

OTSUSTAMATUS MERESÕJAS XVIII SAJANDIL

Taavi Urb



INDECISIVENESS IN 18TH CENTURY NAVAL WARFARE. Abstract. The concept of 'persistent indecisiveness' in 18th century warfare, as described by Professor Russell Weigley, highlights the era's characteristic lack of decisive battles. Despite some bloody engagements, wars were generally concluded by negotiations rather than clear victories when one or both parties had exhausted their resources. This indecisiveness extended to naval warfare where technical limitations, rigid instructions of fighting, and the physical and organisational challenges of managing fleets contributed to the inability to achieve any decisive outcomes. The British Navy's eventual dominance was shaped by superior seamanship, effective artillery, and aggressiveness leading to a 'habit of victory' despite the challenges posed by opponents' more sophisticated schemes and often larger and better-built ships. The article explores the evolution of naval tactics, the impact of leadership and an organisational culture, and the strategic implications of seemingly inconclusive battles.

Võtmesõnad: püsiv otsustamatus, XVIII sajandi sõjapidamine, mereväetaktika, lahingueeskirjad, signaliseerimine, eestvedamine

Keywords: persistent indecisiveness, 18th century warfare, naval tactics, fighting instructions, signalling systems, leadership

1. Sissejuhatus

Professor Russell Weigley on kasutanud XVIII sajandi sõjapidamise kohta väljendit *püsiv otsustamatus* (ingl *persistent indecisiveness*): isegi kui mõned lahingud, näiteks Blenheim (13. augustil 1704), Fontenoy (11. mail 1745) või Leuthen (5. detsembril 1757), olid väga ohvriterohked, ei lõpetanud sõda otsustav lahing, vaid sõdivate riikide raha ja elavjõu varude ammendumine¹. XVII sajandil alguse saanud neoratsionalism ja rahulolematuse arutu korratusega ajendas looma korda ka lahinguväljal². XVIII sajandi sõda iseloomustas

¹ Keegan, John 2004. Sõjakunsti ajalugu. Tallinn: Varrak, lk 340–341.

² Guerlac, Henry 2009. Vauban: teaduse mõju sõjale. – Paret, Peter (toim). Nüüdisaegse strateegia kujundajad: Machiavellist tuumaajastuni. 1. köide. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, lk 73 (lk 69–100).

distsipliin, joonrivi ja vägede vähene liikuvus. Lahingus lüüa saanud vastast ei suudetud edukalt jälitada.³ Üldjuhul taganes kaotaja paremas või halvemas korras lahinguväljalt ja võitja hõivas pärast seda mingi kindluse või piirkonna, aga sõja tulemus otsustati läbirääkimistel. Isegi noorena mitmeid suuri lahinguid pidanud Preisi kuningas Friedrich II leidis vanas eas, et otsustava lahingu poole püüdlemine näitab andeahtrust⁴.

Sarnased ilmingud olid ka meresõjas. Ameerika meresõjaajaloolane ja -teoreetik Alfred Thayer Mahan kirjeldas XVIII sajandit kui „formaalset meresõja perioodi, mis oli täpne ja metoodiline ning millelt oli kohitsetud ettevõtlikkus ja mehisus, aga mitte loomalikku julgust“⁵. Kuigi inimkaotused võisid olla merelahingus suured ja poolte vahel väga ebavõrdsed, kaotati neis üldjuhul vaid mõned laevad. Aastatel 1781–1783 pidasid britid ja prantslased India ookeanil kuus suurt merelahingut, aga ei kaotanud neis ühtegi laeva.⁶ Kuulsusrikkas 1. juuni lahingus 1794. aastal vallutasid britid lahingus osalenud 26 Prantsuse liinilaevast⁷ kuus ja uputasid veel ühe. Vangistatud Prantsuse laevadel oli kolm korda rohkem hukkunuid kui Briti laevastikus kokku.⁸ Samuti suureks võiduks peetud St Vincenti neeme lahingus 14. veebruaril 1797 vallutasid britid 25 Hispaania liinilaevast neli. Kogu Briti laevastikus oli 73 langenut, ainuüksi vallutatud San Nicolasel aga 144.⁹

³ **Palmer, R. R.** 2009. Friedrich Suur, Guibert, Bülow: dünastiliselt sõjalt rahvussõjale. – Paret, Peter (toim). Nüüdisaegse strateegia kujundajad: Machiavellist tuumaajastuni, 1. köide. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus, lk 104 (lk 101–136).

⁴ *Ibid.*, lk 116.

⁵ **Mahan, Alfred Thayer** 1999. Mahan on Naval Warfare. Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan. Mineola, New York: Dover Publications, Inc., p. 155. [**Mahan** 1999]

⁶ **Mahan, Alfred Thayer** 1957. The Influence of Sea Power upon History 1660–1783. New York: Sagamore Press Inc., pp. 387, 408. [**Mahan** 1957]

⁷ Liinilaevadel oli kahel või kolmel tekil kokku 40–130 kahurit. Väiksema tulejõuga laevu lahingurivisse ei pandud, sest nii oleks tekkinud nõrk koht, mida vastane oleks saanud ära kasutada. Vt **Dull, Jonathan R.** 2009. The Age of the Ship of the Line: The British and French Navies, 1650–1815. University of Nebraska Press, p. 1. [**Dull** 2009] Väiksemaid sõjalaevu (fregatte, luupe jt) kasutati luureks ja sidepidamiseks, aga ka vastase kaubalaevade ründamiseks ja enda omade kaitsmiseks.

⁸ **Tunstall, Brian** 1990. Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics 1650–1815. London: Conway Maritime Press Limited, p. 3. [**Tunstall** 1990]

⁹ *Ibid.*, p. 4.

Niisuguse otsustamatuse põhjused olid esiteks tehnilised: kuigi liinilaevade tulejõud oli suur¹⁰, olid need ka vastupidavad ja tulelukuga kahurite lasketäpsus kõikuvalt platvormilt oli väike. Tõhus laskekaugus oli 150 jardi¹¹ või vähemgi¹², kuid lahingut alustati sageli juba 1000 jardi kauguselt. Selline viga mitte ainult ei raisanud laskemoona ega väsitanud kahurimeeskondi (mitu tonni kaaluvate kahurite käsitsemine oli raske füüsiline töö ja väsinud kahurimeeskondade laskekiirus vähenes märgatavalt), vaid ka takistas teisi laevu vaenlasele lähenemast, sest neil oli oht omade tule alla sattuda.¹³ Seepärast uppusid laevad lahingus harva. Raskesti vigastatud laevad võisid küll uppuda pärast lahingut või jättis meeskond need maha, eriti kui puhkes torm. Sage-damini juhtus, et pärast tunde kestnud tulevahetust olid mingi laeva suurtüki-meeskonna kaotused nii suured, et see muutus võitlusvõimetuks ja pidi alistuma.¹⁴ Teisalt oli hulk objektiivseid ja subjektiivseid tegureid, mis takistasid laevastiku juhil oma laevastiku potentsiaali ära kasutamast ja vastast täielikult hävitamast.

2. Piiravad lahingueeskirjad

Mahan nimetas lahingueeskirju XVIII sajandi fetišiks – ideeks, mis tugines õigetele eeldustele ja oli formaalselt korrektne, aga ebatäielik, ja mille kriitika-vaba järgimine osutus teatud olukordades ekslikuks¹⁵. Tema Briti kolleeg Julian Stafford Corbett pidas just lahingueeskirju Suurbritannia mereväe ebatõhususe põhjuseks vaadeldaval perioodil¹⁶. Briti lahingueeskirjad ei olnud iseseisev dokument, vaid üks osa seilamis- ja lahingueeskirjadest, mis

¹⁰ Napoleonil oli Waterloo lahingus 366 6–12-naelast kahurit. Admiral Nelsoni 27 laeva kandisid Trafalgari lahingus ühtekokku 2232 12–68-naelast kahurit. Ainus hästi sihitud ja ajastatud esimene, teise või kolmanda järgu liinilaeva kogupauk võis vastase võitlusvõimetuks muuta. Vt **Keegan, John** 1990. *The Price of Admiralty. The Evolution of Naval Warfare*. Penguin Books, p. 48. [**Keegan** 1990]

¹¹ 1 jardi = 0,9144 m

¹² **Tunstall** 1990, p. 5.

¹³ *Ibid.*, p. 4.

¹⁴ *Ibid.*, p. 5.

¹⁵ **Mahan** 1999, p. 158.

¹⁶ **Gordon, Andrew** 2015. *The Rules of the Game. Jutland and British Naval Command*. Penguin Books, p. 155.

reguleeris ka administratiivküsimusi, näiteks ohvitseride alluvusvahekorda (tänapäevaseid auastmeid siis veel merevägedes ei tuntud), navigeerimist, ülesõitu ja ankurdamist koos vastavate signaalidega. Esimesed lahingueeskirjad, mis koondasid kokku mitmed seni eraldi antud juhised, trükiti Suurbritannias 1672. või 1673. aastal.¹⁷ Eeskirjade arvatavasti 1690. aastal trükitud uuendatud versioon jäi põhiosas kehtivaks kuni XVIII sajandi lõpuni¹⁸. Admiralid võisid endale alluva laevastiku jaoks täiendavaid eeskirju anda ja aja jooksul võisid need saada osaks nn kaanonist¹⁹. Esimesed Prantsuse lahingueeskirjad ilmusid 1689. aastal²⁰.

Briti lahingueeskirjad olid mõnes punktis väga konkreetseted, näiteks nõudsid need rangelt kiiluveerivist kinnipidamist ning vastase kogu tema lahingurivi pikkuses pealttuule ründamist. Midagi kiiluveerivi taolist kasutasid inglased juba 1588. aastal Hispaania armaada vastu võideldes.²¹ XVII sajandi Inglise-Hollandi sõdade ajal muutus see üldiseks²². Kiiluveerivis sõitsid liinilaevad umbes ühe kaabeltau²³ suuruste vahedega üksteise järel²⁴. Sellisel rivistusel oli purjelaevade jaoks, mille enamik kahureid asus laeva külgedel, mitu eelist. See hoidis ära laevade sattumise üksteise laskesektorisse, kaitses keskmiste laevade haavatavaid võõre ja ahtreid ning võimaldas laevadel üksteist mingil määral toetada. Veelgi olulisem oli, et selline rivistus võimaldas laevastikku juhtida.²⁵ XVII sajandil võis ühel poolel lahingus osaleda enam kui sada laeva. Neist suure osa moodustasid sõtta värvatud kaubalaevad, mille kaptenid ei olnud distsipliiniga harjunud ja kelle esimene eesmärk polnud mitte võit, vaid oma laevaga lahingust tervelt väljatulemine. Kiiluveerivi võimaldas laevastiku juhil ka lahingusegaduses ja püssirohusuitsus signaale edastada, mingit korda hoida ja kõik oma laevad lahingusse viia.²⁶ Teisalt

¹⁷ **Tunstall** 1990, p. 38.

¹⁸ *Ibid.*, p. 50.

¹⁹ **Lavery, Brian** 2021. *Anson's Navy. Building a Fleet for Empire 1744 to 1763*. Barnsley: Seaforth Publishing, p. 127. [Lavery 2021]

²⁰ **Tunstall** 1990, p. 48.

²¹ *Ibid.*, p. 11.

²² **Dull** 2009, pp. 3–4.

²³ 1 kaabeltau = 0,1 meremiili = 185,2 m

²⁴ **Keegan** 1990, p. 61.

²⁵ **Hughes, Wayne P. Jr.** 2000. *Fleet Tactics and Coastal Combat*. Annapolis: Naval Institute Press, pp. 47, 51–52. [Hughes 2000]

²⁶ *Ibid.*, pp. 46–47, 51–52.

takistas jäik kiiluveerivist kinnipidamine soodsate võimaluste ärakasutamist ja vastase edukat jältamist.

Aja jooksul sai doktriinist dogma, mille vastu ei tohtinud eksida ja mille raamidest väljapoole oli raske mõelda²⁷. Touloni lahingus 11. veebruaril 1744 ei mõistnud admiral Thomas Mathewsi alluvad oma ülema ebatraditsioonilist kavatsust, Briti lahingurivi lagunes ja arvulises vähemuses Hispaania-Prantsuse laevastik pääses ühtegi laeva kaotamata. Järgnenud sõjakohus mõistis admiral Mathewsi süüdi 15 punktis, millest kõige olulisem oli, et ta ei moodustanud enne lahingusse astumist korralikku lahingurivi. Koos Mathewsigaga vabastati ametist viis laevakomandöri – nii need, kes olid liiga passiivsed, kui ka need, kes näitasid üles initsiatiivi, aga eksisid lahingueeskirjade vastu.²⁸ Ent Mathewsi asetäitja admiral Richard Lestock, kes käitus samuti passiivselt ja jättis laevastiku peajõud abistamata, pääses, sest suutis (muu hulgas tunnistusi ja dokumente võltsides ning mõjuvõimsate poliitikutega kaasabil) tõestada, et järgis täht-tähelt kehtivaid eeskirju²⁹.

Veel kehvemini käis admiral John Byngi käsi. Ta mõisteti süüdi ja lasti sõjakohtu otsusel pärast 20. mail 1756 peetud Menorca lahingut maha, sest ta ei andnud endast kõike, et vastast võita. Muu hulgas pandi Byngile süüks, et ta ei suutnud oma laevu nõuetekohaselt kiiluveerivis hoida. Admiral Byng juhtis laevastikku tõepoolest halvasti, aga kaotuses olid sama palju süüdi ka poliitikud ja admiraliteet, kes saatsid välja halvas seisukorras alamehitatud laevastiku, ning laevakomandörid, kes ei suutnud oma admirali lahingueeskirjade raamidest välja jäävat kavatsust mõista.³⁰

Prantsuse mereväge piirasid lahingueeskirjadest enam väga detailsed operatsioonikäsud ja usk nn kaugematesse eesmärkidesse. Prantslased pidasid maaväe toetamist ning mingi maa-ala hõivamist olulisemaks ja püsivamaks tulemuseks kui võitu või mõne vastase laeva hävitamist merelahingus. Prantsuse mereväelased üritasid üldjuhul lahingut vältida või kui see polnud võimalik, jäid kaitsesse.³¹ Mahan ei väsinud sellist lähenemist kui põhimõtteliselt

²⁷ **Hughes** 2000, p. 54.

²⁸ **Tunstall** 1990, p. 87.

²⁹ *Ibid.*, p. 89.

³⁰ **Wilson, Ben** 2013. *Empire of the Deep. The Rise and Fall of the British Navy*. London: Weidenfeld & Nicolson, p. 325. [**Wilson** 2013] Vt ka **Tunstall** 1990, pp. 107–111. **Regan, Geoffrey** 2017. *Great Naval Blunders*. Andre Deutsch, pp. 55–59. [**Regan** 2017]

³¹ **Mahan** 1957, pp. 253–256, 299–300, 329.

valet kritiseerimast. Ta leidis, et just kaugemate eesmärkide poole püüdlemine löi olukorra, kus prantslased jätsid kasutamata neile avanenud võimalused ja sunniti lahingusse ebasoodsates tingimustes. Mahan väitis, et pikema aja jooksul ei saanud selline suhtumine jätta mõjutamata Prantsuse ohvitseride vaimu ja oli põhjus, miks nad ka ülekaalus olles ei suutnud Briti laevastikke otsustavalt võita.³² Wayne Hughes ja Brian Tunstall on seevastu väitnud, et Prantsuse mereväe taktika oli kooskõlas strateegiaga, sest Prantsusmaa jaoks otsustati sõdade tulemus Mandri-Euroopas, aga meri oli kõrvaline tanner, kus piisas Briti merejõudude sidumisest³³.

3. Primitiivne signaliseerimissüsteem

Laevade vahel peeti sidet peamiselt lipusignaali abil. Suurelt kauguselt võisid lipud olla raskesti eristatavad ja teised laevad võisid neid varjata. Halb nähtavus, püssirohusuits ja lahingus kaotatud taglas tegid olukorra halvemaks, kuid ka alternatiivid polnud paremad. Osa signaale edastati suurtükilaskude või purjede asetusega.³⁴ Kõrvalolevale laevale sai hüüda käske ruuporiga koos korraldusega need teisele laevale edasi anda. Suulisi või kirjalikke käske sai saata laiali paadiga. Admiral võis ka alluvad sõjanõukogule kutsuda, kuid seda tehti harva, et mitte agressiivsemate ja kompetentsemate alluvate ees häbisse jääda. Enamasti kutsuti sõjanõukogu kokku siis, kui laevastiku ülem otsis toetust kavatsusele loobuda saadud ülesande täitmisest.³⁵

Briti signaliseerimissüsteem oli primitiivne ega võimaldanud viia ellu keerulisi manöövreid³⁶. Brian Dunstalli sõnul polnud selles ei korda, loogikat, lihtsust ega tervet mõistust³⁷. Lipusignaale oli vähe ja nende tähendus sõltus nii lipust endast kui ka selle asukohast. Näiteks sinine lipp fokkmasti taagi küljes tähendas olenevalt olukorrast, et sinine eskaader peab jälitama vaenlast, et pautida ja jõuda tema tuulepealsele küljele, või hoopis oma ankruköied läbi raiuma. Sama lipp grootmasti tipus tähendas sama käsku

³² Mahan 1957, pp. 253–256, 479–480.

³³ Hughes 2000, pp. 56–57; Tunstall 1990, p. 120.

³⁴ Lavery 2021, p. 128; Tunstall 1990, p. 8.

³⁵ Tunstall 1990, p. 8.

³⁶ *Ibid.*, p. 4.

³⁷ *Ibid.*, p. 128.

kolmandale divisjonile, aga besaanmasti tipus seda, et kogu laevastik peab peatuma nii, et tuul puhub pakpoordist. Teiste lippudega kombineeritult tähendas see hoopis, et tuulealused laevad peavad tüürima admiralil kiiluvette või et kogu laevastik peab allatuult asuvat vastast jälitama. Signaalidele ei saanud vastata, sest täielik signaallippude komplekt oli ainult admiralilaevadel ja signaale dubleerivatel fregattidel.³⁸

Prantsuse mereväes oli kõigil laevadel kogu signaallippude komplekt ja seepärast said nad signaale korrata. Aastatel 1778-1779 võeti Prantsuse Bresti laevastikus kasutusele senisest parem signaliseerimissüsteem, mis oli küll keeruline ja osutus pikemas perspektiivis umbteeks, kuid võimaldas edastada sadu varem kindlaks määratud signaale.³⁹

Briti signaalid olid kirjas seilamis- ja lahingueeskirjades, aga mitte omaette peatükina, vaid segiläbi muude juhistega⁴⁰. Seepärast koostasid ohvitserid mõnikord isiklikke signaaliraamatuid⁴¹. Esimese ametliku eraldiseisva signaaliraamatu andis admiral Richard Howe oma laevastikule 1776. aastal. 1790. aastal võttis Suurbritannia merevägi kasutusele numbrilise signaliseerimissüsteemi, mis suurendas tunduvalt edastatavate signaalide arvu ja muutis signaliseerimise lihtsamaks. Ametlikult hakkas see kehtima 1799. aastal, kui ilmus lahingueeskirjadest eraldi seisev „Admiralty Signal-Book for the Ships of War“⁴². Aastatel 1800–1812 tuli selle täiendusena kasutusele admiral Pophami signaliseerimissüsteem, mis võimaldas lisaks varem kokku lepitud signaalidele edastada ka fraase, sõnu ja lauseid⁴³. Ametlikuks muutus nn telegraafiline süsteem alles 1816. aastal⁴⁴.

Laevade füüsiline eraldatus üksteisest ja laevastike eraldatus emamaast koos sidepidamisraskustega on kujundanud suurel määral merevägede organisatsioonikultuuri. Admiralid pidid tahes-tahtmata leppima, et nad ei saanud laevade siseelu kontrollida ja pidid jätma komandöridele suure autonoomia. Samuti pidid nad tulema toime olukordades, kus operatsioonialale jõudes selgus, et kodust kaasa saadud instruksioonid on vananenud, väga üldised

³⁸ Lavery 2021, p. 128; Tunstall 1990, p. 8.

³⁹ Tunstall 1990, pp. 8, 128.

⁴⁰ Lavery 2021, p. 126; Tunstall 1990, p. 9.

⁴¹ Lavery 2021, p. 127.

⁴² Tunstall 1990, pp. 7, 227.

⁴³ *Ibid.*, pp. 242–245.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 265.

või lausa vastuolulised ning tuleb lähtuda käsu mõttest ja oma äranägemisest. Edukad väejuhid on seda mõistnud ning ülesandekeskset juhtimist, iseseisvust ja vastastikust usaldust kultiveerides parimal moel ära kasutanud.

4. Põdurad admiralid

XVIII sajandil polnud üheski mereväes läbimõeldud süsteemi kõrgemate mereväehvitseride hindamiseks ja edutamiseks. Suurbritannias ülendati admiraliks ja admirale kõrgemale ametikohale auastme vanuse järgi⁴⁵, aga ametikohale määramisel võisid mängida rolli ka suhted ja parlamendipoliitika⁴⁶. Kui admiralil positsioon vabanes, määrati sellele kõige kauem oma ametikohal olnud laevakomandör. Kuni XVIII sajandi teise pooleni polnud võimalust mereväehvitseride reservi arvamiseks ja ametikohad vabanesid ainult vabatahtliku teenistusest lahkumise, mingi eksimuse tõttu teenistusest välja arvamise või surma korral. Prantsusmaal toimus ülendamine samuti vastavalt auastme vanusele, aga rolli mängis ka päritolu. Mitteaadlikel ei olnud lootust admiraliks saada.⁴⁷

Eelmainitud põhjustel oli enamik laevastiku juhte küllalt kõrges vanuses. Ebatervislike eluviiside, saadud vigastuste, läbi põetud haiguste ja liigse alkoholitarvitamise tõttu olid nad tihti ka halva tervisega. Briti mereväes anti igale meeskonnaliikmele pool pinti rummi päevas⁴⁸, Prantsuse mereväes oli normiks väidetavalt liiter veini ja Vene mereväes üks tšarka ehk 0,123 liitrit viina.⁴⁹ Ohvitseride alkoholikogus ei olnud piiratud⁵⁰. Väidetavalt oli hullumeelus meremeeste hulgas seitse korda rohkem levinud kui tsiviilühiskonnas⁵¹.

Admiral Mathews põhjendas läbikukkumist Touloni lahingus muu

⁴⁵ Lavery 2021, p. 116.

⁴⁶ Mahan 1957, p. 448.

⁴⁷ Dull 2009, pp. 18, 129.

⁴⁸ Keegan 1990, p. 70.

⁴⁹ Ojalo, Hanno; Õun, Mati 2010. Purjed ja püssirohi. Võitlused Läänemerel 18. sajandil. Kirjastus Kunst, lk 116. [Ojalo, Õun 2010]

⁵⁰ Grant, R. G. 2008. Battle at Sea: 3,000 Years of Naval Warfare. New York, London: Dorling Kindersley, p. 140.

⁵¹ McLean, Samuel 2013. Manacles or Moral Management? Treating Insanity at Haslar Naval Lunatic Asylum. <https://globalmaritimehistory.com/madness-manacles-moral-management-treating-insanity-haslar-naval-lunatic-asylum/> (14.01.2025).

hulgas sellega, et ta oli liiga väsinud, sest sai kahel eelmisel päeval ja ööl väga vähe puhata⁵². Ta oli 67-aastane ja teda vaevasid neerukivid. Tema asetäitja admiral Lestock oli 64-aastane või vanemgi (sünniaeg ei ole täpselt teada) ja kannatas podagra käes.⁵³ 64-aastane admiral George Rodney loobus pärast 9.–12. aprillil 1782 peetud võidukat Dominica lahingut (ka Saintes'i lahing) löödud vastase jälitamisest, sest ta oli vaimselt ja füüsiliselt kurnatud⁵⁴. 68-aastane admiral Howe oli samas olukorras pärast 1. juuni lahingut 1794. aastal⁵⁵.

Eestkoste abil edasi jõudnud mereväelased ei pruukinud olla teistest kehvemad, näiteks admiral George Ansoni protežeed olid enamasti edukad⁵⁶. Veelgi edukamad olid XVII sajandi Inglise merekindralid Robert Blake, Richard Deane ja George Monck ning Vene kindraladmiraal Fjodor Apraksin. See, kas nad olid edukad tänu enda tarkusele või oskusele alluvate nõu kuulata, polegi tähtis. Pierre André de Suffreni jaoks loodi spetsiaalselt ametikoht, et teda saaks pärast India ookeanil peetud edukaid lahinguid viitseadmiraaliks ülendada⁵⁷.

Muidugi on ka vastupidiseid näiteid. Toulouse'i krahv Louis de Bourbon oli kuningas Louis XIV abieluväline poeg, kes sai suuradmirali auastme juba viieaastaselt. 24. augustil 1704 lasi ta Málaga lahingus käest võimaluse võita Briti-Hollandi laevastikku, millel oli laskemoon peaaegu otsas. Maaväe taustaga admiraal Charles D'Estaingi, kellel oli ka kindralleitnandi auaste, peeti vapraks sõduriks, aga viletsaks meremeheks.⁵⁸ Rootsi kuninga Gustav III vend hertsog Karl kaotas 1790. aastal Tallinna lahingus kogenud meremehele Vassili Tšitšagovile⁵⁹.

5. Raskesti juhitud laevad ja inimesed

Purjelaeva juhtimine on omaette teadus. Pidevalt tuleb jälgida tuult, laineid ja hoovust ning neid arvestades seada purjeid ja tüüri nii, et laev liiguks

⁵² Tunstall 1990, p. 89.

⁵³ *Ibid.*, p. 84.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 181.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 210.

⁵⁶ Lavery 2021, pp. 62–63.

⁵⁷ Mahan 1957, p. 415.

⁵⁸ *Ibid.*, p. 328.

⁵⁹ Ojalo, Õun 2010, lk 144–145, 164–166.

soovitud suunas ja soovitud kiirusega. Ilma tänapäevaste vahenditeta kauguse ja kiiruse määramiseks nõudis teiste laevadega kokku pörkamata tihedas lahingurivis püsimine häid meremeheoskusi.⁶⁰ Kuigi Suurbritannias kehtestati laevatüüpidele juba XVIII sajandi esimesel poolel täpsed parameetrid, oli iga laev ikkagi erinevate ja ajas muutuvate meresõiduomadustega käsitöö⁶¹. Näiteks puhastamata, st vetikaid ja tõruvähke täis kasvanud põhjaga laev oli puhastatud põhjaga laevast märgatavalt aeglasem⁶². Veelgi olulisem oli, et laevastik tervikuna koosnes väga erinevate meresõiduomadustega laevadest, mida juhtisid erisuguste meremeheoskuste ja kogemustega komandörid ning meeskonnad.

Lahingus oli laevastike kiirus 2–3 sõlme, põgenevat vastast jälitades 6–7 sõlme⁶³. Laevastiku manöövrid võtsid palju aega, seetõttu olid keerulised manöövrid vaenlase läheduses ohtlikud. Admiral ei saanud loota oma laevakomandöride koostööle, kui need tema kavatsust ei toetanud või sellest aru ei saanud. Kuna laevastikud mehitati sõjaajaks ega saanud rahuajal kokku harjutada, suurenes nende koostöö ja võitlusvõime sõja jooksul, ehkki tehniline seisukord ja meeskondade tervis halvenesid.⁶⁴

Laevastiku juhtide, nende asetäitjate ja laevakomandöride suhted olid sageli pingelised, nelsonlik „vennaskond“ oli suur erand. Reeglit kinnitav erand oli näiteks admiral Anson, kes kutsus kokku oma laevakomandörid, et arutada läbi eelseisva lahingu käik ja tegevused puhuks, kui signaale näha pole⁶⁵, ning admiral Alexander Hood⁶⁶. Vastupidise näitena põlgasid admiral Mathews ja tema asetäitja admiral Lestock üksteist hingepõhjani⁶⁷. Päev enne Touloni lahingut keeldus Mathews Lestockile, kes podagrast hoolimata tema laevale tuli, mingeid juhiseid andmast⁶⁸. Järgnenud lahingus järgis Lestock küll lahingueeskirju, aga mitte laevastiku juhataja signaale. Veelgi skandaalsem oli avalik tüli, mis puhkes pärast 27. juulil 1778 peetud Ouessanti (ka

⁶⁰ Tunstall 1990, p. 2.

⁶¹ Lavery 2021, pp. 32–33.

⁶² Tunstall 1990, p. 2.

⁶³ *Ibid.*, p. 7.

⁶⁴ *Ibid.*, p. 1.

⁶⁵ Lavery 2021, p. 159.

⁶⁶ Wilson 2013, p. 365.

⁶⁷ Tunstall 1990, pp. 83, 89.

⁶⁸ *Ibid.*, p. 89.

Ushanti) lahingut Briti laevastikku juhtinud admiral Augustus Keppeli ja tema asetäitja admiral Hugh Palliseri vahel. Kumbki esitas teise vastu niivõrd tõsiseid süüdistusi, et mõlemad anti sõjakohtu alla, aga mõisteti õigeks.⁶⁹

19.–24. augusti lahingu tulemuse 1702. aastal otsustas Briti laevakomandöride argus ja allumatus admiral John Benbow'le: kuus päeva nelja Prantsuse liinilaeva vastu võidelnud seitse Briti liinilaeva suutsid vallutada ainult ühe abilaeva, ülejäänud Prantsuse laevastik pääses. Kaks laevakomandöri lasti pärast seda sõjakohtu otsusel maha, üks mõisteti vangi, üks vabastati teenistusest ja kahe teenistus peatati ajutiselt, seitsmes suri enne protsessi algust. Ka admiral Benbow suri lahingus saadud haavadesse.⁷⁰ Autoritaarne, kuid tõhus admiral Rodney, kes laevakomandöride isetegevust ei sallinud, süüdistas neid Martinique'i merelahingu kesises tulemuses 17. aprillil 1780, kuid kohtuprotsessini seekord ei jõutud⁷¹.

Teistes laevastikes olid sama laadi probleemid. Prantsuse laevakomandörid vedasid kommodoor Suffreni korduvalt alt, ei valmistanud laevu õigel ajal lahinguks ette, olid passiivsed ega mõistnud või ei järginud tema signaale.⁷² Ta vabastas kolm neist ametist, kuigi ametlikult polnud tal selleks isegi volitusi⁷³. Admiral François Joseph Paul de Grasse süüdistas oma ebaõnnestumises Dominica (Saintes'i) lahingus samuti alluvaid. Sõjakohus mõistis laevakomandörid siiski õigeks ja mereväeminister keelas de Grasse'il neid edaspidi süüdistada.⁷⁴

6. Väikeste lahingute suured tagajärjed

Nagu tänapäevalgi, avaldus ülemvõim merel enamasti kaudselt: tugevam laevastik kaitses oma konvoisid ja kaubalaevu, ründas vastase konvoisid, kaubalaevu ja sadamalinnu ning blokeeris tema sadamaid. Kuid mõnikord võisid taktikatasandil selge võidu või kaotuseta lõppenud lahingul olla otsesed ja arvestatavad tagajärjed strateegiatasandil. Malaga lahingus, mis kestis terve

⁶⁹ Tunstall 1990, pp. 141–142.

⁷⁰ Regan 2017, pp. 206–209; Mahan 1957, p. 184; Wilson 2013, pp. 360–361.

⁷¹ Mahan 1957, p. 448.

⁷² *Ibid.*, pp. 377, 384–387, 394, 398, 405–407.

⁷³ *Ibid.*, p. 401.

⁷⁴ *Ibid.*, pp. 449–450.

päeva ja kus kummalgi poolel osales üle 50 laeva, ei kaotatud neist ühtegi, aga ometi otsustati sellega Gibraltari tulevik. Kuna Prantsuse-Hispaania laevastikul ei õnnestunud Briti-Hollandi laevastikku minema peletada, jäi Gibraltar brittidele.⁷⁵ Menorca lahingus võitles 12 Briti liinilaeva 12 Prantsuse liinilaevaga. Surma sai 45 Briti ja 38 Prantsuse mereväelast, haavatuid oli 346. Kumbki pool ei kaotanud ühtegi laeva, aga lahingu tulemusena langes Menorca prantslaste kätte, sest Briti laevastik ei suutnud Prantsuse dessandi varustamist takistada.⁷⁶

Veelgi suurema tähtsusega oli 5. septembril 1781 peetud Chesapeake'i lahing, kus 19 Briti liinilaeva ei suutnud murda 24 Prantsuse liinilaeva blokaadi. Lahingus ei kaotatud jällegi ühtegi laeva (ühe tugevalt lekkiva Briti liinilaeva uputas meeskond pärast lahingut), kuid brittide võimetus murda prantslaste blokaadi tõi kaasa kindral Charles Cornwallise armee alistumise Yorktownis ja Ameerika Ühendriikide võidu iseseisvussõjas.⁷⁷

Harva võisid suured tagajärjed olla ka päris väikestel kokkupõrgetel. 9. juulil 1745 märkas Briti liinilaev Lyon suuremat Prantsuse liinilaeva Elisabeth ja fregatti du Tellay. Järgnenud lahingus sai surma 101 meest ja haavata 283. Mõlemad vigastatud lahingulaevad lohistasid ennast kodusadamasse, aga du Tellay jõudis Šotimaale koos noore trooninõudleja Charles Edward Stuartiga, kes algatas seal viimaseks jäänud jakobiitide ülestõusu. Samas ei jõudnud Šotimaale laeval Elisabeth olnud 100 vabatahtlikku ja relvad, mis oleks võinud ülestõusu alguses suurt rolli mängida.⁷⁸

Pikas perspektiivis oli Suurbritannia merevägi vastastega võrreldes edukam. Kuigi Hispaania laevad võisid olla suuremad ja Prantsuse laevad parema ehitusega⁷⁹ ning prantslaste taktikaline mõtlemine ja signaliseerimissüsteem olid eesrindlikumad⁸⁰, kompenseerisid need puudujäägid Briti mereväelaste paremad meremeheoskused, tõhusam suurtükitali, agressiivsus ja harjumus üksteist lahingus toetada.⁸¹ Lihtsamad meetodid osutusid rakendatavamaks ja tõhusamaks. XVIII sajandi lõpus kujunes inglasterel välja võiduharjumus

⁷⁵ Tunstall 1990, p. 66.

⁷⁶ Wilson 2013, p. 325; Regan 2017, pp. 55–59.

⁷⁷ Tunstall 1990, pp. 172–175.

⁷⁸ Lavery 2021, p. 154.

⁷⁹ Wilson 2013, pp. 318–319.

⁸⁰ Tunstall 1990, pp. 59–64, 119–122, 135–137.

⁸¹ *Ibid.*, p. 303.

(ingl *habit of victory*) – usk, et Briti sõjalaev võidab lahingu ka siis, kui ta kohtub poole suurema tulejõuga vastasega⁸².

Erinevalt konkurentidest Mandri-Euroopas pidas Suurbritannia oma mereväge elutähtsaks ning kandis hoolt, et see oleks paremini ja püsivamalt finantseeritud⁸³. Kuigi Prantsuse ametnikest mereväeministrid olid oma Briti poliitikuteist või mereväehvitseridest kolleegidest sageli tõhusamad administraatorid⁸⁴, oli neil vähem pädevust meresõja vallas⁸⁵ ja mõju strateegiliste otsuste kujundamisele⁸⁶. Briti admiraliteet oli poliitika kujundamisse institutsionaalselt kaasatud ja professionaalsete mereväelaste arvamus mõjutas strateegilisi otsuseid⁸⁷. Suurbritannia mereväe administratsioon, kuigi kohmakas, konservatiivne ja pisut korrumppeerunud, osutus kokkuvõttes järjepidevaks ja paindlikumaks⁸⁸.

7. Kokkuvõte

XVIII sajandit on mõneti õigustatult peetud paigalseisu ajajärguks meresõja taktikas. Varasem metsik ja kaootiline merelahing oli muutunud paremini juhitavaks, kuid need muutused toetasid eelkõige kaitset. Juhtimis- ja sidepidamisraskused koos fantaasiavaesusega takistasid otsustavate manöövrite elluviimist ning otsustava võidu saavutamist. Nagu maa peal, nii osutus ka meresõjas võitjaks mitte see pool, kes suutis vastasele rohkem kahju tekitada, vaid see, kes suutis rohkem välja kannatada.

⁸² Lavery 2021, p. 157; Tunstall 1990, p. 224.

⁸³ Dull 2009, pp. 16, 180.

⁸⁴ *Ibid.*, p. 182.

⁸⁵ Chaline, Olivier 2024. Defining French Eighteenth-Century Naval Strategy. – Harding, Richard; Guimerá, Agustín (eds.). *Sailors, Statesmen and the Implementation of Naval Strategy*. The Boydell Press, Woolbridge, pp. 96–97 (pp. 92–103).

⁸⁶ James, Alan 2024. The Evolution of French Naval Leadership: Defining the Admiralty of France from the Sixteenth to the Eighteenth Century. – Harding, Richard; Guimerá, Agustín (eds.). *Sailors, Statesmen and the Implementation of Naval Strategy*. The Boydell Press, Woolbridge, p. 30 (pp. 18–30).

⁸⁷ Harding, Richard 2024. Naval Strategic Leadership in Britain, 1739–1748: Political Leaders and Professional Knowledge. – Harding, Richard; Guimerá, Agustín (eds.). *Sailors, Statesmen and the Implementation of Naval Strategy*. The Boydell Press, Woolbridge, pp. 68–69.

⁸⁸ Dull 2009, p. 16. Vt ka Talbott, John E. 1998. *The Pen & Ink Sailor*. Charles Middleton and the King's Navy, 1778–1813. London: Frank Cass Publishers, p. 121.

Enne Prantsuse revolutsiooni polnud Suurbritannia veel maailmamerede valitseja. Kuigi Dominica lahing oli XVIII sajandi standardite järgi suur võit, mis ennustas tulevikku, lõppes Ameerika iseseisvussõda Suurbritannia kaotusega. Ükski Pariisis rahu sõlminud riik polnud sõjaliselt löödud, aga kõik olid majanduslikult kurnatud või lausa pankroti äärel. Alles revolutsiooni hävitav mõju Prantsuse mereväe võitlusvõimele koos admiral Horatio Nelsoni ning tema kolleegide juhtimis- ja taktikalise talendiga muutis otsustavad lahingud XIX sajandi algul meresõjas võimalikuks, rajades tee Suurbritannia tõelisele ülemvõimule.

Kaptenleitnant **TAAVI URB**, MA (ajalugu)
Balti Kaitsekolledži mereoperatsioonide lektor