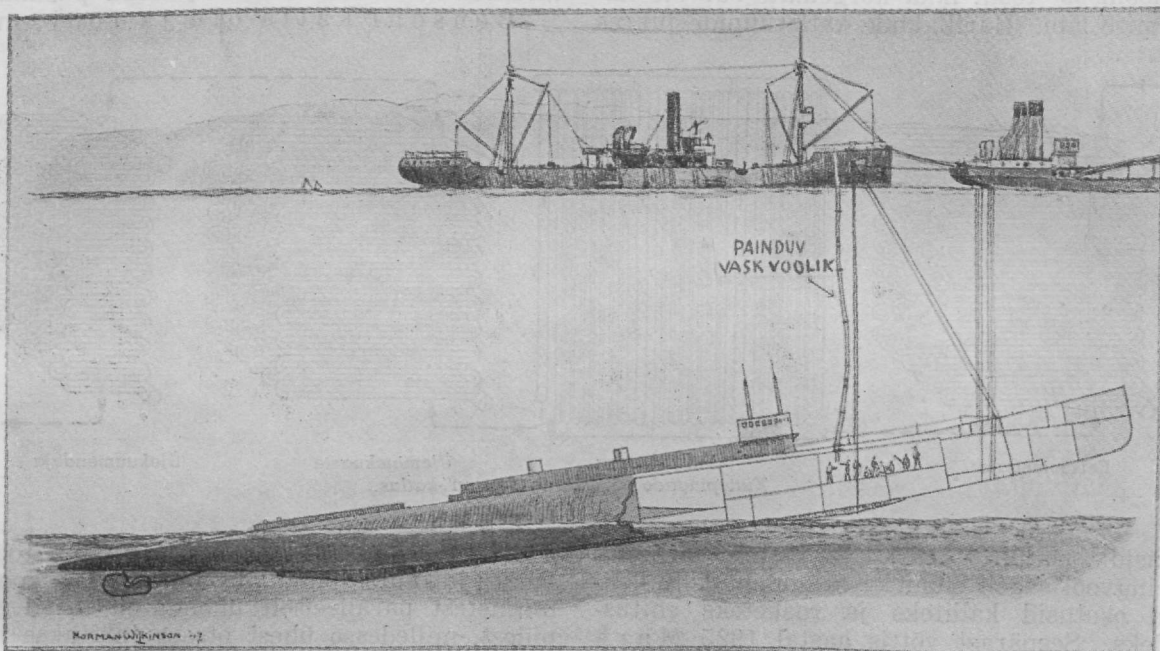
Goodhart pääses küll välja torni luugist, kuid jäi tõusmata pinnale, kuna, nagu pärastpoole päästetööde aegu selgitati tuukrite poolt, oli ta tõusul põrganud peaga vastu sillaehitist ja tema laip jäi peatuma silla alla. „K-13“ komandör Godfrey Herbert, kes läks torni kaasa, et ainult abistada Goodharti väljapääsu ja seejärgi ühineda uuesti oma meeskonnaga, paiskus aga luuki sulgedes, kaasakistuna kompressõhu väljatungimisest samuti üles. Õnneks tema jõudis tervena pinnale, kus tema kirjeldused laeva seisukorrast ja tema tehnilised teadmised

oma laeva kohta omasid väga hinnatavat tähtsust päästetöödel.

Juba enne Herbert'i pinnale jõudmist oli tekkinud kahtlus „K-13“ olukorra üle ja nõuti viivitamatult välja päästelaev. Vahepeal saadeti alla tuukrid, kes kloppisid vastu laeva kere ja said vastuseid vööriosaast. Tuukrid tegid kindlaks, et 100 meetri pikkuse laeva ahter istub 7—8 meetrit madalamal vööril ja on tublisti vajunud mudasse. Viimane asjaolu ja olu-

viibijat ilmutasid võib olla enam rahulikkust kui nende päästjad. „Saatke meile alla partii mängukaarte,“ oli üks nõudmistest, antud läbi toru.

Tugevad vaierid kinnitati tõstelaevalt ümber a-laeva vööri ja aidates kaasa „K-13“ esitankide puhumisega kerkis tema vöör veepinnale pärast 50-tunnist tööd ja pingutust. Seejärgi lõigati autogeen-lõikeseadisega auk läbi survekere, kust kaudu siis nelikümmend kuus



Inglise a-laeva „K-13“ päästmistööd Gareloch'is.

kord, et a-laeva ahtriosa oli täitunud veega, tegid võimatuks tõsta laev tervenisti nõutava kiirusega, et veel tagada elusoleva meeskonna tervelt pääsemist. Seepärast otsustati kergitada pinnale laeva vöör.

Ettevalmistustööde kestel õnnestus tuukritel kinnitada a-laeva külge painduv vaskvoolik, mille kaudu juhiti pinnalt alla värsket õhku ja seati uppunud a-laeva periskoobi kohale väljastpoolt veekindel elektrilamp, mille abil päästjad aeg-ajalt morsega informeerisid allolijaid päästetööde käigust, toidu-vooliku kinnitamisest ja selleks vajalikust koostööst alloleva meeskonnaga.

Võis ainult imetleda allviibijate tasakaalukust ja külma verd. Nelikümmend kuus vee all

meest pärast 50-tunnist allveevangistust lõpeks uuesti päevavalgusele pääsesid.

Auk oli vaevalt veidi üle veepinna ja sealt lõi lainetus vähehaaval vett sisse, nii et mõned tunnid hiljem niiviisi tekkinud lisaraskusest tingituna katkesid vööri hoidvad vaierid päästelaevalt ja vöör vajus uuesti põhja tagasi.

„K-13“ lõplik päästmine sündis hiljem kompress-õhu abil ja laev astus rivisse, seda küll aga ainult lühemaks ajaks, kuna Maailmasõja lõpupäevadel kokkupõrke tagajärjel oma laevastiku pealveelaevaga ta hukkus kogu meeskonnaga Scapa Flow's.

O. V.

Benson'i kõrgesurve aurukatlad laevanduses.

Kapten-major K. Anton, dipl. ins.

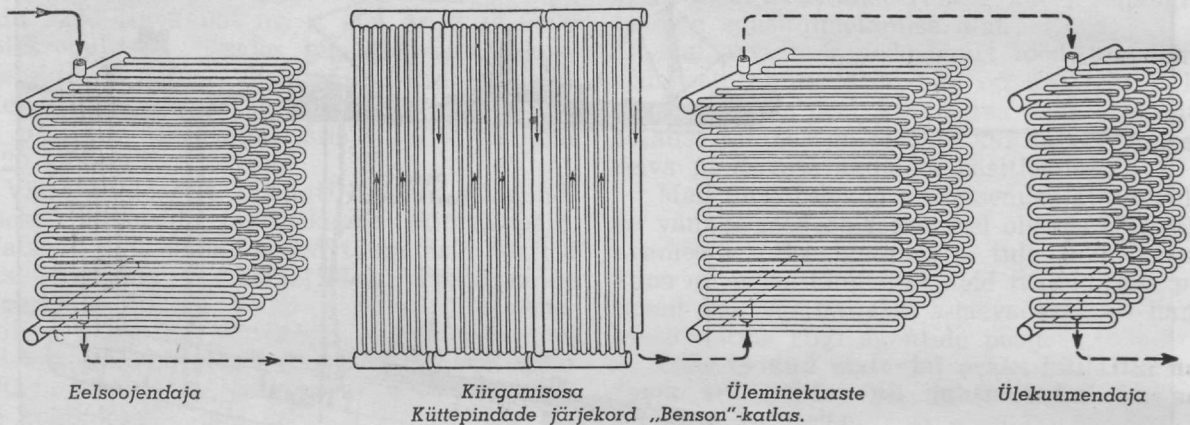
Areng. Juba saja aasta eest püüti ehitada kollektorita veektorukatlaid (Perkins, 1827, Serpollet, De Laval), kuid need esimesed katlad ebaõnnestusid. Katlaehituse areng suundus seepärast esmalt ainuüksi kollektorkatelde suunas.

Pärast Maailmasõda püüti auruseadeldiste ökonoomsust tõsta ikka kõrgemate survete kasutamise läbi. Harilikkude katlatüüpide juures

Et ka keskmiste ja väiksemate võimete jaoks ära kasutada Bensoni katla hüvesid, oli väga soovitatav seda katelt kasutada allpool kriitilist survet.

See siht on ka saavutatud ja seega on saanud Bensoni katel veektorukatlaks igasuguste survete jaoks. Tänapäeval on üldnimetusena „Benson-nimelised katlad“ jäänud püsima.

Bensoni katla olu ja töötamis-



tekkisid seejuures raskused, kuna loomulik veeringvool sageli enam ei rahuldanud. Kollektorid osutusid kalliteks ja rasketeks ehitusosadeks. Seepärast võttis aastal 1925 Mark Benson jälle uuesti üles puhttorukatla idee ja pani ette tekitada auru nn. kriitilise, 225-atmosfäärilise surve juures. Põhjus selle äärmiselt kõrge surve valikuks, mille tehniline läbiviidavus tähendas julget hüpet tol ajal tundmata alasse, seisnes selles, et kriitilise surve juures vesi muutub otsekohe, ilma keemise nähtuseta, kuivaks auruks. Seeläbi loodeti üle saada raskustest, millede vastu pörkasid esimesed, allakriitilist töötavad torukatlad.

Lihtsa aurutekitamisviisi kõrval tõi kriitiline surve enesega kaasa samal ajal auru kasutamiseks termilise kasukraadi maksimaalse väärtuse. Termiline kasulikkus võis aga siis avalduda, kui ka laevamasinate kasulikkuse kraad heaks osutus. See osutus aga tingitaks küllalt suurest auru läbikäigust ja seepärast olid kriitilise survega töötavad Bensoni katelde seadised alguses piiratud võrdlemisi suurte võimetega. Seepärast ehitati esimesi laevakatlad Bensoni süsteemi järgi ainult suurte ookeanilaevade jaoks, nagu Ida-Aasia kiiraurikul „Potsdam“ ja s/s „Uckermark“il ning mõnedel uuematel sõjalaevadel.

viis. Benson-katel on veektorukatel tööaine (vesi ja aur) sundläbivooluga. Ta koosneb mitmetest paralleelselt ühendatud torudegruppidest, milledesse ühest otsast juhatakse toitepumba abil vesi, teisest otsast aga võetakse ülekuumendatud auru. Benson-katlal pole ei kollektoreid ega ka veeseisu näiteseadeldisi. Tema ehitusviis on seepärast äärmiselt lihtne.

Benson-katel koosneb järgmistest üksikosadest:

- Eelsoojendajast, milles toitevesi soendub umbes algava äraauramiseni;
- Kiirgamisosa, mille juurde juhatakse suurim osa äraauramissoojusest;
- Üleminekuosa, kus aset leidub lõplik äraauramine ja algab ülekuumendus;
- Ülekuumendaja, milles tõstetakse auru temperatuuri soovitava lõpptemperatuurini.

Joon. 1. näitab skemaatilisel küttepindade asetuse järjekorda, milles need veest ja aurust läbitakse. Kiirgamisosa koosneb mitmest, järjekorras üksteisega ühendatud, paralleelsest torudepakist, mis lõpevad kogumistorudesse ja milledega on vooderdatud tuleruumi seinad. Ülekuumendaja, üleminekuosa ja eelsoojendaja on ehitatud kui torudepuntrad, paljudes paralleelgruppides, mis samuti on ühendatud kogu-

mistorudesse. Ülekuumendaja asub enamasti suitsugaasi kõrgemate temperatuuride rajoonis, otsekohe kiirgamisosa järel; siis tuleb üleminekuosa ja lõpeks eelsoojendaja. Enamail juhtudel on ette nähtud edaspidine suitsugaaside ärakasutamine, nn. õhuelesoojendus. Joon. 2. on näidatud õliga köetav Bensoni laevakatel monteeritud kujul.

Benson-katla hüved. Sundvoolu läbi on garanteeritud kindel vee ja auru liikumine torudes. Tekkivad kütmise eba-reegli-pärased või sisetakistused torudes on ohutud, kuna kogumistorüdes soenduspindade vahel töötav aine (aur või vesi) on alati hästi läbi segatud.

Survet võib valida laias ulatuses, umbes 30 kuni 200 atmosfäärini. Edasi on võimalus kasutada sama katelt vajaduse järgi isese-guste survete juures. Sageli on otstarbeko-hane kasutada katelt kõrgemate survete juures, kui esmalt näib vajadus olevat. Samuti võib pärast poolse laevamasinate vahetamisel uute, võimsamate vastu läbi viia katla surve suurendamist ilma muutusteta katla juures.

Ülekuumendustemperatuur, mis kollektor-katelde juures kõigub koormatuse muutusega, kujutab Benson-katla juures suurust, mille järgi reguleeritakse põlemist. Seepärast võimaldab igasugune koormatus ja igasugune surve ükskõik missuguse ülekuumendustemperatuuri kindlaks määramist ja selle kauaaegset alalhoidmist.

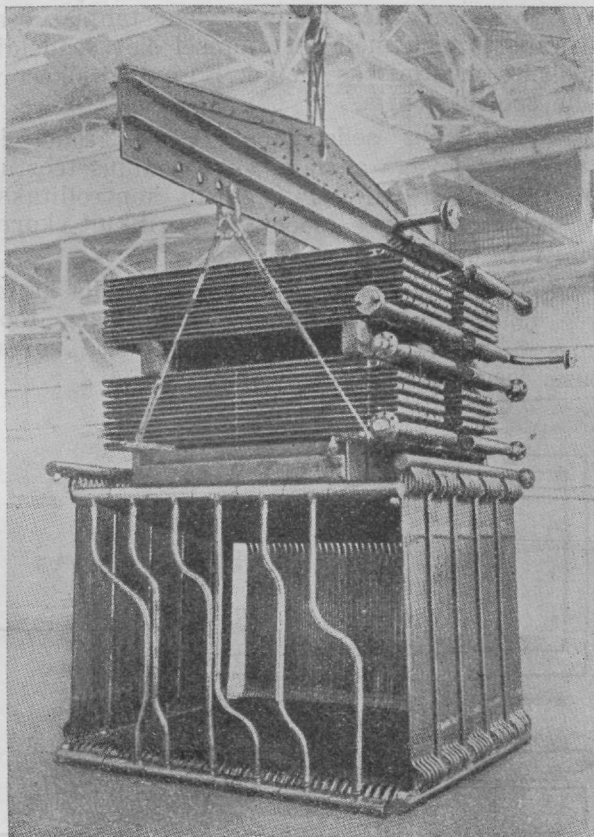
Benson-katla järelevalve on kerge, samuti ka tema juhtimine eemalt (kaugusest). Isetöötav reguleerimine on läbiviidav, kuid mitte nõutav.

Vaatamata maksimaalsetele survetele on Benson-katel absoluutselt plahvatus-kindel, kuna pole olemas aurukogumisruume.

Kõik vajalised parandustööd Benson-katla juures on läbiviidavad kergelt ja ruttu, kuna küttepinnad on ainult šveissitud. Benson-katel, tähendab, omab väga kõrget valmisoleku kraadi.

Aurutõstmine, lõpetamine, koormatuse muutused. Vähesese veesisalduse tagajärjel võimaldab Benson-katel aurutõstmise lühimal ajal, samuti kiirelt ka auru lõpetamise. Torude seinte peensuse tõttu on katlal hea paisumisvõimalus ning valtsimis-kohtade puudumine annab seejuures kindluse, et ei teki mingeid ebatihedusi.

Sundringvool annab Benson-katlale suure elastsuse vastavalt koormatuse kõikumistele. Ka ülekoormatusvõime on väga suur, kuna langeb ära üleskeemise, resp. vahutamise oht.



Benson'i laevakatel auru võimega 24 t/h.

Benson-katel on kompaktne, s. t. võtab väga vähe ruumi oma alla, ka suurimate võimete juures ja teda võib ükskõik missuguses ruumilises olukorras, ükskõik missugusele kohale sobitada ning on eriti soodne vanade katelde vahetamisel uute vastu.

Katel omab vähest kaalu. Katla montaaž on väga lihtne ja käib kiirelt.

Katla hind. Benson katla hind on madalam kui mõne kollektorkatla oma, kuna Benson-katla ehitusmaterjali hulk on tunduvalt väiksem. Ka ehitus- ja installatsiooni termin on tunduvalt lühem.

Katla toitevee soolsuse mõõtmine elektrilisel teel.

Kapten-majoor K. Anton, dipl. ins.

Aurukatelde toitevee soolsuse õige ja kiire mõõtmine laevades mängib väga tähtsat osa. Ainuke praegu meil kasutamisel olev seadeldis soolsuse mõõtmiseks on nn. Brandt'i keemiline soolsusmõõtja.

Mõõtmisviis sellega on küllalt kindel ja täpne, kuid väga aeglane (üks analüüs teostub 5—10 minuti vältel). Seetõttu kontrollitakse tegelikult katlavee soolsust harilikult korra ööpäeva jooksul.

Sellise olukorra tagajärjeks võib olla katlavee ootamatu soolastumine, mis kaasa toob enesega vahest katlamehhanismide töö korratuse, isegi ohtlikkuse.

suse järele (harilikult soojaveekastis) selliselt, et nad asuksid vees, kuid ei puudutaks keret.

Elektroodide juurde juhitakse isoleeritud (tinakattega) juhe, mis väljub läbi topendi soojaveekastist ja lülitub patareisse (4) (ühest elektroodist plussi, teisest miinuse juurde).

Juhtmestikku lülitatakse harilikus korras milliampermeeter (5), mis näitab läbiva voolu tugevust.

Kuna kaugus elektroodide vahel on täpselt alaline, siis voolab läbi vee elektroodide vahel mitte muutuva soolsuse juures ühesugune hulk voolu, ja milliampermeeter näitab teatud kindlat voolutugevust; kui aga vee soolsus muutub, siis muutub kohe ka vooluhulk, mis läbib elektroode; järelikult muudab milliampermeeter oma näidet.

Gradueerides vastavalt milliampermeetri skaala, saame soolsuse näite Brandt'i kraadides.

Üheks Brandt'i soolsuskraadiks nimetatakse ühe milligrammi soola (NaCl) sisaldust 100 kuupmeetris toitevees.

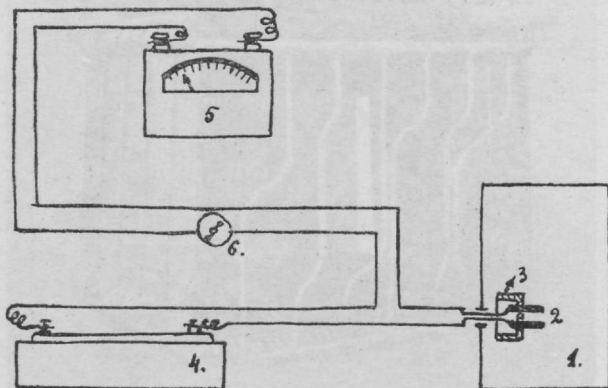
Harilik mehaaniline soolsusmõõtja näitab soolsust $\frac{1}{32}$ -des; $\frac{1}{32}$ -dik tähendab, et vee iga 32 raskusüksuse kohta on olemas soola üks raskusüksus (naela või kilogrammi).

Keemilise soolsusmõõtmise järgi (Brandt'i soolsusmõõtja) aga vastab üks kolmekümnekahendik 3125 soolsuskraadile [kuna 1 milligramm soola NaCl ühineb keemiliselt 2,906 milligrammiga AgNO₃ (põrgukivi lahus)].

Elektroodid on tehtud sütest just eriti selleks, et nad ei oksüdeeruks ja ei mõjutaks seadeldise õiget näitamist. Et mitte kulutada asjatult, vajaduseta akumulaatori energiat, on juhtmestikku sisse lülitatud voolukatkestaja (6); elektrienergia kulu, nagu näidanud kogemused, on äärmiselt väike: kahe kuu vältel hoidis akumulaator oma pinge alal ja polnud vajadust akumulaatori uuestilaadimiseks.

Milliampermeetri ja patarei olemasolul on ehituskulud väga väikesed. Kogu aparadi ülesseadmise töö oma laeva jõududega kestab vaid ühe päeva.

Töö tulemus: soolsuse alaline kontroll ja silmapilgne signalisatsioon üleparda vee satumisel toitesüsteemi.



Joon. 1.

Allpoolkirjeldatud elektriline soolsusmõõtja töötab katkestamatult ja võimaldab soolsuse järelevalvet igal hetkel.

On teada, et vee elektriline juhtivus on otseses suhtes temas lahustatud soola hulgaga; sel põhimõttel ongi ehitatud seadeldis.

Koosneb see järgmistest osadest (joon. 1.):

1. Toitevee tank ehk nn. soojaveekast;
2. elektroodid helgiheitja sütest;
3. eboniidist kest elektroodide jaoks;
4. akumulaatorite patareid;
5. milliampermeeter;
6. lülili.

Seadeldise töötamisviis. Süsi-elektroodid (22), üldises eboniitkestas (3) asetsevad kohas (vees), kus on tarvis valvata sool-

Mälestussammas meres hukkuuile.

Eesti mees ja eesti naine!

Eesti tulevik on merel!

Põld, tehas, kaevandus, meri — need on meie toitjad. Olles aga iidsetest aegadest Läänemere kaldal, on meie kõikide pilgud suunatud ikka kaugele merele.

Eesti tulevik on merel!

See on tõde ja selleks ta jääb.

Eesti lipp on auks ja uhkuseks kõikidel vetel ja kõikidel meredel.

Eesti pojad ja isad on võidelnud, võitlevad julgelt selle eest ja võidavad, kuid paljud on neist hukkunud ja mitmed veel hukuvad tormides, laiadel veeväljadel, külmades voogudes.

Eesti mees ja eesti naine!

Kas need teadmatult, tundmatult kadunud pojad ja tütreid ei ole meile kõigile nii südame lähedased? Kas ei ole nende keskel olnud ka Sinu tuttavaid, lähedasi, sõpru? Kas oled Sa saanud nende tundmatule, tähistamatule kal-mukünkale tuua mälestuseks lilli, pärga?

Meres hukkunute mälestus vajab jäädvustamist.

Nii kutsutakse üleskutseil üles kõiki kaasa tundma ja kaasa lööma vastsele algatusele — püstitama meres hukkuuile mälestussammast.

Nagu teada, algatas selle mõtte 1936. aastal Veeteede Valitsuse direktor ins. E. Avik ja see leiab järjest suuremat vastukõla meie merendus-, laevandus- ja üldse laiemais ringkonnis.

Suur hulk tegelikkude meremeeste ja muid organisatsioone on tihedalt seotud mõtte teostamisega, teiste seas: Eesti Laevajuhatatajate Selts, Eesti Laevaomanikkude Ühisus, Eesti Kaubalaevastiku Mehaanikute Ühing, Tallinna Merekooli Lõpetanute Kaugesõidu Kaptenite Ühing, Veeteede Valitsus, Merejõudude Staap, Haridusministeerium, Eesti Kaubalaevastiku Mehaanikute-assistentide Ühing, Mereväe Ohvitseride Kogu, Mereväe Üleajateenijate Kogu, Mereväe Tagavara Ohvitseride Sektsioon, Eesti Kaubalaeva Raadiooperaatorite Ühing, Eesti Laevamaaklerite Ühing, Eesti Stevidoride Ühing, Kaubandus-Tööstuskoja Laevasõidu Sektsioon, Tallinna Börse Komitee, Tallinna Merekooll, Meremeestekodu, Tallinna Linnavalitsus, Eesti Meremeeste Ühing, Eesti Jahtklubide Liit, Laevanduse Selts „Laevandus“ ja teised.

„Meremuuseumis“ on peetud mitut puhku nõupidamisi ja on astunud esimesi tegelikke samme. Alul loodi Ajutine toimkond. Novembri keskel moodustati juba kõigist kutsutud organisatsioonide esindajaist suurem — Hukkunud meremeeste mälestussamba püstitamise korraldav üldkogu, kuna see enda keskelt valis töö tegelikuks läbiviijaks ja korraldajaks seitsmeliikmelise juhatus. Üldkogu Juhatusse valiti üksmeelselt: esimeheks — Veeteede Valitsuse direktor ins. E. Avik, abiesimeheks — Laevaomanikkude Ühisuse esindaja kapten J. Loosberg, sekretäriks — Veeteede Valitsuse sekretär J. Mägi, laekuriks — „Meremuuseumi“ juhataja M. Mei, korjandustoimkonna esimeheks — kapten E. Past, kavanditoimkonna esimeheks — linnanõunik J. Kents ja propagandatoimkonna esimeheks — laevakinnistus-inspektor O. Kuldver. Revisjonikomisjoni said: kapten E. Kägi — Merekooll, direktor E. Rosenvald — Tallinna Börse Komiteest, R. King Kaubalaevastiku Assistentide Ühingust ning asemikeks kapten K. Lensment — Meremeestekodust ja kapten M. Laks.

Mälestussamba kavatsemisel on võetud juhtmõtteks, et meie arenev laevandus ja merekaubandus nõuaks oma osa ja ilusa ning väärrika mälestusmärgi püstitamine meres hukkuuile üleriigiliselt — ei tohiks jääda püsima tagasihoidlikkuse raamesse, kuna pealegi praegune laevandusele soodus aeg oleks ürituse läbiviimiseks kõigiti sobiv ja seda tuleks kasutada.

Kavatsetavalt tõuseks mälestussammas oma koguväärtuselt 10.000.— kuni 15.000.— krooni piirisse. Täiesti lahtine on küsimus, millises motiivis peaks ta leidma kehastust. Ühed on arvamusel, et võiks suurendada mõne meie vanema meistri, näiteks kad. kunstniku prof. A. Adamsoni, töist, teised pooldavad aga uute motiivide otsimist, mis oleks heaks võimaluseks meie tänapäeva kunstnikkude loomingu rakedamiseks tegelikkusse.

Kuna see mälestusmärk oleks mõeldav ka kaunistisena meie suuremale sadamalinnale Tallinnale, siis on tema vastu ilmne huvi meie kunstnikkonnas, Linnavalitsusel ja kõigil kodanikel. Linnavalitsuselt on asukoha suhtes juba põhimõtteline nõusolekki olemas, kusjuures lubatakse ja on kõne all: Paksu Margareeta kõrval olev Väike Rannavärava mägi või Väike Rannavärava mäe ees olev kolmnurk ning kolmanda võimalusena — Suur Rannavärava mägi. Kohtadel on juba tehtud uurimistöid maapinnaomaduste kindlaks tegemiseks.



Lühiteateid sõjalaevastikest.

Poola.

Poola tegeleb praegu intensiivselt oma laevastiku ülesehitamisega. Möödunud aastal suurenes poola mereväe isiklik koosseis 500-lt 6 091 mehele. Destroierid — õigemini liiderid — *Grom* ja *Blyskawica* on valminud Inglismaal, kuna miinipanija *Gryf* — Prantsusmaal. Viimane laev on mõeldud ka kadettide õppelaevana. Kaks a-laeva on ehitatud Hollandis.

Laevastiku ülesehitamise 10-aastane programm näeb ette: 3 lahingulaeva à 25 000 t, ühe lennukite-kandja 6000 t, 12 destroierit à 2000 t, 12 saate-laeva à 600 t, 12 MTP, 12 a-laeva à 500 t, 3 a-laeva veeskjat à 1000 t, 6 a-laeva ookeani tüüp à 1100 t, 1 miinipanija, 16 a-laevade hävitajat ning mõned abilaevad. Programmis seega umbes 15 000 t uusi laevu. (*Norsk Tidsskrift for Sjøvesen*).

Poola sõjaminister on kinnitanud Hollandis ehitatud kahe poola a-laeva nimed *Sep* ja *Orzel*.

Rootsi.

Mereväe ekspertide komisjon on esitanud Rootsi valitsusele järgmise laevaehituse programmi 1938 — 42. perioodi kohta; 3 ristlejat à 8000 t, 4 torpedopaati, 3 lähistegevuse a-laeva ja üks emalaev. On esitatud ka kava tellida 12 sloopi välismaalt. Komisjon ütleb oma seletuskirjas, et nimetatud üksused on tarvilikud laevastiku praeguse võimsuse alalhoidmiseks, kuna järgnevatel aastail saavutab oma vanaduse piiri 36 000 t. Peab rõõmuga märkima, et seal kui ka suuremalt jaolt kõigis laevastikes arvestatakse väga laevade iganemist, kuna improviseeritud ja iganenud relvadega ei tehta midagi ära tänapäeva tehnika ajajärgul.

Mälestussamba asupaiga kindlaks määramine, olenevuses Linnavalitsuse ja asjatundjate arvamusest ning võistlustingimuste väljatöötamine jäävad edaspidiseks. Kavandivõistluste küsimuses avaldati mõtteid, kas ei peaks neid toimetama kahes järgus, nimelt: esiteks võistlus mudelile. Mida kiiremini saadaks idee kätte, seda kasulikum oleks asjale ja korjanduse teostusele.

Korjanduseks korjanduslehtedega on luba

N. Vene.

Näib, et N. Vene on otsustanud suuresti tugevdada oma laevastiku peajõude. On saavutatud kokkulepe USA laevaehituse firmadega, 3 — 35 000 t lahingulaeva ehitamise alal. Ühele neist pannakse alus järgmisel aastal, kuna 2 on esialgu projektis.

On teada, et N. Vene oma tehastes on ehitusel kolm või neli ristlejat à 8000 t 7,1" artilleriaga.

Uus flotilli liider *Leningrad* 2900 t on katsetel arendanud kiirust 36 s. Ühes sõsarlaevaga *Minsk* olavat selletüübilisi laevu N. Venel umbes 6 ümber. A-laevade flotillid oma arvult võistlevad Itaalia omadega, mis omab käesoleval aastal kõige rohkem a-laevu. (*The Navy*, London, september).

Itaalia laevaehitusefirma *Odero* ehitab N. Venele 2 kergeristlejat à 3300 t, kiirus 42 s. relvastisega 6—5" ja ühe 5000-t ristleja, mille elemendid on veel teadmata.

Kauge-Idas arvatakse N. Vene omavat 100 destroierit — torpedopaati ja umbes 60 a-laeva, — *Norsk Tidsskrift for Sjøvesen*.

Muuseas teostab N. Vene oma jäämurdjate programmi, et olla tarbe korral suuteline paiskama oma suuri laevu Jäämerelt Kauge-Itta. Esimesena lahkus stapelilt Leningradis jäälõhkuja *Stalin* 106 m pikk varustatud 4 lennukiga. 2 — 15 000-tonnilist selletaolist on ehitusel.

Taanimaa.

Juunis lasti vette üks kolmest a-laevast, mis alustati 1936. a. Need a-laevad on 400 t ja arendavad 15 s kiirust pealvee, allvee 8 s. Relvastis koosneb 1—75-mm suurtükist ja 6 torpedotorust.

hangitud ja rahakogumise õnnestumisele loodetakse kõikide kodanikkude ja eriti merendus- ja laevandusringkondade kaasalöömist. Korjanduspiirkonnaks oleks kogu riik, siis Eesti saatkonnad ja konsulaadid välismaal ning Eesti lipu all sõitvad laevad.

Korjandus on juba hooga alanud ja teda tahetakse jõudsalt läbi viia ühe aasta jooksul.

Joh. Mägi.