

LAIVASTOLEHTI

1926

I VUOSIKERTA

HELSINKI 1927

HELSINKI 1927
SUOMALAISEN KIRJALLISUUDEN
SEURAN KIRJAPAINON
O.Y.

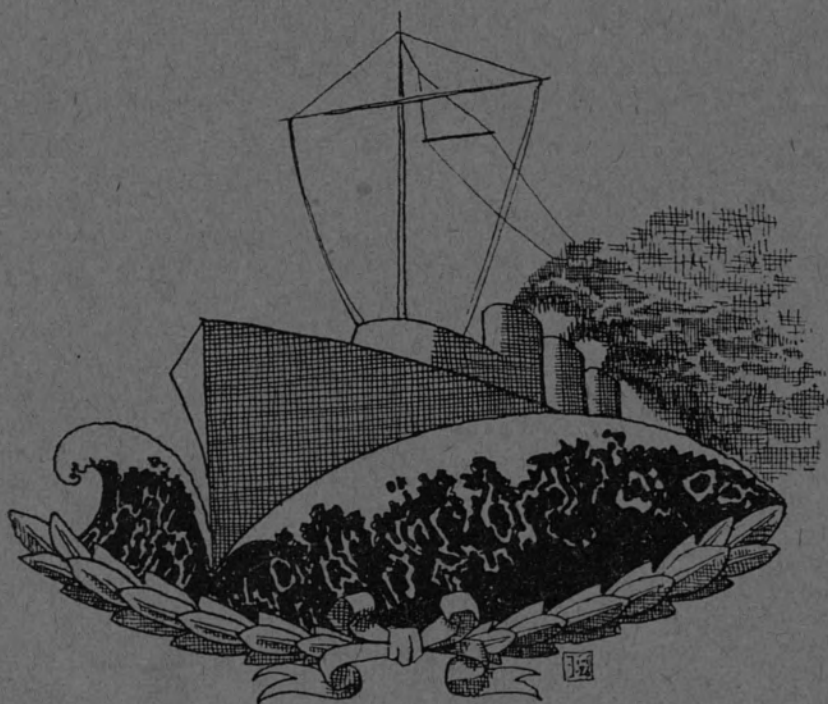
Sisällysluettelo

Laivastolehden vuosikertaan 1926.

	Sivu
<i>A. C.</i> : Kuunarijahti "Ailée"	349
<i>Arvo Wirta</i> : Enemmän yhteisymmärrystä sota- ja kauppalaivastomme välille	16
<i>A. Sourander</i> : Mietteitä Itämeren meripolitiikasta	293
<i>Aulis Cannelin</i> : Purjehdusurheilumme suuntaviivoja	324
—,—" Skandinavian purjehtijaliiton vuosikokous Köpenhaminassa 30. X. 1926	346
<i>A. Urho</i> : Katsaus urheilupurjehduksen kehitykseen	205
<i>A. W.</i> : Ruotsin meripuolustus	63
<i>Eehoo</i> : Käynti miinapoikain työmailla	171
—,—" Erään laivaston hupaisaa historiaa	214
—,—" Unta ja totta	355
<i>Eero Rahola</i> : Premuda	20
<i>E. I. Järvinen</i> : Rannikkopuolustuksen yleisestä järjestelystä Italiassa	12
—,—" Kiinteästä ilmapuolustuksesta	47
<i>Eino Huttunen</i> : Meripuolustusta luomaan, merenkulkua tukemaan	2
<i>E. Nummelin</i> : Jääkarhu	34
<i>E. Terä</i> : Mitä olisi tehtävä laivaston tunnetuksi tekemiseksi?	363
<i>F. L.</i> : Kauppalaivastomme kehityksestä	31, 75
<i>G. L.</i> : Satakunnan sk.-laivue	104
<i>Harald Kyrklund</i> : Polttoainekysymyksemme	57, 89
<i>Henrik Renqvist</i> : Kaikuluotauksesta ja Englannin laivaston "Echosounding"-menetelmästä	159
<i>Henrik Schwartzberg</i> : Kotimainen laivanrakennus ja sen merkitys maallemme	117
<i>Holger Nordgren</i> : Stereoskoopinen etäisyysmittari	280
—,—" Tykistötaistelusta saaristossa	106
<i>Humu</i> : Mr. Smithin armoilla	351
<i>Jaakko Rahola</i> : Nomogrammeista ja niiden käyttämisestä eräitä laivanrakennusteknillisiä yhtälöitä ratkaistaessa	95
<i>J—i</i> : Torpedovene S 2:n kaatumisen syyt	340
<i>J. Keränen</i> : Itämeren magneettisista oloista	69
<i>K. I. Söderström</i> : Maailmansodanaikainen saattuematka yli Atlantin	176
<i>Kokki</i> : Muistelmia eräältä purjehdusmatkalta	80, 109
<i>Koko</i> : "S 2:n" nostotyöt	224
<i>Lauri Nordström</i> : Urheilupurjehtijoille	14
—,—" Lähdon merkityksestä kilpurpurjehduksessa	203
<i>Mauno Lönnroth</i> : Merkkitulista langattomaan	39
<i>Martti Ollikainen</i> : Gyrokompassissa esiintyvistä virheistä ja niiden poistamisesta	247
<i>Meriupseeri</i> : Mitä merkitsee Suomen armeijalle, että Suomella on taistelukykyinen laivasto?	358
<i>Neptun</i> : Kiikarissa	26
<i>Niilo Sario</i> : Laivasto-ohjelmamme syntymisvaiheita	5
—,—" Rannikkomeren valvonnasta	73
—,—" Maanpuolustukseen osaaottavan henkilökunnan jakamisesta armeijalle ja rannikkopuolustukselle	169
<i>Otto Engb. Jaatinen</i> : Suomen laivastoyhdistyksen perustaminen	7
<i>Ragnar Göransson</i> : Genovan Hydrografinen laitos	77
<i>Ragnar Hakola</i> : Kuinka laivastotykistössä päästään n.s. jatkuvaan suuntaukseen	287
<i>Ragnar Holmström</i> : Laivojen pohjaväreistä	138

	Sivu
<i>R. Dillström</i> : Teurin meriretki	162
—, — Muinaissuomalaisten kuusi pääilmansuuntaa	189, 231, 273
—, — Apostoli Paavalin merimatkat	311
—, — Merisikojen virsi	368
<i>S—g</i> : Suojeluskuntalaivaston merkityksestä	10
<i>Toimitus</i> : Aikakauslehdet	29
—, — Ajatuksia urheilupurjehduksesta	260
—, — Aluksen maalaaminen	141
—, — Ceresit-eristysaine	156
—, — Finska A.B. Gasaccumulator O.Y.	146
—, — Irmalla purjehduskilpailuissa Tallinnassa ja Riiaassa	220
—, — Kone- ja Siltarakennus O.Y.	125
—, — Laivastolehti	1
—, — Laivaveistämöt Turussa	121
—, — Meriupseerikasvatus ja koululaivakysymys	333
—, — Merkittävä keksintö äänitekniikan alalla	154
—, — Norjan urheilupurjehdus	83, 111
—, — Onkilahden Konepaja O.Y.	130
—, — Osakeyhtiö Hietalahden Sulkutelakka ja Konepaja	128
—, — Osakeyhtiö Rauma Wood Ltd.	132
—, — O.Y. Urheilutarpeita — A.B. Sportartiklar	147
—, — Pienenevätkö linjalaivat?	148
—, — Porin Konepaja Osakeyhtiö	142
—, — Ruotsinsalmen taistelu 9—10 p. heinäkuuta v. 1790	182
—, — Suomalaisen Pursi-Seuran kevätkilpailut	178
—, — Suomalaisen Pursiseuran kevätkokous	116
—, — Suomalaisen Pursiseuran vuosikokous	381
—, — Suomen Laivastoyhdistys	87
—, — Suomen Purjehtijaliiton viimeinen mittaussääntö	53
—, — Tallinnan kautta kotiin	50
—, — Tietoja ulkomailta	55, 86
—, — Wickström-Veljesten moottoritehdas O.Y.	144
—, — Viipurin Höyryvene O.Y.	136
—, — Voitaisiinko "Jääkarhun" telakka rakentaa Raumalle	134
<i>Tähystäjä</i> : Järkeilyä sekin!	154
<i>V. L. Kopio</i> : Opetusfilmi sotalaatoksen palveluksessa	36
<i>V.</i> : Sukellusvene-onnettomuus Tanskan salmessa 9. X. 1916	376
<i>V. V. Vuorinen</i> : Syyt torpedovene S 2:n tuhoutumiseen	307, 367
<i>Yrjö Aitto</i> : Urheilupurjehdus ja maanpuolustus	18
—, — Meriupseeriurasta	266

LAIVASTOLEHTI



1926

N:o 1

J. V. Snellman: Aseeton kansa on keltoton.

LAIVASTOLEHTI

Nykyajan hauskipia ja miellyttävimpää keksintöjä on

Radio- vastaanottaja

Ostakaa koneenne ja
tarpeenme meiltä



„Perkeo“ -

matkakirjoituskone
maksaa vain

Smk. 1,600:--



O.Y. NOVA

HELSINKI

PUH. 106 91



TOHTORI ALFRED NOBEL

toiminimen

AKTIEBOLAGET

BOFORS NOBELKRUT
BOFORS perustaja. **RUOTSI**

Ainoa yksityisliike, joka toimittaa savutonta ruutia Ruotsin Kuninkaallis. Meriministeriölle.

Valmistaa:

Nitroglyseriiniä ja nitrosellulosaruutia kaikkia aseita varten suurimmista tykeistä aina armeijaa ja metsästyskivääreihin saakka; liekitöntä ruutia (laj. NKS), ruutikangasta, nitrosellulosa kaikkiin tarkoituksiin; miinojen, torpedojen, granaattien y. m. trotyliräjähdyspanoksia; granaattien sytytysputkia, räjähdysaineita teknillistä käyttöä, kaivostöitä y. m. varten; eeteriä (etylieeteriä), huu- mauseeteriä ja kollodiumia; nitrobentsolia ja mirbane öljyä; mono-, di- ja trinitritoluolia, tetryliä, hexyliä ja novitia.

Sähköosoite:

Nobelkrut, Karlskoga

LAIVASTOLEHTI

AIKAKAUSLEHTI MERIPUOLUSTUSHARRASTUKSEN HERÄTTÄMISEKSI
MERIUPSEERIYHDISTYKSEN ÄÄNENKANNATTAJA

N:o 1

Tammikuun 31 p.

1926

Päätoimittaja: <i>Eero Rahola</i>	TOIMITUSKUNTA:				Taloudenhoitaja: <i>Arvo Pylkkänen</i>
Toimituksen osoite: Topeliuksenkatu 9 A	Väinö Kinnunen Ins. komentajakapt. Arvo Wirta Kapteeniluutn. Lauri Nordström Varatuomari	E. I. Järvinen Majuri Yrjö Aitto Meriväenluutn. G. V. Löfgren Merikapteeni	Eino Huttunen Miinakapteeniluutn. F. W. Laine Merenkulkuneuvos Eero Rahola Kapteeniluutn.	Konttorin osoite: Linnakatu 16 A Puh. 101 01	

LAIVASTOLEHTI ILMESTYY KERRAN KUUKAUDESSA.

Tilauhinta koko vuodelta Smk. 60:—, $\frac{1}{2}$ v. 35:—, irtonumero 6:—. Tilattaessa Laivastolehti ja Sana ja Miekka yhdessä, maksaa Laivastolehti Smk. 50:—, Sana ja Miekka 30:— koko- ja vastaavasti Smk. 30:— ja 20:— puolivuosi kerralta. Laivastolehteä saadaan tilata postikonttoreista, lehden konttorista ja asiamiehiltä.

Laivastolehti.

Erikoisen, meripuolustusasioita käsittelevän aikakauslehden puutteen käytyä maassamme yhä ilmeisemmäksi, ryhtyivät viime vuoden lopulla meriupseerimme ja muut asiaa harrastavat toimenpiteisiin tällaisen lehden julkaisemiseksi. Asia on kehittynyt niin pitkälle, että tarjoamme suomalaiselle yleisölle ensimmäisen numeron »*Laivastolehteä*», jonka lehden Meriupseeriyhdistys on hyväksynyt viralliseksi äänenkannattajakseen.

Laivastolehti kiinnittää pääasiallisesti huomiota meripuolustus-kysymysten ja -problemien käsittelemiseen, omistaen myöskin huomiota laivastoasiaa läheisesti koskettelevalle kauppamerenkululle ja urheilupurjehdukselle. Täten koettaa Laivastolehti herättää yhä enemmän maassamme harrastusta meripuolustusasioihin ja yhdistää yhteiseen työhön kaikki ne henkilöt ja piirit, jotka maanpuolustuksen hyväksi toimiessaan tahtovat erikoisesti omistaa työtä ja harrastusta meripuolustukselle.

Toimituskunta.

Meripuolustusta luomaan, merenkulkua tukemaan!

Kirjoittanut Miinakapt.luutn. EINO HUTTUNEN.

Meripuolustus, merikauppa, merenkulku — siinä käsitteitä, jotka maamme itsenäistymisen jälkeen, ja varsinkin viime päivinä ovat tuon tuostakin esiintyneet varsin keskeisinä puolustuslaitostamme ja toiselta puolen maamme taloudellista vaurastuttamista käsiteltäessä. Mielipiteitä on asioissa vaihdettu puoleen ja toiseen. Monenlaisia kannanilmauksia on niiden suhteen kuultu lausuttavan ja nähty julkisessa sanassa esitettävän. Johtipa laivastasian käsittely eduskunnassa äskettäin suorastaan hallituksen eroonkin.

Mitä ensiksikin rannikkojemme puolustukseen tarvittavaan sotalaivastoon tulee, on sen olemus ja välttämättömyys kansallemme yleensä uusi ja verratun outo käsite. Ovathan vuosisadan toisensa jälkeen vieraat vartioviirit rannoillamme risteilleet. Idän ja lännen lukuisissa, rajuissa yhteenotoissa on maamme kautta aikojen saanut olla tappotantereena ja kestää idän raakalaislaumain hävitykset. Kyläinsä rajojen yli ja peltojensa piennarten poikki, on Suomen mies tottunut tällöin näkemään vainolaisensa idästä saapuvan. Unhoittumattomina toistetaan paikkoja sellaisia kuin Porrassalmi, Siikajoki, Lapua, Juutas, Koljonvirta, joissa esi-isämme mainehikkaasti kotejaan puolustivat. Koko kansamme aikaisempien sotatoimien ja taistelusaavutusten kohde, niiden historiaa muisteltaessa, keskitetään näin ollen yleensä kokonaan maasotatoimien piiriin. Sitä, useinkin suorastaan ratkaisevaa merkitystä, minkä rannikoitamme puolustavalla laivastolla oli eri aikain sotatoimien yhteydessä armeijamme sivustan tukipisteenä ja saariston suojana, ei yleensä ymmärretä, eikä laajoissa piireissä laisinkaan tiedetä. — Eikä ihmekään, sillä ovathan sen omat historioitsijammekin yleensä sivuuttaneet.

Nyt, kun itsenäinen Suomi käy kalliisti ostettua itsenäisyyttään omin voimin lujittamaan, on sen ratkaistava puolustuskysymyksensä kokonaisuudessaan ja ennen kaikkea tasapuolisesti. Emme voi enään kuten ennen, varustautua ottamaan maahan ryntäävää vihollista armeijoinemme vastaan vain kotikontujemme rajoilla, varmoina siitä, että emämaamme laivasto pitää huolen 1,700 km. pitkästä rannikostamme s. t. s. yhteyksistämme, elintarpeistamme, raaka-aineistamme ja ennen kaikkea armeijamme selkäpuolesta. Vaikuttimena tuollaiseen yksipuoliseen puolustuskäsitteeseen voivat kylläkin myös olla aivan läheisinä tapaukset vapaussotamme ajoilta. — Olihan kohtalo silloinkin maallemme suojea, johdattamalla tuona kohtalokkaana hetkenä rannikkojemme suojaksi tarvittavan laivaston, jota meillä itsenäistymisemme ensi askeleella ei luonnollisestikaan ollut, eikä voinutkaan olla, koska emämaamme, merten vartioinnin merkityksen oivaltaen, oli pitänyt sen kautta aikojen omassa hallussaan. — Mutta tuudittautuminen puolustuslaitostamme järjestettäessä siihen uskoon, että rannikkopuolustuslaivaston merkitys on vielä nyt — seitsemän vuotta itsenäistymisemme jälkeen — siksi

toisarvoinen, että sen rakentaminen voidaan lykkäämistään lykätä, on rikos. Rikos, josta historian tuomio maallemme voi olla varsin kohtalokas. Kun hätä on suurin, ei avun ulapoilta tarvitse silti laisinkaan aina olla lähinnä.

Paitsi suoranaisesti rannikkojemme puolustuksessa mereltä hyökkäävää vihollista vastaan, on sotalaivasto meille välttämätön, kuten edellä mainittiin, kauppalaivastomme turvaajana sodan aikana.

Siitä, miten merikaupmamme käy, ellei ole asettaa sotalaivastoa sen turvaksi, on meillä kokemus verraten läheisiltä ajoilta. — Onpa vielä elossa kansalaisiamme, jotka voivat siitä muistuttaa. — 70 vuotta sitten joutuivat nimittäin maamme rannikot englantilais-ranskalaisen laivaston hyökkäilyjen alaisiksi. Venäjä oli joutunut v. 1854 »Krimin sotaan» ja koska sen rannikkojamme puolustamaan asettama laivasto oli aivan ala-arvoinen, sai englantilais-ranskalainen laivasto hävittää niitä mielensä mukaan. Koko merikaupmamme loppui heti. 60 % tonnistostamme kaapattiin ja hävitettiin, vieläpä niin perinpohjin, että rannikkokaupungeistamme poltettiin kaikki laivanrakennustarpeetkin. — Otettakoon vielä kerran huomioon, että tästä on kulunut vain 70 vuotta, ja että tämän hävityksen suorittanut vihollinen tuli laivoineen aina Ranskasta ja Englannista asti! *Miten olisikaan koko maamme käynyt, jos vihollinen olisi ollut rajantakainen — — —!*

Maamme elintarve- ja raaka-ainevarastot ovat siksi rajoitetut, että yksinomaan niiden varassa se ei kauankaan tule toimeen. Kuljetusmahdollisuudet maitse lännestä ovat hyvin pienet. Niihin nähden voidaan maattamme täydellä syyllä pitää saarena, johon johtaa kapea silta, joka sekään ei ole suojattu vihollisen hävitysvaaralta mereltä käsin ilman puolustavaa laivastoa. Näin ollen on merikaupan ylläpito ennen kaikkea sodan aikana maallemme elinehto.

Miten on sitten nykyään tämän merikaupmamme laita? Sen menestymisenhän on suoranaisesti yhteydessä maamme taloudellisen hyvinvoinnin kanssa. — Tähän kysymykseen antaa viimeaikainen tilasto varsin synkän kuvan. Niinpä esim. v. 1923 tuotiin maahamme meritse n. 1,200,000 ton. sekä vietiin n. 500,000 ton. ynnä 7,154,975 kuutiometriä puutavaraa. Kotimaisilla aluksilla kuljetettiin tuonnista vain n. 26 % ja viennistä vain n. 16 %. — Yksin bruttorahdeissa lasketaan ulkomaisen tonniston tällöin meiltä ansainneen n. 600 miljoonaa markkaa! — Mitä tulee itse tonnistomäärään, on maamme siinä huikkeasti muita pohjoismaita jälellä. Norjalla lasketaan nimittäin olevan tuhatta asukasta kohti 945 brutto-tonnia, Tanskalla 302, Ruotsilla 203 ja Suomella vain 60. Nämä ovat numeroita, joiden tulisi ravistaa jokaisen maamme parasta harrastavan henkilön hereille. — Miten paljon meneekään kansallisomaisuudestamme hukkaan, ellemme heti itsenäisen Suomen kansalaisina kiinnitä erikoista huomiota tähän nurinkuriseen tilastoon — ja mitenkä käy maan, jonka elinehto sota-aikana on keskeytymätön merikauppa, jos se rauhankaan aikana ei kykene tonnistollaan tuomaan muuta kuin 26 % välttämättömistä tarpeista, eikä sodan aikana kykene asettamaan riittävää sotalaivastoa merikauppansa turvaksi —!

Sotalaivaston luomisen välttämättömyys ja kauppalaivaston kehittämisen ja tukemisen tärkeys on tehtävä selväksi jokaiselle kansalaiselle. — *On herätettävä laivastoate.* —

Laivastomaterialin valmistuksessa on tuettava kotimaisia telakoita, jotta ne pääsevät nousemaan nykyisestä taloudellisesta ahdinkotilasta ja kehitty-mään ammattitasossaan ajan vaatimusten tasalle.

Mitä suomalaisiin sekä merenkävijöinä, että merisodankävijöinä tulee, ovat he jo kautta aikojen niittäneet mainetta ammatissaan. Olivathan he lukuisasti edustettuina entisen emämaamme Ruotsin laivastossa, jopa siinä määrin, että ajoittain yli puolet laivaston miehistöstä oli suomalaisia; ja onhan Ruotsin laivaston etevimpien amiraalien joukossa ollut lukuisia suomala-laisia. Samoin ovat suomalaiset merimiehet kauppalaivastoissa tehneet itsensä kuuluisiksi taitavuudessaan, eikä tämä mikään ihme olekaan, sillä onhan maamme pitkien merenrannikoiden ja tuhansien järvien maa.

Jo seitsemän kallista vuotta on itsenäinen Suomi elänyt pelkkien laivasto-ohjelmien merkeissä, joita se varmaankin voi esittää suuremman määrän kuin mikään muu maa, vastaavassa ajassa laadittuina. Minkäänmoista positiivista tulosta ei noista laajoista töistä kuitenkaan ole näkyvissä, — saman aikaisesti varustaa itäinen naapurimaamme kiiruimman kaupalla laivastoaan, vieläpä suunnitellen erikoisia aluksia sodankäyntiä varten saaristossamme.

Mistä on kysymys, se nähdään maailmalla yleisesti. Kirjoittihan italialainen Komentajakapteeni *M. Gravina* vuonna 1923: »— missään muualla Euroopassa ei sota ole luonut niin epäluonnollisia olosuhteita kuin Itämerellä — Puolan »korridorin», Danzig, Memel, ja ennen kaikkea Venäjän meriosuuden kuristus. Itämeri on näkevä vuosisatoja kestäviä taisteluita syttyvän pitkien rannikoiden.»

Mutta ilman näitä lausunnoitakin, antaa itäisen naapurimaamme aikai-
sempi politiikka selvät viittaukset sen tulevaisuuteen nähden. Onhan laskettu Venäjän viimeisten 224 vuoden aikana, Pietari Suuren ajoilta alkaen, olleen erillään sodista vain 78 vuotta. Noina muina 146:na on se käynyt 38 sotaa, joista 25 parempien meriyhteyksien valtaamiseksi. — Harvoin lienevät Venäjän intressit merelle olleet kuitenkaan suuremmat kuin juuri nykyisin, kuristetuksa asemassaan, joka puolestaan tahtoo sanoa, että numero 26 edellämainsu-
tussa tilastossa voi tulla esille millä hetkellä hyvänsä — — —

Kansamme on ripeällä toiminnalla korvattava virheensä, — seitsenvuo-
tinen toimettomuus meripuolustukseen nähden, ennenkuin sen korvaaminen osoittautuu liian myöhäiseksi. — Turhaa on yrittää luoda laivastoa enää vihollisen tykkitulessa! — Muistettakoon, että virheetkin voidaan luokitella, ja että suurin ja kohtalokkain niistä on se, kun kansakunta harkitsemattomuudellaan jättää vaaralle alttiiksi esi-isäinsä ja parhainten poikainsa verellä sine-
töidyn perinnön.

Laivasto-ohjelmamme syntymisvaiheita.

Kirjoittanut Kapteeni NIILO SARIO.

Samalla kun toteamme, että laivasto-ohjelmamme siirtyminen toteutamisasteelle on vaatinut niin pitkän ajan, että se jo edellyttää pientä historiallista katsausta ohjelman syntymis-, muodostelu- ja supistamisvaiheisiin, voimme kuitenkin myös todeta asian kuuluneen niihin puolustusjärjestelyn suurkysymyksiin, joiden ratkaisua on alun perin pidetty välttämättömän tarpeellisenä. Tehtävän suhteellinen vieraus ja varteenotettavat monet näkökohdat ovat vain työtä mutkistaneet ja sen toteuttamisajan-kohtaa siirtäneet.

Sen jälkeen kun jo v. 1919—20 eräät rannikkopuolustusviranomaiset sekä puolustusministeriön asettamat komiteat olivat käsitelleet muutamia rannikkopuolustuksen ja samalla myös laivasto-ohjelman yksityiskohtia koskevia seikkoja, katsottiin vihdoin v. 1921, että kysymys oli selviteltävä perusteellisesti ja koko laajuudessaan. Valtioneuvosto asetti maaliskuussa 1921 puolustusministeriön esityksestä komitean, joka silloisen Yleisesikunnan päällikön, kenraalimajuri Enckellin johdolla sai tehtäväkseen laatia täydellisen rannikkopuolustussuunnitelman ja siihen liittyvän laivarakennusohjelman. Komitea — joka toiminta-aikanaan antoi lausuntoja muistakin rannikkopuolustusta koskevista kysymyksistä — jätti työnsä tuloksena lokakuussa 1922 laajasti perustellun moniosaisen ja täydellisillä kustannuslaskelmilla varustetun mietintönsä. Siihen sisältyi kaksi laitosta: koko teoreettisen puolustustarpeen vaatimukset huomioonottava suunnitelma sekä maan taloudellisen kantokyvyn huomioonottava supistettu suunnitelma ensi kymmenvuotiskautta varten. Edelliseen sisältyvä laivarakennusohjelma (suunnitelma käsitti myös rannikkotyökistön, laivaston tukikohdat ja ilmailuvoimat) ehdotti rakennettavaksi:

Panssaroituja tykkiveneitä	6 kpl.	Koululaiva	1 kpl.
Tykkiveneitä	4 »	Emälaiva	1 »
Hävittäjiä	6 »	Kaapeliveneitä	2 »
Sukellusveneit (torp. ja miina) ..	9 »	Proomuja miinojen ja kaapelien	
» (miinanlaskua varten) ..	3 »	kuljetusta varten	4 »
Sukellusveneit (pienikokoisia) ..	4 »	Asemaveneitä	4 »
Miinanlaskumoottoriveneitä	10 »	Yhteysveneit	2 »
Moottoritorp. veneit	48 »		

Yhteenlaskettu tonnisto 32,267 tonnia.

Supistettu ohjelma käsitti:

Panssaroituja tykkiveneitä	4 kpl.	Emälaiva	1 kpl.
Hävittäjiä	4 »	Kaapeliveneitä	2 »
Sukellusveneit (miina ja torp.) ..	5 »	Proomuja	4 »
» (miinanlaskua varten) ..	1 »	Asemaveneitä	4 »
Moottoritorp. veneit	48 »	Miinanlaskumoottoriveneitä	10 »
Koululaiva	1 »	Yhteysveneit	2 »

Yhteenlaskettu tonnisto 21,553 tonnia.

Valtioneuvosto ei kuitenkaan katsonut maan taloudellisen kantokyvyn huomioonottaen voivansa laadittua kokonaisohjelmaa hyväksyä, vaan antoi puolustusministeriön tehtäväksi laadituttaa vieläkin suppeamman, tällä kertaa määrätyn summan (n. 350 milj. mk.) puitteisiin rajoitetun ohjelman. Pl. M:n asettama asiantuntijakomitea suoritti keväällä 1923 kenraali Enckellin johdolla k.o. supistamisen ja esitti laivarakennusohjelman, jonka loppusumma nousi noin 365 milj. Smk:aan. Tämä ohjelma rajoittui seuraaviin aluksiin:

Panssaroituja tykkiveneitä	3 kpl.	Moottoritorp. veneitä	38 kpl.
Hävittäjiä	2 »	Koululaiva	1 »
Sukellusveneitä (suuria)	1 »	Emälaiva	1 »
» (»)	3 »	Proomuja	2 »
» (pieniä)	4 »	Miinanlasku- ja yhteysvarusteita.	

Tukikohtia varten ei laskelmissa otettu tähän summaan sisältyvää kustannuslaskelmaa.

Puolustusministeriön toimesta kustannuslaskelmat tarkistettiin ja tehtiin erinäisiä muutoksia ohjelmaan. Ministerivaliokunta edelleen supisti ohjelmaa, johon kuitenkin lisättiin eräitä varustuksia. Lopullisesti käsitti eduskunnassa käsitelty ehdotus vain 2 panssaroidun tykkiveneen, 4 sukellusveneen (3 suurta ja 1 pieni), 4 moottoritorpeedoveneen ja 1 koululaivan rakentamisen. Eduskunnan suhtautumisen ohjelmaan tunnemme verekseltään. Koululaiva poistettiin valiokuntakäsittelyssä. Ohjelma ei saanut laivarakennuslain takaamaa vakuutta, vaan myönnettiin monien väliehdotusten jälkeen 47 milj. mkn määräraha vuositalousarvion yhteydessä, laivaston rakentamiseen.

Sitkeä laivastokysymyksemme on siis saanut vasta osittaisen ratkaisun, ja yhä edelleen ovat laivastomme luomiseen kiinnostuneet henkilöt odottavalla kannalla mielessään sananlasku: »Alku aina hankala» — — —.

T. Roosevelt lausuu teoksessaan »Ameriikka ja maailmansota», että Espanjan ja Ameriikan välisen sodan aikana »ne samat senaattorit ja kansanedustajat, jotka olivat tehneet kaikkensa laivojen rakentamisen estämiseksi, huusivat äänensä käheiksi saadakseen jonkun laivan jättämään sille todella kuuluvat tehtävät ja suojelemaan paikkakuntia, joilla ei ollut mitään merkitystä.»

Suomen laivastoyhdistyksen perustaminen.

Mitkä syyt ovat sen aiheuttaneet.

Kirjoittanut Johtaja OTTO ENGB. JAATINEN.

Kun lähemme etsimään sen tosiasian »syitä syviä», ettei kansamme valtavalla osalla ole mitään harrastusta sellaisiin yleisiin asioihin, jotka jollakin tavalla koskevat merta ja merenkulkua, ja tässä tarkoituksessa painumme historian hämärään, niin saamme sieltä tähän selvän ja luonnollisen vastauksen. Onhan kansamme jo alunperin kokoonpantu kahdesta erilaisesta aineksesta, »maamiehistä», jotka idän suurilta tasangoilta maitse tänne siirtyivät korpiamme raivaamaan ja lännenpuolelta meritse omilla aluksillaan maamme muuttaneista merenkulkijoista. Voimme sanoa onneksemme olleen nämä kaksi eri alkujuurta. Sillä onhan tässä maassa tarvittu ja edelleen tarvitaan pellon poikia, jotka tämän Suomen niemen erämaasta vähitellen viljamaaksi muuttavat, tarvitaan teollisuusmiehiä, jotka raaka-aineemme jalostavat j. n. e., mutta on myös tarvittu ja nyt yhä enemmän tarvitaan merenkävijöitä, jotka laivoillaan kuljettavat muille liikenevät maatalouden ja teollisuuden antineemme vieraisiin maihin, merimiehiä, jotka vaaran tullen pitkiä rannikkojamme vainolaiselta suojelemaan kykenevät. Mutta myöhäisempi kehitys on käynyt siihen suuntaan, että samalla kun toinen näistä aineksista on kasvanut ja voimistunut, on toinen vähentynyt ja heikontunut. Se aika, jolloin omintakeinen merenkulkumme kukoisti, jolloin me suuremmalta osalta omilla aluksillamme veimme ja toimimme tavaramme, kuuluu jo menneisyyteen.

Samalla kun maamme merenkulkija-aines on suhteessa maalla toimivaan väestöön vähentynyt, ovat myöskin merenkulkuharrastukset kansamme keskuudessa häpyneet ja kuolleet. Vaikkakin 1,700 kilometriä isänmaamme rantaa on meren huuhtelemaa, on tämä sama meri kumminkin noin kolmelle miljoonalle tämän maan asukkaalle jäänyt joksikin kaukaiseksi tuntemattomaksi, jota koskevat asiat eivät kuulu tämän väestön harrastuspiiriin. Tämän meriharrastustemme heikkenemisen seurauksena olemme nyt joutuneet sellaiseen tilanteeseen, että samalla kuin »köyhä Suomi» on pakoitettu sitä rikkaammille kansoille maksamaan vuosittain noin 700 milj. markkaa tavaramme kuljetuksesta, joita miljoonia emme koskaan enää saa takaisin, ei sillä ole varaa muutamina vuosina uhrata 40 milj. markkaa pysyvän laivaston hankkimiseksi, jolla vaaran hetkellä voisimme rantojamme puolustaa, siitä huolimatta, että tähän puolustukseen harjoittelevat nuorukaisemme uhraavat elämänsä keunoissa entisen vainolaisemme meille jättämissä aluksissa.

Yhteisen isänmaamme onnen nimessä me tarvitsemme voimakasta otetta, joka pysähdyttää kehityksen kulun tähän nurjaan suuntaan, joka herättää kansamme enemmistön tajuamaan, että meren ympäröimän maan asukkaiden tulee jokaisen oppia ymmärtämään myöskin meren kyntämisen tärkeys.

Sen kansamme osan, joka tämän käsittää, tulee ryhtyä tähän rynnäkköön, ei omien etujensa tavoittelemiseksi eikä toisten etujen sortamiseksi, vaan yhteisen isänmaamme onneksi.

* * *

Tällaiset ajatukset liikkuiivat mielessäni, kun viime vuosina olen seurannut merenkulkuharrastustemme masentavaa alaspäinmenoa yleensä ja puolustuslaivastokysymyksemme käsittelyä erittäin. Matkoillani ulkomailla olen ollut tilaisuudessa tutustumaan muiden kehittyneempien kansojen tällä alalla harjoittamaan valistustyöhön. Toveripiirissä tuli asia viime aikoina usein keskustelun alaiseksi. Ehdotuksia tehtiin monenlaisia, mutta emme kumminkaan rohjenneet käydä niitä toteuttamaan. Laivastokysymys oli otettu esille eduskunnassa ja me toivoimme sen suotuisaa ratkaisua.

Tulivat sitten raskaan kansallisonnettomuuden päivät. Kokoonnuimme neuvottelemaan. Nyt emme enää voineet jäädä odottavalle kannalle. Yksimielisiä olimme siitä, että toimiin on ryhdyttävä. Piste on nyt pantava kehityksen nurjalle kululle, ettei nuorten miesten uhri olisi turhaan tehty. Julkaisimme kehoituksen ryhtyä perustamaan Suomen Laivastoyhdistystä, jonka tehtäväksi tuo vaikea ja vaivaloinen, mutta samalla tärkeä ja kunniakas herätys- ja valistustyö oli tuleva. Kutsuamme noudattaen kokoontuikin 23 p:nä lokakuuta viime vuonna Seurahuoneen juhlahuoneustoon osanottajia niin paljon kuin huoneisiin sopi. Alotteentekijöitä tämä runsas osanotto suuresti ilahdutti. Heidän ajatuksensa oli siis herättänyt vastakaikua laajemmissakin piireissä. Osanottajien joukossa nähtiin julkisen elämämme huomattavimpia miehiä eri puolueista ja eri kieliryhmistä. Yksimielisesti päätettiin, että Suomen Laivastoyhdistys on perustettava ja valittiin väliaikainen toimikunta tekemään sääntöehdotusta. Jo tässä tilaisuudessa sai perustettava yhdistys myöskin ensimmäisen huomattavan lahjoituksensa.

Väliaikainen toimikunta onkin jo saanut sääntöehdotuksen valmiiksi. Sen mukaan on Suomen Laivastoyhdistyksen tehtävänä lyhyesti sanottuna herättää, vaalia ja tehostaa kansassamme tietoisuutta sotalaivaston merkityksestä kansallisen itsenäisyytemme ja riippumattomuutemme välttämättömänä suojana ja puolustajana sekä herättää harrastusta kotimaiseen kauppalaivastoon ja kotimaisen merenkulun kehittämiseen. Ensi helmikuussa on tarkoitus kutsua kokoon laivastoyhdistyksen perustava kokous, johon toivotaan saapuvan runsaasti osanottajia maamme eri kulmilta. Jo tähän mennessä on perustettu muutamia paikallisyhdistyksiä, joiden on aikomuksena liittyä yhteistoimintaan pääyhdistyksen kanssa.

* * *

Kansamme uhraa vuosittain vapaaehtoisesti melkoisia varoja puolustuslaitoksemme reservin ylläpitämiseksi. Harva maa voi tällaisia uhrauksia ja saavutuksia näyttää. Tähän nähden on mielestäni tärkeää, ettemme uusilla

alotteillamme heikennä entisiä saavutuksiamme puolustuslaitoksemme alalla, vaan päinvastoin koetamme niitä tukea. Suomen Laivastoyhdistyksen toiminnan päätehtäväksi ei siis ole mielestäni pantava varojen kokoaminen, vaan voimakkaan herätys- ja valistustyön harjoittaminen sen laajan sisämaan väestön keskuudessa, joka muuten ei koskaan tule kosketuksiin merenkulkua ja meripuolustusta koskevien asiain kanssa. Kun olemme onnistuneet kääntämään näiden kansalaistemme katseet myöskin merelle päin, silloin he varmaan samalla käsittävät, että kysymys meriemme vapaudesta koskee yhtäpaljon meitä kaikkia tämän maan asukkaita, silloin

»levostansa kunnialla
nousee nuori veljesvahti,
astuu yli kynnyksemme
kotiemme vierahaksi,
kammioihin sydäntemme
vapauden vaalijaksi.»

G. Fioravanzo: »Moottoritorpeedoveneitä voidaan käyttää hyökkäykseen niinhyvin vihollisen päävoimia kuin hävittäjälaivueitakin vastaan. Suuren nopeutensa ja pienen kokonsa takia voivat ne nimittäin torpedoillaan tuhota kevyitäkin aluksia. Sitäpaitsi voivat ne sumulaitteittensa avulla, kulkien hävittäjien edellä, maskeerata näitten toimintaa, taikka eristää vihollisen hävittäjät sen päävoimista. Myrkkypommien avulla voivat ne estää vihollislaivojen etenemisen kehittämällä myrkkypilviä vihollislaivojen ja näiden hyökkäyskohtien välille.»



Sk.-moottori tiedustelumatkalla.

Suojeluskuntalaivaston merkityksestä.

Kirjoittanut s—g.

Ennen maailmansotaa oli yleisenä mielipiteenä, että kunkin maan puolustus kuuluu ainoastaan maan armeijan ja laivaston tehtäviin, joista aseistamattoman siviiliväestön oli pysyteltävä loitolla. Mutta kahdennenkymmenen vuosisadan kulttuurikansat eivät enää katso voivansa tyytyä ainoastaan vastustajiensa sotavoimien murskaamiseen, vaan ovat ne asettaneet sotiensa päämääräksi koko vastustajakansan tuhoamisen. Tästä menettelytavasta on ollut seurauksena se, että sodat ovat muodostuneet sotavoimien välisistä taisteluista kansainvälisiksi olemassaolon kamppailuiksi. Näinollen eivät kansat nykyään enää katso voivansa uskoa kohtalooan yksinomaan armeijainsa ja laivastojensa varaan, vaan kokoavat viimeisetkin voimansa tulevaisuudessa mahdollisesti tapahtuvia olemassaolon ratkaisuja varten. — Selvänä todisteena kaikkien mahdollisten käytettävissä olevien voimien tarpeellisuudesta, mikäli se esimerkiksi koskee meripuolustusta, on meille ne Englannin toimenpiteet, joihin se mahtavasta sotalaivastostaan huolimatta jo sodan alkuvaiheessa oli tilanteen painostuksesta pakoitettu ryhtymään. Englannin merisotaviranomaiset huomasivat näet jo sodan ensimmäisinä kuukausina, että vaikka heidän käytettäväänään olikin maailman suurin sotalaivasto, tulisi se kuitenkin olemaan liian harvalukuinen suorittamaan kaikkia niitä tehtäviä, joilla nykyinen merisota jatkuvasti laajentaa laivaston toimintavälillisuutta. Täyttääkseen kaikki nykyajan merisodankävijäkansalle ilmaantuneet vaatimukset ja saattaakseen meripuolustuksensa tilannetta vastaavaksi, olivat he

pakoitetut käytäntöön ottamaan yksityisiä aluksia ja miehittämään ne merielämään tottuneilla siviilihenkilöillä, joille pikaisesti annettiin se kouluutus, mikä apulaivaston miehistölle katsottiin välttämättömäksi, jotta ne voisivat tyydyttävästi suorittaa tehtäviään meripuolustuksen palveluksessa.

Välttääksemme niitä vaikeuksia ja sitä ajanhukkaa, mitä tällainen sodan aikana tilanteen pakoittama apulaivaston kiireellinen tyhjästä luominen tuottaa, on maassamme, Englannin ja muidenkin maailmansotaan osaaottaneiden kalliisti saavuttamia kokemuksia hyväksemme käyttäen, jo rauhan aikana alettu koota ja järjestää apulaivastoa, jota voitaisiin käyttää kaikkiin niihin tehtäviin, mitkä merisota asettaa saaristopuolustusta suorittaville apualuksille ja sen miehistöille. Tällaisena apulaivastona toimii meillä *Suojeluskuntalaivasto*. Kun suojeluskuntalaivastoa noin parivuotta sitten alettiin järjestää, ei järjestystyön ohjeena voitu käyttää muissa maissa tässä työssä saavutettuja kokemuksia, vaan oli järjestely suoritettava silmälläpitäen vallitsevia olosuhteita ja niitä menettelytapoja, joita suojeluskuntajärjestössä yleensä on noudatettavaksi vahvistettu. Sentähden annettiin suojeluskuntalaivaston tehtäväksi koota meripuolustukseen sopivia aluksia ja muodostaa niistä osastoja, sekä koota ja kouluuttaa päällystöä ja miehistöä niitä varten sellaisista puolustustahtoisista henkilöistä, jotka jo perintönä ovat saaneet tai kokemuksen kautta omaksuneet ne ominaisuudet, jolle meripuolustus yleensä on luotava. Näitä ominaisuuksia, merimiestaitoa ja merimieskuntoisuutta perustana käyttämällä tahtoo suojeluskuntalaivasto voimiensa ja kykynsä mukaan kouluuttaa jo rauhan aikana, ei uljaita ja jäykkiä merisotilaita, vaan kekseliäitä ja ovelia merisodankävijöitä, jotka tarpeenvaatiessa paikallisiin vesialueisiinsa täysin perehtyneinä voisivat antaa mahdollisimman suurta apua rannikkopuolustuksellemme ja myöskin sisäjärviemme rantamilla taisteleville maajoukoillemme.

Suojeluskuntalaivastolla on myöskin toinen tehtävä. Ollen enemmän passiivista laatua, on se kuitenkin nykyisissä, maassamme vallitsevissa olosuhteissa katsottava hyvin tärkeäksi laivastokysymyksellemme. Suojeluskuntalaivasto on nimittäin se väline, jonka kautta maamme siviiliväestö ja monet vaikutusvaltaiset henkilöt havainnollisesti tulevat tuntemaan ja näkemään sen tehtävän tärkeyden, mikä maanpuolustuksessa lankeaa laivaston osalle. Sentähden on erittäin tärkeää, että yhteys ja yhteistoiminta laivaston ja suojeluskuntalaivaston välillä saataisiin mitä kiinteimmäksi, ja että se sellaisena pysytettäisiin.

Rannikkopuolustuksen yleisestä järjestelystä Italiassa.

Kirjoittanut Majuri E. I. JÄRVINEN.

Rannikkopuolustuskysymys on Italiassa vanha, ja on se aikojen kuluessa yksityisten paikkojen puolustuksesta kehittynyt meidän päiviimme mennessä koko maan rantoja käsittäväksi, siis samaten kuin asianlaita on nykyään kaikissa muissakin maissa. Tällä kertaa rajoitumme kuitenkin tässä luomaan katsauksen ainoastaan sen orgaaniseen puoleen viime aikoina.

Vuodesta 1882 alkaen oli Italiassa maa- ja merioperatioitten ylijohito uskottu armeijan yleisesikunnan päällikölle, ja siis koko, niin maa- kuin merisodankin johto keskitetty yksiiin käsiin. Tämä järjestelmä kuitenkin vuonna 1906 muutettiin niin, että ylijohito jaettiin maa- ja merivoimien päälliköitten kesken, koska pidettiin edellistä järjestelmää kysymyksessä olevien voimien kehitykselle haitallisena. Tätä jakoa tehtäessä pidettiin, tai paremminkin oletettiin, että yhteistoiminta, tästä jaosta huolimatta, niin sodan valmistuksessa, kuin johdossakin tulisi säilymään molempien päälliköitten välillä keskinäisten sopimusten avulla, mutta osoittautui tämä oletamus kuitenkin myöhemmän kokemuksen perusteella vääräksi.

Maailmansodan edellisinä vuosina rannikkopuolustuksen lähempi, yksityiskohtainen järjestely Italiassa kehittyi siis edellä esitetyn yleisen järjestelyn puitteissa, taisteluvälineiden kehityksen sallimassa määrässä, ja vuonna 1915, jolloin Italia ryhtyi sotaan, voidaan sen rannikkopuolustuksen katsoa perustuneen seuraaviin seikkoihin:

1) Rannikoita puolustivat laivaston alaiset rannikkolinnoitukset ja niiden välialueilla armeijan joukko-osastot. Tämän takia osa rannikoitten puolustuksesta oli siis määrätty laivaston tehtäväksi ja osa taas armeijan.

2) Rannikkolinnoitusten päällikkönä oli amiraali, jolla oli joukkoja ja välineitä rannikkolinnoituksen niin maa- kuin meririntamankin puolustamiseen. Hänen alaisenaan oli kenraali, joka oli kaikkien armeijajoukkojen päällikkö, ja oli hänen tehtävänään linnoituksen maarintaman puolustaminen. Paitsi kenraalia, olivat suorastaan amiraalin alaisia vielä meri- ja ilmapuolustuspäälliköt, joista edellinen oli tavallisesti kommodoori arvoltaan ja jälkimmäinen joku arvoltaan alempi upseeri.

3) Meripuolustuksen päällikön alaisena taasen olivat meririntaman päällikkö ja vedenalaisen puolustuksen sekä täydennyspalveluksen päälliköt.

4) Kaukovartiointiin oli määrätty torpedoveneitä ja vartioalusryhmiä, jotka tavallisesti olivat alistetut meripuolustuspäällikön alaisiksi, mutta tärkeimmissä linnoituksissa olivat ne suorastaan riippuvaiset linnoituksen komentajasta.

5) Rannikkolinnoituksen meririntamalle sijoitetut pieni- ja osittain keski- ja suurikaliiperisetkin patterit olivat aseistetut laivaston kalustolla samoin kuin miehistökin oli sieltä, kun sensijaan korkeat ja osa keski- ja suurikali-

perisista matalista pattereista, myöskin meririntamalla, olivat miehitetyt ja aseistetut armeijan rannikkotykistöllä.

6) Ilmatorjuntapatterit olivat osittain niin miehitetyt kuin aseistetutkin laivastosta ja armeijasta. Ilmapuolustuksen päällikön suhteen pidettiin välttämättömänä, että hänen oli oltava mahdollisuuden mukaan armeijan upseeri. Rannikkolinnoitusten ilmapuolustus oli järjestetty ainoastaan sodan aikana.

Edelläesitetyt järjestelyperiaatteet sodan aikana kuitenkin jonkunverran muuttuivat, varsinkin mikä koskee Adrianmeren rannikkojen puolustusta, mutta jäivät sitävästoin muuttumattomina voimaan Joonian ja Tyreenan merien rannikkoihin nähden. Adrianmeren rannikko jaettiin tällöin lohkoihin, jotka olivat rannikkolohko- tai laivastoesikuntien alaiset. Näitten esikuntien alaisuuteen ja tehtäviin tulivat lohkolleen silloin kuulumaan seuraavat seikat:

- a) rannikkolinnoitukset ja laivastotukikohdat;
- b) laivastovälineet;
- c) suojasatamat, jotka olivat miehitetyt sekä laivaston että armeijan joukoilla;
- d) satamien esteitten ja sulkujen hoito;
- e) laivaston henkilökunta, joka sijaitsi heidän toimialueellaan;
- f) vastavakoilu- ja yhteyspalvelus.

Tällä järjestelyllä oli tarkoituksena:

1) muodostaa varma suoja lähellä rannikkoa tapahtuvalle meriliikenteelle;

2) lyödä takaisin jokainen hyökkäys tai loukkausyritys asuttuja seutuja vastaan;

3) estää maihinnousuyritykset.

Täten järjestettynä Adrianmeren rannikkopuolustus toimi aina vuoteen 1917, jonka jälkeen sitä täydennettiin sijoittamalla pitkin rannikkoa katkeamaton rivi tykkipattereita, joita täydensivät rautatietykit, sekä taaja, merellä ja maalla toimiva vartioketju. Edellisten lisäksi oli ensivastustusta varten pitkin rannikkoa sijoitettu armeijajoukkoja.

Rannikkopuolustus Adrianmeren rannikolla edelläolevista järjestelyistään huolimatta jäi siis pääjärjestelyltään jakautuneeksi kahdelle voimalle; armeijalle ja laivastolle. Vasta vuoden 1918 puolivälissä, molempien asianomaisten ministerien keskinäisten sopimusten perusteella, annettiin muutamia yleisiä määräyksiä Adrianmeren rannikkopuolustukseen kuuluvien armeija- ja laivastojoukkojen yhteistoiminnan perustaksi, erikoisesti tarkoituksella lisätä ja tehostaa kaikkien käytettävissä olevien tekijöitten vaikutusastetta. Täten siis pyrittiin *keskittämään* johto, ja muodostamaan erikoinen rannikkovyöhyke, jota oli puolustettava. Tyreenan ja Joonian merien rannikkopuolustus, kuten jo olen maininnut aina Ranskan rajalta S. Maria di Leucau niemeen asti, joita vastaan vihollislaivaston toiminta oli estetty, jäi järjestelyltään muuttumattomaksi, siis sellaiseksi kuin ennen sotaa.



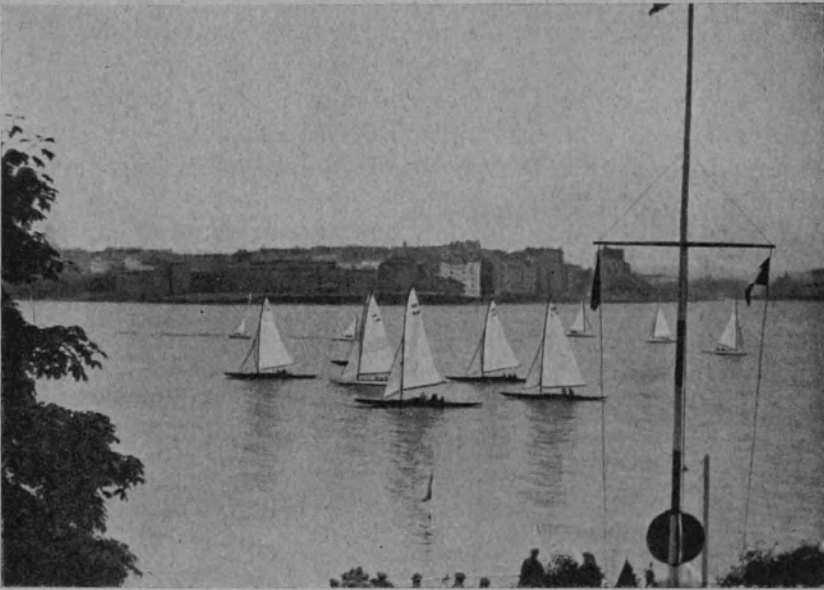
Ennen kilpailua.

Urheilupurjehtijoille.

Kirjoittanut Varatuomari LAURI NORDSTRÖM.

Ilolla tervehdittänee urheilupurjehtijapiireissä tämän lehden ilmestymistä. Urheilupurjehdusharrastuksen yhä viritessä ja levitessä, heräsi aikaan purjehtija-aineksen keskuudessa ajatus oman aikakauslehden perustamisesta, joka lehti olisi voinut kehittää ja luoda purjehduskuntoisuutta myöskin maan suomenkielisen väestön keskuudessa. Tällaisen aikakauslehden saaminen oli tärkeätä ajatusten vaihtamiseksi tehdyistä kokemuksista ja havainnoista sekä tuoreiden tietojen välittämiseksi urheilupurjehtijain piireihin heidän harrastamaltaan alalta kotimaasta ja ulkomailta. Tämän vuoksi olivat kaikki valmistelut oman aikakauslehden julkaisemiseksi erikoisen komitean toimesta jo tehtyt. Kun kuitenkin yksinomaan urheilupurjehdusta käsittelevä suomenkielinen aikakauslehti, joka ulkomaille ei olisi saattanut ainakaan laajemmassa määrässä levitä, ei kotimaassa olisi voinut saada sitä aineellista pohjaa, jota lehti onnistuakseen ja menestyäkseen olisi tarvinnut, niin raukesi tämä oman aikakauslehden hanke asian suuresta merkityksestä huolimatta toistaiseksi. Sitä hauskemmalta tuntui ainakin allekirjoittaneesta, kun Laivastolehden alkuunpanijat ilmoittivat, että Laivastolehti aikoo ohjelmistoonsa sisällyttää myöskin urheilupurjehduksen. Käsitykseni mukaan olivat täten taloudelliset vaikeudet saatu poistumaan ja samalla oli avautunut myöskin suomenkielisille urheilupurjehtijoille tilaisuus omalla kielellään saada

lukea ja toisten luettaviksi kirjoittaa kirjoitelmia harrastamaltaan alalta. Täysin tuntien ja tietäen, etteivät omat voimani riitä Laivastolehden urheilupurjehdusta koskevaa osaa kohottamaan kyllin arvokkaaksi, elleivät kaikki urheilupurjehtijat voimiansa ja kykyjensä mukaan ryhdy minua lehden tämän osaston toimittamisessa kuvilla ja kirjoitelmilla avustamaan, olen kuitenkin lupautunut toimituskunnan jäseneksi ja rohkenen asian suuren merkityksen vuoksi purjehtijatovereilta odottaa asianmukaista kannatusta, niin että Laivastolehti myöskin urheilupurjehduksen osalta tulisi arvoaan vastaavaksi.



30 m² startti.

Tirpitz: »Valtion, jolla ei ole käytettävissä suuria määrärahoja laivarakennukseen, on oltava varovainen uutuuksien suosimisessa, pitäen sen kuitenkin tarmolla ajaa uusien aseitten käyttäntöönottoa heti kun käytäntö on todistanut aseet käyttökelpoisiksi.»

Enemmän yhteisymmärrystä sota- ja kauppalaivastomme välille.

Kirjoittanut Kapteeniluutnantti ARVO VIRTÄ.

Sotalaivastomme, sen henkilökunta, harjoitukset, pyrinnot ja tehtävät ovat toistaiseksi kauppalaivastomme päällystölle kokonaan vieraita käsitteitä, samoin kuin kauppalaivastommekin henkilökunta on kokonaan outo meriupseeristollemme. Kuitenkin on näillä kahdella, saman valtion lipun suojassa purjehtivalla laivastollamme niin paljon yhteisiä tehtäviä, yhteisiä pyrintöjä, että näiden ehdottomasti on opittava paremmin ymmärtämään toisiaan. Aion tässä aivan lyhykäisesti esiintuoda muutamia tällaiseen yhteistyöhön viittaavia näkökohtia ja toivon, että meriupseerimme sekä kauppalaivastomme edustajat kehittäisivät edelleen näitä yhtymäkohtia molemminpuolisen yhteisymmärryksen parantamiseksi.

Juuri merimiesalalla on tietopuolisen ja käytännöllisen kasvatuksen oikea suhde toisiinsa erittäin tärkeä. Meriupseerikasvatuksessamme on tämä jälkimäinen jäänyt surkeasti takapajulle koululaivan puutteessa. Jos me joskus tulevaisuudessa saisimmekin koululaivan, ei tätä luultavasti kuitenkaan voitaisi taloudellisista syistä lähettää Itämeren ulommaksi. Jotta kadettikoulussa saadut teoreettiset tiedot pääsisivät täyteen arvoonsa, jotta kadettimme ja meriupseerikokelaamme saisivat käytännössä soveltua oppimaansa merenkulkua ja tähtitiedettä, ja jotta he saisivat merenkävijöille ehdottomasti tarpeellisen meritottumuksen, vaaditaan kuitenkin pitempiä merimatkoja. Norjassa kuuluu merikadettien sisäänpääsyvaatimukseen m. m. 21 kk. meripalvelus kauppalaivastossa. Eiköhän meilläkin voitaisi järjestää jotakin samantapaista?

Nykyaikaisessa sodankäynnissä ottaa kauppalaivasto aktiivisesti osaa sotatoimiin. Suurimmat ja vahvimmat laivat aseistetaan apuristeilijöiksi, pienemmät vedenalaisvartijoiksi ja miinantrallaajiksi. Kauppalaivaston päällystö ja miehistö muodostavat automaattisesti sotalaivaston reservin. Eiköhän olisi syytä ottaa tätäkin huomioon, ja silloin tällöin järjestää heille luentoja sotilasaineissa, sekä antaa heille tilaisuuksia seuraamaan laivaston harjoituksia. T. s. sotalaivaston reserviupseerikoulutus olisi järjestettävä asianmukaiselle kannalle.

Suomi ei voi, sen paremmin kuin mikään muukaan kulttuurivaltio, tulla toimeen omilla tuotteillaan. Tuonti ja vienti ovat elinehtoja maallemme, ja sentakia on kauppamerenkulkuamme suojeltava sodan aikana. Tämä suojelehtävä kuuluu laivastolle, ja täten joudutaan taas kosketuksiin. Kumminkin on silloin annettava täysi tunnustus toisen suorittamalle työlle. Sotalaivaston tehtävänä on pitää vihollista loitolla kauppareiteiltämme, ja kauppalaivat ylläpitävät kansamme puolustuskykyä tuomalla maahan elin- ja sotatarpeita ja viemällä muihin maihin ylituotteitamme.

Meidän ei myöskään pidä unohtaa sisävesistöjämme. Muonan, ampumatarpeitten ja joukkojen kuljetuksiin tarvitaan useita teitä, ja silloin ovat tuhansien järviemme lukemattomat kulkuväylät korvaamattomia. Sisävesialuksemmekin tulevat silloin ottamaan aktiivisesti osaa maamme puolustukseen.

Maamme maantieteellinen asema edellyttää, että sen asukkaat ovat merenkävijäkansaa. Miltei kaikki yhteytemme ulkomaailmaan käyvät meritse. Niinkauan kuin tämän yhteyden ylläpito tapahtuu vieraan lipun suojissa, kärsii maamme taloudellisesti, sillä rahtimaksuthan joutuvat tällöin vieraan taskuun. Oman maan kauppalaivaston pitää kasvaa ja vaurastua ja rinnan tämän kanssa sotalaivastomme, jotta me sekä rauhan että sodan aikana voisimme pitää merikauppamme ja -liikenteemme omissa käsissämme.

Bernoffi: »Jonkun valtion merivoimien kehitykseen vaikuttavat useat tekijät, kuten poliittinen tilanne; toisten valtojen merivoimien kehitys ja taloudelliset mahdollisuudet. Tämä kehitys voidaan taata määräaikaisilla laivarakennusohjelmilla, s.t.s. määrärahojen myöniämisellä sellaisen rakennusohjelman toteuttamiseksi, joka kysymyksessä olevalla hetkellä katsotaan tarpeelliseksi. Mutta niitten tekijöitten vaihtelevaisuus, jotka pitää ottaa huomioon merivoimia kehitettäessä, ei estä kuitenkaan kehityksen määräämistä kohtalaisen pitkäksi ajaksi eteenpäin. Yksinkertaisen rakennusohjelman sijasta voidaan täten, ottaen huomioon strategian ja taktiikan vaatimukset, määrätä toteutettavaksi laaja orgaaninen suunnitelma — erityyppisten laivojen lukumäärä ja hyväksyä säännökset laivojen korvaamiseksi uusilla määrätyn ajan kuluttua. Tällöin on tietenkin jätettävä mahdolliseksi ajan vaatimien muutoksien teko uusien laivojen erikoisominaisuuksiin.»



»22» luovimassa.

Urheilupurjehdus ja maanpuolustus.

Kirjoittanut Meriväenluutnantti Yrjö Aitto.

Urheilupurjehdukselle ei ole syyttä annettu nimeä: urheilun kuningas ja kuningasten urheilu. Se on samalla fyysillistä ja henkistä voimistelua, ja siinä tulevat miehen kaikki kyvyt koetukselle, niin ruumiilliset kuin sielullisetkin.

Merta, tuulta, aaltoja uhmatta jännittyy lihas, terästyvät hermot, lujittuu katse.

Uhmaten, ponnistaen ja voittaen kohoaa itsetunto, kasvaa itseluottamus.

Meri ja alus kysyvät mieheltä notkeutta ja kestävyyttä, varmuutta ja nopeaa havaintokykyä.

Purjehdus, merenkäynti on yksi parhaita ja kehittävimpiä urheilulajeja, mutta emme useinkaan tule ajatelleeksi, että sillä on myöskin tärkeä merkitys maanpuolustuksessa. Erittäinkin meidän maassamme on urheilupurjehdus aivan erikoisasemassa maanpuolustajien rintamassa. Perustuuhan suojeluskuntalaivastomme suureksi osaksi urheilupurjehdukseen. Jo pelkkä materiaalin puoli — alukset, on meripuolustuksemme erittäin tärkeä.

Maaïmansodan aikana teki urheilupurjehdus Euroopan suurvalloille tärkeitä palveluksia. Urheilupurjehtijoille ja heidän aluksilleen annettiin mitä moninaisimpia tehtäviä, esim. englantilaiset käyttivät yksityisiä moottoriveneitä sukellusveneitten ahdistamiseen ennenkuin laivaston tarkoitusta varten suunnitellut veneet oli saatu valmiiksi. Ulkomailla oli tosin urheilupurjeh-

dus ennen maailmansotaa saavuttanut hiukan toisellaisen leiman kuin mitä se meillä nykyään on. Suuret, pitkän matkan höyryjahdit olivat valtavasti kehittyneet, ja etupäässä ne tekivät tärkeitä palveluksia sodan aikana. Englannissa oli v. 1914 kokonaista 1,147 höyryjachtia, yhteensä 70,000 tonnia ja 3,350 purjealusta yhteensä 67,000 ton., ja nousi niiden miehistöluku yli 25,000 mieheen. Saksassa oli yli 1,500 höyry- ja purjealusta ja Ranskassa 1,600 purjealusta yhteensä 15,000 ton. sekä 600 höyryalusta yht. 20,000 tonnia.

Voimme hyvin kuvitella, mitä tällaiset laivastot merkitsivät näiden maiden meripuolustuksessa!

Meillä ei urheilupurjehdus luonnollisesti voi saavuttaa tällaisia muotoja eikä tällaista kehitystä, mutta sen merkitys meripuolustuksessamme ei silti ole vähäisempi, päinvastoin.

Meidän ahtailla vesillämme, kariemme keskellä, rikkonaisilla rannoillamme voivat juuri pienet alukset tehdä verrattomia palveluksia. Miinote-tuilla vesillämme, salakariemme keskellä emme tarvitse suuren aluksen arkaa isäntää, vaan pienen veneen rohkeita ohjaajia.

Kitkasota, sissisota tulee olemaan merisotamme luonteenominaisimpana piirteenä. Me tulemme sodassamme tarvitsemaan jokaisen aluksen, jokaisen alusta ohjaamaan kykenevän miehen. Emme voi ennalta arvata mihin kuta-kin alusta voimme käyttää, mutta aavistaa voimme, että vaikeita ja tärkeitä tehtäviä tulee jokaisen osalle.

Mutta vaikka materiaalilla tuleekin olemaan tärkeä merkitys, niin on urheilupurjehduksella kuitenkin toinen ja vielä tärkeämpi merkitys maamme rannikkopuolustuksessa.

Mereen tottuneita, rannikkomme tuntevia miehiä tarvitsemme kipeämmin kuin itse aluksia. Missä oppii mies paremmin tuntemaan meren, rannikon, salmet ja karit kuin purjehtiessaan? Poissa ovat sodan syttyessä merimerkit, poissa loistot ja linjat. Silloin kysytään vesien tuntijoita.

Urheilupurjehdus kasvattaa maallemme mereen tottuneita, rannikon tuntevia, karaistuneita miehiä, jotka sodan syttyessä astuvat maanpuolustajain riveihin. Se on erikoiskoulu, joka tekee miehistä merimiehiä, auttaen ja helpottaen sotalaitoksen tehtävää.

Urheilupurjehduksemme merkitsee maanpuolustuksellemme paljon. Se opettaa miehen rakastamaan merta ja kiinnittää hänet lujin sitein itseensä. Sellainen mies luo sodan syttyessä katseensa merelle ja kutsun saatuaan on heti valmis astumaan rannikkopuolustajain riveihin.

Siksi on meidän ilolla tervehdittävä jokaista uutta alusta, siksi tervehtikäämme ilolla jokaista uutta tulokasta urheilupurjehtijain joukkoon!



Italialaisia »MAS»-veneitä.

Premuda.

Kirjoittanut Kapteeniluutnantti EERO RAHOLA.

Ympärysvaltain merivoimat olivat maailmansodan aikana eristäneet Itävallan laivaston Adrianmerelle sulkemalla tämän meren eteläosassa olevan Otranton salmen. Itävallan päätukikohtana oli Adrianmeren pohjukassa, Istrian niemimaan kärjessä oleva Polan sotasatama. Kevyitten voimiensa tukikohtina käytti Itävalta Cattaron ja Sebenicon satamia sekä myöskin jossain määrin Triestia ja Lussimpiccoloa. Italian laivaston päävoimat olivat Taranton sotasatamassa Etelä-Italiassa, siis Adrianmeren ulkopuolella, ja vahvisti niitä neljä englantilaista vanhamallista linjalaivaa. Kevyitä voimia oli sijoitettuna Veneziaan, Brindisiin ja Valonaan, ollen kahdessa ensimmäintä satamassa muutama vanhamallinen panssarialus kevyitten laivojen tukena. Ranskalaisten laivojen tukikohtana oli Corfù, siis sekin Adrianmeren ulkopuolella. Englantilaisten kevyet alukset vahvistivat italialaisten Brindisissä olevia merivoimia.

Asema Adrianmerellä oli liittolaisvalloille, niitten ylivoimasta huolimatta, epäedullinen monestakin syystä. Itävallan rannikko oli rikkinaistä ja vaikeakulkuista, tarjoten itävaltalaisille aluksille turvallisia kulkuväyliä ja lukuisia operatiotukikohtia. Merivoimien siirto pitkin rannikkoa vihollisen sitä huomaamatta oli Itävallalle mahdollista. Menestyksellinen tiedustelutoiminta oli ympärysvallalle mahdollista ainoastaan ilmailuvoimien avulla, ja oli tämäkin tiedustelu, niinkuin aina, liiaksi ilmastosuhteista riippuvainen. Vedenalaisten tähystys- ja tiedonantopalvelus oli täälläkin osottautunut hyvin epäluotettavaksi. — Italiassa oli Adrianmerellä käytettävänä ainoastaan kaksi hyvää tukikohtaa, Venezia ja Brindisi. Edellinen oli hydrograafisista syistä sopimaton suurien laivojen tukikohdaksi. Ne suuremmat, vanhamalli-

set panssarialukset, joita siellä pidettiin, olivat tarkoitettutkin etupäässä armeijan oikean siiven tueksi. Sitäpaitsi oli Venezia liian lähellä Itävallan päätukikohtaa. Brindisin satama oli taas liian pieni päätukikohdaksi, joten sinne olikin sijoitettu vain kevyitä voimia, lukuunottamatta muutamia vanhamallisia panssariristeilijöitä. Valonan satamaa ei katsottu tarpeeksi varmaksi päävoimille vedenalaisten aseitten sekä ilmapommituksien uhkan takia. Sitäpaitsi olisivat kuljetus- ja yleensä yhteysvaikeudet sinne olleet liian suuret. — Italialaiset vedenalaiset olivat sijoitettuina pääasiallisesti Veneziaan, Anconaan ja Brindisiin. Koko Italian rannikko oli melkein kauttaaltaan mii-
notettu.



Adrianmeren yleiskartta.

Italialle kuuluva Adrianmeren rannikon keskiosa oli siis avoin vihollisen hyökkäyksille, eikä voitu olettaa, että Brindisissä ja Veneziaassa olevat merivoimat olisivat voineet tällaista vihollisen toimintaa estää, välimatkat kun olivat liian pitkät (Veneziaasta Brindisiin on linnuntietä 400 meripenikulmaa).

Ylläesitetty epäsuhtainen tilanne vaati Italiaa pitämään päävoimansa Adrianmeren ulkopuolella. Koska Itävallankin päävoimat koko sodan ajan pysyivät tukikohdissaan, muodostui sota Adrianmerellä kevyitten voimien käymäksi sissisodaksi, ilman että mitään taisteluja olisi tapahtunut päävoimien välillä.

Liittolaisvalloilla oli kuitenkin suuri etu puolellaan. He saattoivat sulkea

Itävallan koko laivaston Adrianmerelle, jos kykenivät pitämään hallussaan Otranton salmen rantoja. Ympärysvallat olivatkin rakentaneet Otranton salmen yli vedenalaisen sulun, jota sulkua Brindisiä ja Valonaa tukikohtinaan käyttävät pikkulaivat vartioivat, ja samoissa satamissa olevat suuremmat alukset suojasivat. Jos Itävallan päävoimat olisivat onnistuneet murtautumaan Välimerelle, ei taistelu Corfussa ja Tarantossa olevien liittolaislaivojen ja itävaltalaisien välillä olisi siitä huolimatta ollut estettävissä. Viimemainituissa satamissa olevien päävoimien piti sitäpaitsi voida tarpeen vaatiessa keritä kevyitten voimien avuksi Adrianmerelle. Jos Itävalta kuitenkin koko laivastollaan olisi Adrianmerellä ryhtynyt johonkin laajaan operation, olisi se, ottaen huomioon välimatkat, voinut saavuttaa huomattavia tuloksia ennenkuin liittolaisten päävoimat olisivat kerinneet saapua operatioalueelle.

Kuten sanottu, oli sota Adrianmerellä muodostunut kevyitten voimien käymäksi sissisodaksi. Sotaa oli käyty vaihtelevalla onnella, ollen kummalla-



Sodanaikainen »MAS».

kin puolella tappiot melkoiset (useita kymmeniä aluksia), mutta tulokset laihat. Päävoimat eivät olleet ollenkaan olleet kosketuksissa toistensa kanssa. Liittolaiset vartioivat Otranton salmea, voimatta kuitenkaan estää vihollisensa toimintavapautta Adrianmerellä.

Toukok. 15 p:nä 1917 olivat itävaltalaiset yrittäneet hävittää salmessa olevaa sulkua, voidakseen turvata vedenalaistensa kulun salmen läpi. Täten syntyneessä kevyitten voimien välisessä taistelussa (taisteluun oli ottanut osaa m. m. italialainen torp.risteilijä »Mirabello») olivat kummatkin taistelevat puolet saaneet vaurioita, ilman että taistelusta oli mitään näkyvämpää tulosta.

Voidakseen paremmalla menestyksellä käydä sissisotaa Adrianmerellä, oli Italia perustanut Ancona tukikohdan pienille torpedoaluksille sekä ryhtynyt rakentamaan pieniä, nopeita moottoritorpedoveneitä, jotka käyttivät aseenaan kahta torpedoa. Nämä pikkualukset tekivät usein torpedoveneitten tukemina yöllisiä retkiä vihollisrannikolle Polan ja Cattaron välillä, väijyen vihollissaarien suojassa saalistaan.

Kesäk. 10 p:ksi v. 1918 oli Itävallan laivaston päällikkö, amiraali *Horthy* suunnitellut suurisuuntaisen operation. Edeltäkäsini oli hän lähettänyt kaikki käytettävissään olevat vedenalaiset Valonan ja Brindisin edustalle väijyksiin ja antanut näitten laskea miinoja mainittujen satamien suulle. Kevyitten ris-

teilijäin ja hävittäjien piti hyökätä Otranton salmessa olevien vartioalusten kimppuun, hävittää sulkulaitteet ja upottaa vartioivat alukset. Päävoimien piti risteillä Antivarin korkeudella valmiina tullakseen upottamaan ne kevyet laivat, jotka Brindisistä ja Valonasta tulisivat vartioaluksien avuksi. Tämän suoritettuaan piti Itävallan laivaston vetäytyä tukikohtiinsa, ennenkuin liittolaisten päävoimat olisivat kerinneet operatioalueelle.*)

Tämä operatio jäi kuitenkin vain pelkäksi suunnitelmaksi parin pienen italialaisen moottoritorpeedoveneen takia, jotka sattuivat 10 päivän aamuna olemaan Dalmatian saaristossa yöllisellä retkellä. Vaikkakaan operatio ei ilman moottoritorpeedoveneitten väliintuloakaan olisi todennäköisesti, ainaakaan täydellisesti onnistunut, koska Corfussa, Tarantossa, Brindisissä ja Valonassa olevat merivoimat olivat kaikki lähtövalmiina erään italialaisen vedenalaisen Itävallan rannikolta lähettämän, väärin tulkitun »hälyytys»-sähkösanoman takia, on tapaus kuitenkin merkittävä sen takia, että se osoittaa, mihin pienet moottoritorpeedoveneet kykenevät, jos niitä rohkeasti ja pelottomasti ohjataan.

Parhaiten selvinnee tapauksen kulku moottoritorpeedoveneitten päällikön, Comandante *Rizzo*'n raportista, joka on seuraava:

»Komentaen moottoritorpeedoveneitä *M. A. S. 15* (ruorimestari Armando Gori) ja *M. A. S. 21* (res. aliluutnantti Giuseppe Aonzo) jätän Anconan sataman kesäk. 9 p:nä klo 17 v. 1918. Moottoritorpeedoveneitä hinaavat torpeedoveneet *18 O. S.* ja *15 O. S.*

Klo 21,30 irroitan hinausköydet.

Ilma on sumuinen ja meri hyvin tyyni.

Kuljen tosikurssia 41° Selven salmea kohti ja olen klo 23,30 Lutostrak'in pikkusaaren kohdalla yhden meripenikulman etäisyydellä siitä.

Lasken mereen kaksi suurta naaraa laskien köyttä niin paljon, että voin naarata 30 metrin syvyydessä.

Klo 24 ankkuroin pisteessä *B*, pysäytän koneet ja jään siihen väijyksiin.

Klo 2,05 panen koneet käyntiin ja ohjaan merelle päin yhä naaraten. Klo 2,30 olen uudelleen Lutostrak'in kohdalla 1,5 mpnk. etäisyydellä siitä.

Naarauksen tarkoituksena, sen mukaan kuin minulle on sanottu, on varmistautua siitä, että näillä paikoin ei ole yhteenkytkettyjä miinoja vähemmässä kuin 30 metrin syvyydessä vedenpinnasta laskien.

Niinhyvin meno- kuin paluumatkallakaan ei naaraus anna mitään tuloksia.

Kuljen Lutostrak'ista pistettä *A* kohti, jossa pisteessä minun klo 4,15 pitäisi kohdata molemmat torpeedoveneet.

Noin klo 3,15, ollessani noin 6,5 meripenikulman päässä Lutostrak'ista huomaa oikealla, hieman traversista peräänpäin suuren savupilven.

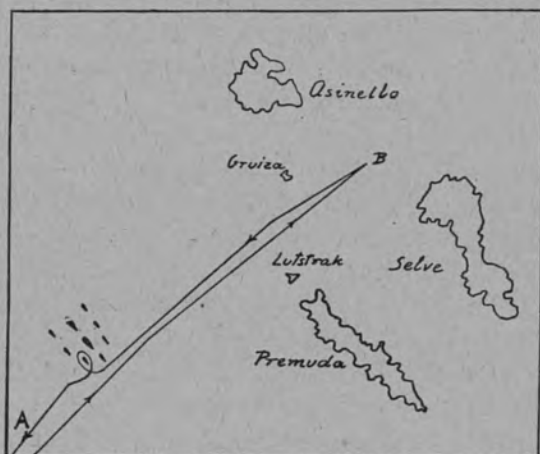
Oletan, että jos ne eivät ole meidän torpeedoveneemme, joitten tällä

*) Suurten laivojen piti lähteä Polan satamasta kaksittain, jotta italialaiset lentotiedustelijat eivät olisi saaneet selkoa suurisuuntaisesta operatiosta.

hetkellä pitäisi olla pisteen A lähistöllä, ja joitten ei missään tapauksessa pitäisi synnyttää noin paljon savua, että meidät on keksitty Gruizan asemalta, ja että hävittäjiä ja torpeedoveneitä on Lussin'ista lähetetty meitä takaa-ajamaan.

Olettamustani varmisti, ei ainoastaan laivojen tulosuunta (pohjoinen), vaan myöskin se, että »hanhenkaulat» hylkyputkissa ja pehmiyekotelot moottorien kiinnityspulteissa ja tukipylväissä, vaikkakin heikentävät suuresti ääntä, eivät ole riittävät, vallankin jos yö on hiljainen ja tyyni.

Koska päivänkoitto oli käsissä, en pitänyt viisaana lähteä pakoon, koska valoisan tullen hävittäjät omalla rannikollaan olisivat pian tuhonneet kaksi venettäni, joitten nopeus torpedojen kanssa oli noin 20 solmua.



Premudan taistelu.

Päätin sentakia hämärää hyväkseni käyttäen ryhtyä ensimmäisenä hyökkäykseen. Käänsin ympäri ja ohjasin, *M. A. S. 21:n* minua seuratessa vihollislaivoja kohti pienimmällä nopeudella, jottei moottorin ääni eikä keulavaahto olisi minua ilmiantanut.

Lähestyessäni vihollista huomasin, että tulossa oli kaksi suurta laivaa, joita keulassa, perässä ja sivuilla suojasi 8 tai 10 hävittäjää. *)

Päätin ampua torpedot mahdollisimman läheltä ja ohjasin sentähden siten, että voisin hyökätä niitten kahden hävittäjän välistä, jotka kulkivat ensimmäisen laivan sivulla. Voidakseni väistää vasemmalle puolelleni jäävän hävittäjän, lisäsin nopeuden 9 solmusta 12:sta ja onnistuin huomaamatta pääsemään 100 metriä hävittäjien muodostaman linjan ohi ja ampumaan kaksi torpedoa ensimmäistä laivaa kohti noin 300 metrin etäisyydeltä. Molemmat torpedot osuivat ja räjähtivät; oikeanpuoleinen torpedoo osui ensimmäisen ja toisen savupiipun väliin, vasemmanpuoleinen osui takimaisen savupiipun ja laivan perän väliin nostaen ilmaan kaksi suurta vesipilveä ja mustaa savua.

*) Laivat olivat linjalaivat *S. Istvan* ja *Tegethoff*.

Torpeedot, ollen tarkoitettut käytettäväksi torpeedoveneitä vastaan, olivat säädetty 1,5 metrin syvyydelle.

Laiva ei tehnyt minkäänlaista manööveria torpedoja väistääkseen.

Vasemmalla puolellani oleva hävittäjä, huomattuaan tapahtuman, yritti katkaista minulta paluutien. Sen onnistui, sen jälkeen kun olin kääntänyt ympäri päästä vanaveteeni 100 à 150 metrin päähän minusta. Se alkoi ampua yhdellä tykillä hyvin tähdätyjä laukauksia, jotka olivat kuitenkin hiukan pitkiä, räjähtäen granaatit veneeni keulan edessä.

Voidakseni estää tulen keskityksen, en käyttänyt konekivääreitä, vaan pitäen hävittäjää vanavedessä pudotin yhden syvyyspommin. Se ei kuitenkaan räjähtänyt. Toinen pudottamani pommi räjähti lähellä hävittäjän keulaa. Hävittäjä kääntyi silloin viipymättä 90°. Kääntämällä vasemmalle suurensin välimatkaa ja kadotin sen pian sen jälkeen näkyvistä.

Ottaen huomioon aamun valoisuuden ja tapahtuneen hälyytyksen, en pitänyt kahden torpeedoveneemme väliintuloa suotavana, vaan ammuin raketeilla kahteen kertaan sovitun signaalin: »Olen ampunut torpedon: palatkaa Anconaan.»

Klo 5 ajoissa, saatuaani näkyviin torpeedoveneet, joihin jo oli liittynyt *M. A. S. 21*, signaleerasin tapahtuman, jotta torpeedoveneet ilmoittaisivat sen radiolla laivaston johdolle.

M. A. S. 21, kuten käy selville oheellisesti, res. aliluutnantti Aonzon selostuksesta, hyökkäsi toista laivaa vastaan. Oikeanpuoleinen torpedo toimi moitteettomasti, ja torpedo, joka oli säädetty 2 metrin syvyydelle räjähti peräänpäin savupiipuista.*) Vasemmanpuoleisen torpedon ammunta ei onnistunut hyvin kannatinsaksien epätäydellisen avautumisen takia, ja torpedo ei osunut maaliin.»

Edelläkerrottu tapahtuma on meille hyvänä esimerkkinä siitä, mihin torpedomoottoriveneet kykenevät, jos niitä ohjaamassa ovat oikeat miehet ja etenkin, jos maantieteelliset olosuhteet suosivat niitten käyttöä. On selvää, että pimeä ja sumuinen sää helpottaa suuresti moottoritorpeedoveneitten toimintaa, mutta valoisanakin aikana voivat ne menestyksellisesti hyökätä keinokeisten sumuverhojen suojaamina. Joka tapauksessa on niillä hyvänä suojana suuri nopeutensa, (nykyaikaiset veneet kulkevat täysin aseistettuina yli 40 solmua) joka tekee vihollisen tykistötulen keskittämisen niihin hyvin vaikeaksi. Syvyyspommeilla aseistettuina ovat ne sitäpaitsi vedenalaisten vaarallisimpia vihollisia.

*) Itävaltalaisten, ja vallankin Tegethoff'in päällikön, kommodori Pergler'in antamien tietojen mukaan käy selville, että Aonzon ampuma torpedo, jonka kaikki laivallaolijat näkivät lähestyvän ja jota olisi ollut mahdoton enään ajoissa väistää, upposi yhtäkkiä noin 150 m. päässä laivasta. Täten säästyivät Tegethoff tuholta.

Kiikarissa.

Kirjoittanut NEPTUN.

Suuntaamme kiikarimme ulos merelle. Vanhaan tapaan odotamme näkevämmä selvän meren laineineen, laivoineen, purjeineen.

Erehdymme kuitenkin. Vettä emme näe — näemme sensijaan ankan taistelun olemassaolosta — näemme syksyn ja talven, veden ja jään tuiman taistelun ja sen tuoksintaan on yhtynyt ihminenkin laivoineen ja jäänmurtajineen. Satama on täynnä laivoja, suuria ja pieniä, läheltä ja kaukaa. Ihmislapsi yrittää aukoa väyliä satamiinsa saadakseen vilja-aittansa pysymään täysinä talven yli — saadakseen juoda kahvinsa sokerin kanssa ja sen päälle hyvän sikaarin —.

Satumaisella kiikarillamme näemme uuden valtavan »Jääkarhun» valmistautuvan auttamaan ihmistä taistelussaan talven valtaa vastaan. Ihmisten kasvot kirkastuvat ajatellessaan tulevaa apua —. Leipää!

Käännämme kiikaria.

Näemme suuressa salissa kokoontuneena istuntoon satapäisen joukon. Ihmislasten »isien neuvosto». On esillä sama kysymys — satamain avoinna pitäminen — leipä. Mutta nyt eivät talvi eikä jää uhkaa satamia sulkea, on toinen uhka, suurempi, vaikeampi — sota, vihollinen.

47 miljoonaa — aluksi!

Maanpuolustus.

Asiantuntijain lausunnot. Asiantuntijain!

Jos on puolustettavana saari, jonne johtaa kapea kannas, niin ensiksi kai kannas on varustettava esteillä ja piikkilangoilla, ennenkuin ruvetaan saaren rannikoiden puolustusta ajattelemaan.

Näin asiantuntijat selvästi, loogillisesti — päättömästi saartaan puolustavat.

Me, jotka saaren valtaamme, teemme hiukan toisin. Tiedämme, että kannaksella on vastusta, vaikkapa heikkoakin, niin vastusta kuitenkin. Siksi emme sinne yritäkään, vaan työnnämme venhosen vesille ja soudamme suoraan saaren rantaan, siinä maihin nousemme ja olemme saaren herra.

Ja asiantuntijat joutuvat asiantuntemuksestaan vastaamaan.

Liika selvänäköisyys, terävä-älyisyys ja tyhmä usko omaan kykyynsä ovat huonompia ominaisuuksia kuin lyhytnäköisyys ja typeryyt —.

Kiikarimme painuu alas, sillä näkemämme on tehnyt meidät perin murheelliseksi.

Scheer: »Paras keino sodan estämiseksi on — pitää vihollinen varmana siitä, että sota tulee maksamaan sille paljon verta.»

Vuoden 1925 purjehtijapäivät.

Ruotsin saaristoristeilijäsääntöä ei hyväksytty.

Viime joulukuun 12 p:nä kokoontuivat maamme purjehdusseurojen edustajat varsinaisille purjehtijapäiville Turkuun. Päivillä oli edustettuna 22 seuraa. Kuten tunnettua, oli uusi mittaussääntökysymys ollut vireillä jo vuoden ajan, ja oli asia ratkaistava näillä päivillä. Päähuomio kiintyi tähän kysymykseen.

Kokouksen alussa esitettiin Suomen purjehtijaliiton vuosikertomus, jonka ohessa puheenjohtaja, tohtori H. Ramsay avajaispuheessaan kosketteli tärkeimpiä tapahtumia kuluneena purjehduskautena. Näistä mainittakoon maamme osanotto Kultapokaalikilpailuihin Göteborgissa ja kilpailuihin New-Yorkissa. Purjehtijaliiton johtoon kuuluvat henkilöt olivat ottaneet aloitteen Suomen Laivastoyhdistyksen perustamiseksi. — Seuraavat purjehtijapäivät päätettiin pitää Helsingissä joulukuussa 1926. Purjehdusviikko on Hangossa, alkaen 8 p:nä elokuuta. Samanaikaisesti viettää Hangon Purjehdusseura 20-vuotisjuhlaansa.

Mittauskysymys

»koko laajuudessaan» herätti vilkkaan keskustelun. Liiton hallitus oli edellisenä iltana pitämässään kokouksessa käsitellyt asiaa ja äänestyksen jälkeen oli vahvalla enemmistöllä päättänyt ehdottaa, että kysymys uusien mittaussääntöjen hyväksymisestä siirrettäisiin vuodeksi eteenpäin. Johtaja Otto Engb. Jaatinen selosti keskustelun alussa niitä syitä, jotka olivat aiheuttaneet hallituksen enemmistön yhtymään tällaiseen ehdotukseen. Vaikkakin on erittäin valitettavaa, että epävarma tilanne täten tulisi edelleen jatkumaan, ja uutisrakennustoiminta erinäisissä luokissa keskeytymään, on toiselta puolen kumminkin huomattava, että kotoisia kilpailuja varten on maassamme riittävän suuri ja arvokas veneistö, ja kansainvälisiin kilpailuihin voimme edelleen ottaa osaa kansainvälisen luokan aluksilla, joista varsinkin 6 m. luokka on jo voittanut meillä huomattavan sijan. Useissa Skandinavian maissa voimme tämän lisäksi ottaa osaa kilpailuihin omilla, uuden 22 neliömetrin luokan aluksilla, jonka luokan Ruotsi, Tanska ja Norja myöskin ovat hyväksyneet, saatuaan siihen pienet haluamansa muutokset, ja johon luokkaan jo ensi kesäksi näissä maissa on rakenteilla aluksia. Kokemus on osoittanut, että uusiin mittaussääntöihin tehdään aina käytännöllisen purjehduksen kautta saavutettuja parannuksia ja muutoksia. Kun uusien alusten rakentaminen nykyään tulee sangen kalliiksi, ei meillä olisi pakoittavaa aihetta nyt hyväksyä kokonaan uutta mittaussääntöä, vaan olisi odotettava, mihin tuloksiin uuden mittaussäännön soveltaminen Ruotsissa johtaa. — Yllämainittuun hallituksen enemmistön kantaan yhtyivät kokouksessa useat huomattavien seurojen edustajat, kun taas monet puhujat halusivat yhteyttä Ruotsin kanssa edelleen katkeamatta ylläpitää ja ehdottivat Ruotsin uuden mittaussäännön hyväksymistä sellaiseenaan. Teknillinen neuvosto oli myöskin valmistanut ehdotuksensa uudeksi Suomen mittaussäännöksi, jota ehdotusta useat puhujat joko kokonaisuudessaan tai eri osin kannattivat. Mieli-piteet menivät näin ollen sangen hajalleen, ja äänestykseen uudesta mittaussäännöstä päätettiin ryhtyä sen jälkeen, kun ensin oli päätetty nykyisten luokkien pysyttämisestä. 8,5 ja 6,5 m. ranskalaiset luokat, 18 jalan kansainvälinen luokka ja Suomen Purjehtijaliiton 30 neliömetrin luokka päätettiin poistaa. Uusi 22 neliömetrin luokka hyväksyttiin 7 vuodeksi pienillä muutoksilla ja lisäyksillä. Ikäluokat sekä niiden resptilaskut päätettiin pysyttää ennallaan v. 1926 ajan. Ikäluokissa

voivat kilpailla alukset, jotka ovat rakennetut ennen 1 p:ää syyskuuta 1921. Vanha 30 neliömetrin saaristoristeilijäluokka päätettiin niinkään pysyttää v. 1926. 75 neliömetrin respiittiluokassa kilpailevat 40—75 neliömetrin alukset.

Tämän jälkeen ryhdyttiin äänestämään Ruotsin uudesta saaristoristeilijämittaussäännöstä ja hylättiin se 78 äänellä 45 ääntä vastaan. Teknillisen neuvoston ehdotuksesta hyväksyttiin uusi 15 neliömetrin luokka vuodeksi 1926 olemaan voimassa samanaikaisesti Suomen purjehtijaliiton entisen 15 neliömetrin luokan kanssa.

Päätöksen teko uuden 30 neliömetrin luokan hyväksymisestä jätettiin ylimääräisille purjehtijapäiville, jotka päätettiin pitää ennen helmik. 15 p:ä 1926, ja johon mennessä hallituksen on ryhdyttävä toimiin mittaussäännön parantamiseksi. Skandinaavialainen 6 metrin, kajuutalla varustettu luokka hyväksyttiin uudeksi kilpailuluokaksi.

Muita kysymyksiä.

Edustajaksi Skandinavian Purjehtijaliiton hallitukseen valittiin tohtori H. Ramsay, varalle insinööri G. L. Stenbäck.

Lähtömaksu koroitettiin 150: — mk:an.

Vaalit.

Toiseksi puheenjohtajaksi valittiin edelleen johtaja Leo Hackman Viipurista ja toiseksi sihteeriksi maisteri W. Söpanen Helsingistä. Erovuoraiset hallituksen jäsenet valittiin uudelleen, sekä uudeksi jäseneksi herra W. Labbart Pietarsaaresta. Edesmenneen varatuomari John Dittmar'in sijaan valittiin jäseneksi konsuli Rob. Pehrson Espoon purjehdusseurasta.

Kokouksen jälkeen olivat Turun purjehdusseurat kutsuneet osaanottajat päivällisille Hamburger Börs ravintolaan, jossa hra E. Nyberg piti varjokuvin valaistun esitelmän purjehduskilpailuista New-Yorkissa.

Viime »purjehtijapäivien» mittaussääntöä koskevan päätöksen vaikutus Ruotsissa.

Kuten odottaa saattoi, otettiin Suomen viime purjehtijapäivillä tehty mittaussääntöä koskeva päätös hyvin eri tavalla vastaan Ruotsissa. Kun tieto päätöksestä Stockholms Dagbladetin mukaan yllätti purjehtijapiirit Tukholmassa, jotka tavalliseen tapansa odottivat suomalaisten hyvänahkaisuudessaan edelleenkin seuraavan heitä huolimatta siitä, että suomalaiselta taholta oli esitetty muutamia ehdottomia vaatimuksia mittaussäännön suhteen, jotta voitaisiin ajatella säännön hyväksymistä täällä, niin meihin aina suopeasti suhtautuneet purjehtijat Göteborgissa sensijaan olivat jotenkin varmoja, ettemme tulisi antamaan tukholmalaisille perää tässä kauan vireilläolleessa kysymyksessä. Senvuoksi suhtautuivatkin he ymmärtämyksellä otta-
maamme kantaan siinä. Onpa Göteborgista kuulunut sellaisiakin ääniä, että Ruotsin länsirannikon purjehtijoiden olisi syytä lähteä kulkemaan omia latujaan ja jättää tukholmalaiset huolehtimaan yksinään Ruotsin purjehtijaliitosta, joka tukholmalaisen vaikutuksesta painuu yhä enemmän huomaamattomiin ja katkaisee kaikki mahdollisuudet purjehdusurheilua erikoisesti kohottavaan kansainväliseen kilpapurjehdukseen, kuten tässä Suomen ja Ruotsin välisessä saaristoristeilijäin mittaussääntöä koskevassa kysymyksessä nyt on tapahtunut.

Aikakauslehdet.

Tykistö.

Ilmamaaliin ampumisesta.

Nimimerkki J. F. Z. esiintuo pääsuuntaviivat tykistöammunnassa ilmamaaliin käytettävien kojeiden tarkoituspäristä. (Norsk Tidskrift for Sjøvesen 1925, N:o 9.)

Lämpötilan vaikutuksesta ilman vastukseen.

Kenraalimajuri W. Nenonen osoittaa, että tykistö-ammunassa ilman vastus ei ole välittömästi riippuvainen ilman tiheydestä, vaan että ilman vastusta sekä yleensä ulkoballistisia kysymyksiä käsiteltäessä ovat lämpötila ja ilman paine käsiteltävät erikseen. (Sotateknillinen aikakauslehti 1925, marras—joulukuu.)

Miinat.

Ankkuroitavien miinojen käyttämisestä.

Merimiinoitusta ja merimiinoja. (Tidskrift for Søvaesen 1925, marrask. U. S. N. I. P. 1925, jouluk. 272.)

Kaasuase.

Kaptein Landgraff luo yleissilmäyksen kaasusodassa käytettyihin kaasuihin sekä arvostelee kaasuaseen mahdollisuuksia tulevassa merisodassa. (Norsk Tidskrift for Sjøvesen 1925, N:o 7 ja 8.)

Meristrategia ja merisotahistoria.

Merisotalaidon ja merisotahistorian vuosikertomus v. 1925. (Tidskrift i Sjøväsendet 1925, N:o 11.)

Ranskan laivaston osuus maailmansodassa. (Marine Rundschau 1925, N:o 9.)

Lentoase.

Ilmailuvoimien rajoitettu käyttö merisodassa. (Tidskrift i Sjøväsendet 1925, N:o 8.)

Lieutenant Commander S. Ballou, U. S. A., esiintuo näkökohtia, josta käy selville, että lentoaseella ei ole niin suurta merkitystä meri-sodassa kuin moni ilmailuun innostunut luulee.

Muita kysymyksiä.

Laivastotukikohtia.

Meriasiaien tuntija sir Herbert Russell koskettelee eroavaisuutta nykyaikaisen ja purjealuskaution laivastotukikohdan välillä, sekä tehostaa nykyaikaisen laivastotukikohdan välttämättömyyttä linjalaivaan nähden. (The Naval And Military Record, joulukuu N:o 48.)

SISÄLLYSLUETTELO.

Toimituskunta: Laivastolehti.

Eino Huttunen: Meripuolustusta luomaan, merenkulkua tukemaan!

Niilo Sario: Laivasto-ohjelmamme syntymisvaiheista.

Otto Engb. Jaatinen: Suomen Laivastoyhdistyksen perustaminen.

s—g.: Suojeluskuntalaivaston merkityksestä.

E. I. Järvinen: Rannikkopuolustuksen yleisestä järjestelystä Italiassa.

Lauri Nordström: Urheilupurjehtijoille.

Arvo Wirta: Enemmän yhteisymmärrystä sota ja kauppalaivastomme välille.

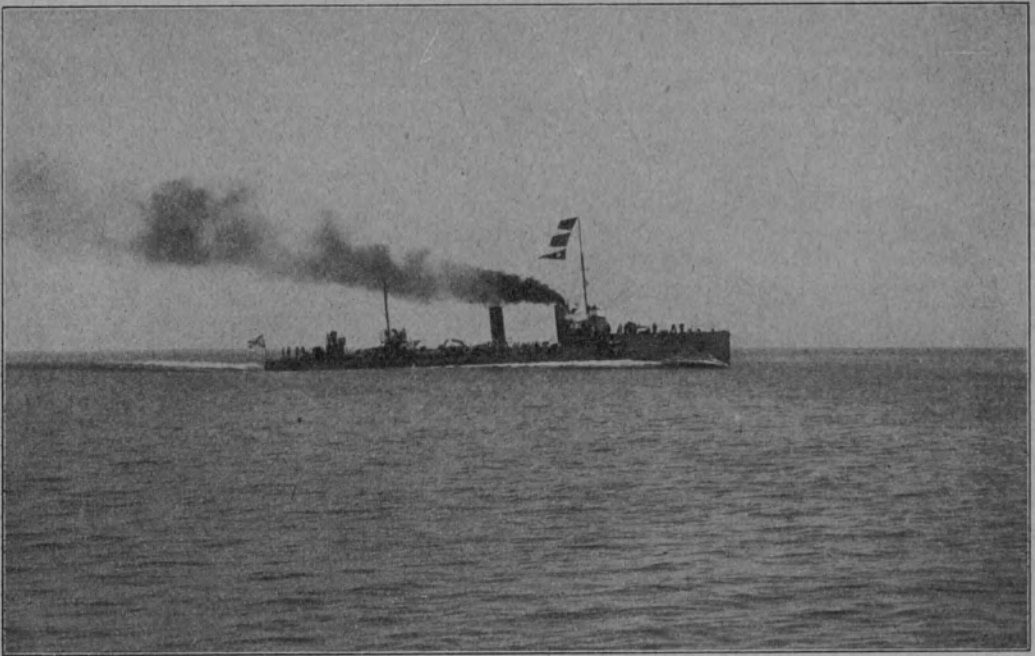
Yrjö Aitto: Urheilupurjehdus ja maanpuolustus.

Eero Rahola: Premuda.

Neptun: Kiikarissa.

Vuoden 1925 purjehtijapäivät.

Aikakauslehdet.



Kone- ja Siltarakennus Oy:n v. 1905 rakentama torpeedoristeilijä.

Kone- ja Siltarakennus Oy.

Rakentaa sotalaivoja sekä

suorittaa alaan kuuluvia korjauksia.

Lue Laivastolehteä —

Avarra yleissivistystäsi!

Suomen Meriupseerit tilaavat
virka- ja siviilipukunsa suoma-
laisesta I-luokan virka- ja siviili-
pukimosta.

Nurmisalo & Nikula

Helsinki

Korkeavuorenk. 27 - Puhelin 95 31



Ensiluokan aineilla ja vain
onnistuneilla tilauksilla tarjou-
dumme herrojen upseerien
palvelukseen.

Ruoholahden Lautatarha

HELSINKI

Puhel.: 55 28, 111 97



Alituisesti hyvinlajiteltu varasto
höylättyjä ja höyläämättömiä

Puutavaroita

Priima Koivulankkuja
hyvästä sisämaankoivusta

Omistaja:

Aug. Eklöf, Aktiebolag, Porvoo

TIKKURILAN ÖLJYTEHDAS

Omist. A.B. Schildt & Hallberg O.Y.

Helsingissä,
suosittelee valmisteitaan:

TIKKURILAN VERNISSAA

— todettu laadultaan parhaimmaksi —

UNICA öljylakkoja

käihkiin erikoistarpeisiin, täysin par-
hainten ulkolaisten vertaisia.

UNICA Enamel

paras emaljiväri ulko- ja sisätöihin.

VEEDO Emaljiväriä

erinomainen kotimaaliväri huonekaluja
v. m. varten.

AUTO-lakkavärejä

LATTIA-lakkavärejä

WALL PAINT

himmeä öljyväri sisäkattoihin ja sei-
niin tapettien asemesta

KIILLOTUSVAHAA

Öljyvärejä, Spriilakkoja, värinpoistajaa,
y.m. maalarien ammatin alaan kuuluvaa.

Suomen Messujen laatukilpailussa 1925
saaneet

Kultamitalin ja Valtion kunnia-
palkinnon.



RAKENNUS-
RAUTATAVAROITA
KONETARVIKKEITA
TYÖKALUJA
KONEHIHNOJA
ÖLJYJÄ
VÄREJÄ
FANEERIA

Sivullikkeet:

HELSINGISSÄ:	MAASEUDULLA:
Hämeenkatu 2 A	Rautakauppa Alata
Itä Viertotie 58	Lahti
Eerikinkatu 22	Hämeen Rautakauppa
Museokatu 8	Hilina

HELSINGIN RAKENNUS-
KAUPPA OY

Tunnetteko meripuolustusta!