



LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA 2015



Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga

Redaktore

Anita Freiberga

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Pirmais vāks: „Sapņotājs”, Limbažu Mākslas skolas audzēknes Vanesas Rebekas Zvaigznes (10 gadi) aplikācija

Ilustrācijām izmantoti:

V. Brauna, Ā. Freiberga, H. Apoga, S. Kočānes, R. Mūrnieka, A. Vjatera, V. Novikova, L. Baloža, I. Grases, J. Spridzāna, A. Freibergas foto un M. Pesses, A. Spūļa, A. Žukova, E. Kelles, L. Dedova, M. Boicova un A. Ziņģa personīgā arhīva foto, kā arī foto no Ministru kabineta, Valsts prezidenta kancelejas Preses dienesta, Saeimas kancelejas, Satiksmes ministrijas, LOTLP Reklāmas komisijas, AS „Rīgas kuģu būvētava”, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas, Rīgas brīvostas pārvaldes, Ventspils brīvostas pārvaldes, LSEZ pārvaldes, Ainažu jūrskolas muzeja, Jaunsardzes un JSF informācijas centra, LDz preses dienesta, ES, ANO, ATALANTA, IMO un izdevuma „Jūras Vēstis” arhīva.

Rakstos izmantota ES, EK, IMO, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, LSEZ, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla „Jūrnieks” informācija.

Rakstus publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga.

© „Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2015” sagatavota SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrniecības savienība



LIETAS, KURAS MUMS TIK ĻOTI VAJADZĪGAS

„Sparība un izturība priekš vispārīgiem mērķiem – tās ir lietas, kuru mums tik ļoti vajadzīgs. Tādēļ cienību pret tām, lai viņas parādītos, kur parādīdamās! Mūsu uzslava lai neskan augstskanīgiem un mazvērtīgiem vārdiem; bez darbiem tie ir nedzīvi un nekam derīgi; rosībai, vispārīgiem mērķiem par labu pastrādātām darbam lai piegriezta visa mūsu vērība.

Nevajaga daudz ļaužu pie tādu darbu strādāšanas, kas nezūdamu svētību atnes; dedzīga tuvāku mīlestība, cieta apņemšanās un nešaubīga izdarīšana visu iespēj.

Tautas īstā, bagātākā manta ir tie jaunekļi, kas savas garīgās dāvanas tik pilnīgi, cik vien iespējams, izkopj, ar zinībām izrotā un tad tās cik un kur varēdami tautai pat labu izlieto. Šo visdārgāko mantu, latviešu jaunekļu gara spēkus, nu vajaga kopt, cik vien iespējams. Vajaga jaunekļus, pie kuriem manāms jautrs prāts, uzskubināt uz zinības ceļiem, tiem ierādīt, kādā vīzē var augstākas gudrības iemantot.

Izglītība tautā iespiedusies, atdzīvina, pamodina viņos snaudošos spēkus un padara viņu spējīgu ķerties pie grūtiem un lieliem uzņēmumiem.

Un kad mums arī laimētos tik vienu vai otru pie gaismas pievest, tad jau varam zināt, cik daudz labuma no šī viena pūliņa var celties.

Katram tautas bērnam būs tanī vietā, kurā liktenis to ir stādījis, strādāt pilnā sparā tautas labklāšanai bez kādas atmaksas un goda pagērēšanas. Latviešu tautai nav gandrīz nekas no tām lielām dāvanām, ar ko lielas un bagātas tautas var tiem atmaksāt, kas tām par labu pūlējas. Bet viena manta tai ir tikpat krāšņa, kā citām tautām: latviešu karstā mīlestība, kas to skubina tāpat domāt, ko īru dziesminieks domājis dziedādams:

„Kad tu būtu, tēvu zeme, kā es lūdzu nakt un dien,
Liela, branga jūras pērle, pasauls paradīzes dārzs,
Tad gan lepnāki es tevi sveicinātu, slavētu,
Bet vai tevi karstāk mīlēt nekā šodien varētu?”

Jūra ir tā visaugstākā druva priekš tiem, kas to prot art un ecēt ar derīgiem ieročiem; šī druva pieder katram, kas to grib un prot apstrādāt, un tādēļ tā ir visiem brīvības un garīgās gaismas nesēja.” ■

Krišjānis Valdemārs, jaunlatvietis

„Austrums”, 1892, 1898; „Vārdi par grāmatām”, 1853; „Baltijas Vēstnesis”, 1875; „Mājas Viesis”, 1871; „Vēstules Kurzemes jūrmalniekiem”, 1876



VALDEMĀRS UN MĒS. VAI UZ VALDEMĀRU VAR PASKATĪTIES PA JAUNAM?

Kā „Latvijas jurnieciņas gadagrāmatas” redaktore par šīs, pēc skaita jau divdesmit trešās gadagrāmatas vadmotīvu izvēlējos tēmu „Valdemārs un mēs”.

Līdz pat pērnā gadsimta deviņdesmito gadu beigām Valdemāra tematika jurnieciņas vidē bija ļoti aktuāla. Notika lasījumi, ziedu nolikšana, piemiņas pasākumi gan Ēdolē, gan Valdemārpilī, gan tepat Rīgā. Gandrīz neviena gadagrāmata nav iztikusi bez Valdemāra dzīves un darbības aprakstīšanas. Ari laikraksts „Jūras Vēstis”, kas iznāca līdz 1998. gadam, ir stāvējis pie divu Valdemāram veltītu grāmatu izdošanas 1995. un 1997. gadā, un tas bija tikai likumsakarīgi, jo laikraksta galvenais redaktors Gints Šīmanis bija, ir un vienmēr paliks Latvijas īstenākais valdemārietis. Strādājot kopā ar Gintu, vienmēr biju pārliecināta, ka vajadzības gadījumā viņš Valdemāra tēmu noklās.

Gadagrāmata lasītājs varētu domāt, ka Valdemāra tēmas cilāšana ir nodeva viņa 190. jubilejai, kas zināmā mērā tā arī ir, bet nebija galvenais iemesls. Kāds no jums varbūt nopūtīsies – atkal Valdemārs, nu cik tad var! Kurš gan simtiem reižu nav dzirdējis par jūriņā braukšanu, tas skan pliekani un ir apnicis. Galu galā, kam šodien vairs interesē tik senilas lietas? Kāds gudrs vīrs reiz teicis, ka vēsture nekad nepāriet, bet Latvijas luteriskās baznīcas arhibīskaps Jānis Vanags kādā no savām uzrunām secināja, ka mainās gadsimti, laiki un laikmeti, bet cilvēku daba paliek nemainīga. Tieši tāpēc, neskatoties uz 21. gadsimta tempiem, vajadzībām, informācijas un izglītības iespējām, atkal un atkal ir vērts pievērsties Valdemāram, bet varbūt nedaudz citā skatījumā, tāpēc aicinu padomāt par jautājumu: kas manā dzīvē, uzskatos un darbībā sasaucas ar Valdemāra centieniem, uzskatiem, aicinājumiem un uzstādījumiem? Un otrs: ko es esmu gatavs darīt, varbūt pat ziedot, idejas un cēla mērķa labad? Par šīm lietām domāji katrs pats, es šoreiz ar jums dalīšos pārdomās par savām jaunajām attiecībām ar Valdemāru. Ja godīgi, līdz šim Valdemāra tēmai esmu vairāk *braukusi pa virsu*, tāpēc atzišos, ka man ar viņu attiecības tikai tagad tā pa īstam sāk veidoties. Un es par to priecājos.

Mēs ar Valdemāru esam kolēģi. Viņš žurnālistikā darbojies, kā tajos laikos teiktu, itin gruntīgi, un paldies Valdemāram par viņa „Pēterburgas Avīzēm”, kas ir bijušas latviešu nacionālās preses aizsācējas.



LJA studenti deviņdesmito gadu sākumā piedalās Krišjāņa Valdemāra lasījumos.

RAKSTĪTAJAM VĀRDAM IR MILZĪGS SPĒKS

Tas var celt, bet var arī gremdēt, var aizkustināt vai arī nokaitināt līdz asarām un baltkvēlei. Valdemāra ideja bija informēt, izglītēt, saliedēt un pacelt latviešu nacionālo pašapziņu. Viest pārliecību, ka arī maza tauta var darīt lielas lietas. Vai viss, par ko runāja Valdemārs, mums nav aktuāls arī šodien? Un kā vēl! Cik bieži dzirdam – mēs jau neko nevaram, Eiropa liek! Ko tad mēs, nav pat vērts... Lai arī mūsu ir maz, lai arī no šīs nelielās saujiņas daudzi ir pazaudējuši ticību un atsakās no nacionālās piederības, bet mēs joprojām esam. Un, ja vajag, tad arī varam! Filozofs profesors Pauls Jurevičs (1891–1981) pārdomās par Valdemāru un latvietību raksta: „Mūsu kā tautas liktenis lielā mērā būs atkarīgs no mūsu vispārīgās spējas uz garīgo dzīvi, no tā, cik esam to iemīlējuši un cik patiesi spējam būt padevīgi arī tās bargākām prasībām. Tagad tiešām tie laiki ir garām, kad varēja turēties pie savas tautas materiāla aprēķina dēļ. Tagad materiāls aprēķins pa laikam velk prom no tās. Vienīgi cieņa pret garīgo dzīvi un tanī noenkurotām augstākām vērtībām, galu galā tā tad cieņa pret sevi kā pret īstu personību, kā pret morālo vērtību nesēju, var likt izšķirties iet citu nekā vulgāro izdevīgāko ceļu.”

RAKSTĪTAJAM VĀRDAM IR MILZĪGS SVARS

Valdemārs saka: „Avīzes ir, tā sakot, valstību un tautu mutes un ausis. (..) Bet vai rakstu brīvībā reiz izezels priekš minētām (latvieši, leiši, igauņi) mazām tautām īsta literatūra – tāda rakstniecība, kas arī svešām tautām gēdīga priekš



1995. gads. LJA studenti priecājas par K.Valdemāra 170. gadskārtai par godu izdoto K. Valdemāra piemiņas grāmatu.

lasīšanas? To mēs nezinām, un tas arī mums nav vajadzīgs zināt. Tanī no šīm valodām, kurā sāks rakstīt vīri, kas no īsta gara dzīti, ar zināšanām pušķoti, kas neraksta kā algādži jeb par garu laiku, jeb tikai naudas dēļ: tanī valodā celsies īsta literatūra. (..) „Pēterburgas Avīzes” top visuvairāk gādātas priekš latviešu nākošām dienām. (..) Lieta tā, ka dažas cilvēcei pie viņas attīstības ļoti svarīgas un derīgas domas, reiz izteiktas, paliek gandrīz par visas tautas īpašumu it īsā laikā, tā ka drīz jau tūkstoši runā un domā tāpat, kā iesākumā runāja tikai viens pats, vai pāris cilvēku.”

RAKSTĪTAM VĀRDAM IR PALIEKOŠA NOZĪME

Lai arī cik nozīmīgs miljonu auditorijai pateikts vārds, ja tas nav uzlikts uz papīra, rīt vai parīt pagaist tālēs zilajās. Jā, viņš bija labs runātājs, kaismīgs orators, bet pēc gada, simt vai divsimt gadiem neviens par to pat nenojautīs. Kur mēs smeltos zināšanas, ja nebūtu sarakstīta „Bībele”, ja nebūtu Indriķa hronikas, ja Valdemārs un jaunlatvieši nebūtu atstājuši uzrakstītu vārdu, ja muzejnieki nebūtu pierakstījuši veco jūrnieku atmiņas vai gadagrāmatas veidotāji dokumentējuši jaunāko laiku vēstures notikumus un ieskatījušies senākā vēsturē?

„Ķeizarišķās Krievijas Jūrniecības veicināšanas biedrības vēstis” (1876–1917), kuru izdošanas iniciators bija Valdemārs, „Baltijas jūrnieku kalendāra” (1903–1910) septiņi laidieni, piecas „Kuģniecības gadagrāmatas” (1925–1931),



mēnešraksts „Jūrnieku Vēstnesis” (1930–1931), laikraksts „Latvijas Zvejnieks” (1961–1990), laikraksts „Jūras Vēstis” (1991–1998), žurnāls „Jūras Vēstis” (2003–2006), ar Latvijas Jūras administrācijas gādību joprojām iznākošais žurnāls „Jūrnieks”, kura priekšgājēji – laikraksts „Jūrnieks” (1906–1915) un žurnāls „Jūrnieks” (1929–1940) diemžēl bija pakļauti divu pasaules karu nežēlīgajiem griežiem, un, protams, kopš 1991. gada izdotā „Latvijas jūrniecības gadagrāmata” – tie visi ir jūrniecības nozares izdevumi, kuriem visos laikos kā moto varētu likt 1929. gadā žurnāla „Jūrnieks” pirmajā numurā rakstīto: „„Jūrnieka” vadība zin it labi, ka pie mums diemžēl ne noteicējas aprindas, ne tautas masas nepiegriež jūrniecībai to vērību, kāda tai pienākas valsts un tautas saimniecības laukā. Tā pēdējos gados bijusi pelnrušķītes lomā. Pret šo vienaldzību un nevērību grib cīnīties „Jūrnieks”, kas sprauž sev par mērķi lauzt vēl vadošos aizspriedumus par kuģniecības nozīmi un svaru mūsu piekrastē.”

Ja runājam par jūrniecības nozares presi, tad 2015. gadu varētu nosaukt arī par jūrniecības preses pamatlicēja Anša Bandrēviča gadu, kuram pērn apritēja 165. Arī viņš bija viens no pirmās atmodas laikmeta darbiniekiem, Valdemāra līdzgaitnieks, bet pēc Valdemāra nāves spilgtākais viņa ideju paudvējs. „Latvijas kuģniecības gadagrāmatā 1930/31” Bandrēviča 80. dzimšanas dienas sakarā rakstīts: „Ilgie gadi un notikumi, kas gāzušies pāri Latvijai, nav spējuši viņu novirzīt no uzņemta ceļa. Laicīgas mantas viņam nekad nav bijis un pēc tās viņš arī nekad nav centies, bet bagāts viņš bija ar stipru gribu un ticību uz panākumiem. Un šīs abas bagātības viņš ir pratis iepotēt mūsu jūrniekiem.”

Tā nu dzīvojam, laiki mainās, bet jūrniecības ideju potēšana joprojām ir aktuāla, un paldies visiem, kas vēl aizvien ar šiem potēšanas darbiem noņemtas.

Lasu Valdemāru un pārlicinos, ka viņa centieni man nav sveši. Esam kolēģi, un arī es varu teikt, ka par savu svarīgāko uzdevumu uzskatu sabiedrības informēšanu un šodienas dokumentēšanu, jo apzinos rakstītā vārda spēku, svaru un nozīmi.

Anita Freiberga, „Latvijas jūrniecības gadagrāmatas” redaktore

P.S. Iepazīstot Valdemāru, pēkšņi aptvēru, ka viņš nav tāds pavecs vīrs, kā līdz šim par viņu biju pieradusi domāt. Skat, bibliotēku Ēdolē Valdemārs atver un ar jūras izsmelšanas ideju noņemtas, kad viņam ir 23, bet jūrskolu atvēršanas ideju izsīt cauri, kad viņam ir 39. Sapratu: ja tiek valā no stereotīpiem, uz Valdemāru var paskatīties pavisam savādāk.■



PAR JAUNO LATVIJAS VALSTS PREZIDENTU IEVĒLĒTS RAIMONDS VĒJONIS



3. jūnijā Saeima ār-
kārtas sēdē Latvijas
Valsts prezidenta amatā
ievēlēja Raimonu Vējo-
ni no Zaļo un zemnieku
savienības.

Par Raimonu Vējo-
ni balsoja 55 deputāti,
pret – 42 parlamentārie-
ši. Viena vēlēšanu zīme
tika atzīta par nederīgu.

Jaunais Valsts presi-
dents dzimis 1966. gadā
Pleskavas apgabalā, Krie-
vijā. Vairākās valdībās
bijis vides aizsardzības
un reģionālās attīstī-
bas ministrs, Laimdotas
Straujumas valdībā va-

dījis Aizsardzības ministriju. Vējonim ir bioloģijas zinātņu maģistra grāds, viņš
strādājis par bioloģijas skolotāju Madonas 1. vidusskolā. Vēlāk bijis Madonas
domes deputāts, Skultes ostas valdes loceklis, kā arī divu Saeimas sasaukumu
deputāts.

Visticamāk, ka visu prezidentūras laiku viņu pavadīs pirmie pēc ievēlēšanas
pateiktie vārdi: „Laikam no sākuma jāierauj!” ■



SAKĀRTOTA, DISCIPLINĒTA UN LABI ORGANIZĒTA PREZIDENTŪRA

„Sakārtota, disciplinēta un labi organizēta prezidentūra, bez liela skaļuma un skandāliem,” tā Latvijas prezidentūru Eiropas Savienības (ES) Padomē vērtē Briseles amatpersonas, žurnālisti un diplomāti.

„Ir bijušas lietas, ko mēs esam darījuši intensīvāk, nekā sākumā

bija plānots. Intensificējām darbu pie iekšējās drošības jautājumiem. Ir mainījušies arī Eiropas Komisijas plāni, bet kopumā mēs soli pa soli virzījāmies uz priekšu,” sarunā ar Latvijas radio atzina Latvijas vēstniece Eiropas Savienībā Ilze Juhansone.

Uzsākot prezidentūru, Latvija izvirzīja vairākas prioritātes: attīstīt digitālu, konkurētspējīgu Eiropu, veidot enerģētikas savienību un īpaši rūpēties par Austrumu partnerību jeb Eiropas Savienības tuvināšanos sešām bijušās PSRS republikām, to skaitā Ukrainai, kas vēl aizvien ir konflikta zona.

Gaismas pils bija galvenā prezidentūras pasākumu norises vieta Rīgā, kas kalpoja par vienu no Latvijas prezidentūras atpazīstamības simboliem visā Eiropā.

Latvijas prezidentūrai izteikta atzinība par to, ka tā spējusi panākt politisku vienošanos par lielo Eiropas Savienības investīciju plānu, kas nebūt nebija viegli, jo runa ir par lielu naudu un ļoti dažādām dalībvalstu interesēm. Latvijas prezidentūra spēja ātri reaģēt uz teroristu uzbrukumu Parīzē „Charlie Hebdo” redakcijā, nekavējoties mainot akcentus tieslietu un iekšlietu ministru sanāksmei Rīgā un izstrādājot pazīstamo Rīgas deklarāciju par to, kā cīnīties pret terorismu. Latvijas prezidentūras cilvēki, kas strādā Briselē, bija labi informēti un profesionāli labi sagatavoti.

No dažu valstu diplomātiem dzirdams, ka Latvija atšķirībā no citām valstīm savas prezidentūras laikā pievērsusies visi Eiropai svarīgām lietām un nav centusies „izsist” sev labumu, domājot tikai par nacionālajām interesēm. No Latvijas prezidentūras stafeti pārņēma Luksemburga, kas pēc platības un iedzīvotāju skaita ir krietni mazāka par Latviju, bet jau ar vairāku prezidentūru pieredzi.■





JŪRNICĪBAS NOZARES 2015. GADA NOTIKUMU TOP 10

Apkopojot jūrnieceības nozares pārstāvju iesūtītos viedokļus par pagājušā gada aktuālākajiem nozares notikumiem Latvijā un pasaulē, ir izdevies izveidot notikumu TOP 10. Šoreiz atšķirībā no iepriekšējiem gadiem tika veidoti divi topi. Apkopojot Latvijas notikumus, izrādījās, ka abi pirmie ļoti pārliecinoši apsteiguši pārējos. Līdzīga situācija arī pasaules topā, kur ļoti pārliecinošs ir pirmais trijnieks, savukārt pārējie notikumi saņēmuši ievērojami mazāku atbalstu.

LATVIJĀ

- Latvijas prezidentūra ES Padomē.
- Krišjāņa Valdemāra 190. gadu jubileja.
- Latvija atkārtoti apliecina atbilstību STCW *baltā saraksta* statusam uz 5 gadiem.
- LTFJA prezidentam Igoram Pavlovam piešķirts Triju Zvaigžņu ordenis.
- Rīgas ostas 815. gadskārta.
- LTFJA 4. kongress.
- Liepājas osta pirmā Baltijā ievieš elektroniskās loču kvītis.
- Jauni termināļi Krievu salā.
- Pateicoties Latvijas jūrnieceības sabiedrības uzstājīgai rīcībai, no apšaubāma aresta Ekvadorā tiek atbrīvots Latvijas kapteinis.
- Novikontas Jūras koledžā ieviesta jauna mācību metode – *webinar (online)* dažāda veida kursiem.

PASAULĒ

- Ievēlēts jauns IMO ģenerālsēkretārs – Kitacki Lims (Korejas Republika).
- Migrācijas krīze, milzīgs jūrā bojā gājušo skaits.
- Stājās spēkā stingrākas prasības attiecībā uz sēra saturu kuģu degvielā, kuģojot Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā.
- Stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes regula par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju.
- Stājās spēkā Starptautiskā konvencijas par vraku aizvākšanu.
- ANO konference par klimata pārmaiņām.
- Naftas krīze, kas izraisījusi daudzu kompāniju bankrotu.
- Notiesāts „Costa Concordia” kapteinis.
- IMO apstiprina Starptautisko kodeksu kuģu darbībai polārajos ūdeņos (Polārais kodekss).
- Stājies spēkā jaunais ISO standarts.■



2015. GADA NOTIKUMU TOP 10 LATVIJĀ

LATVIJAS PREZIDENTŪRA EP KOPUMĀ BIJUSI SEKMĪGA

2015. gada 1. janvārī iesākās un 1. jūlijā beidzās Latvijas prezidentūra Eiropas Savienībā. Latvijas prezidentūra novērtēta atzinīgi, jo Latvija ar saviem pienākumiem tikusi galā godam. Latvijas prezidentūras laikā ieviests tā saucamais Junkera investīciju plāns, kas sekmēs dalībvalstu ekonomisko attīstību. Lielas cerības tika liktas arī uz Austrumu partnerības samitu, kas maijā notika Rīgā, tomēr tur nekādus būtiskus lēmumus pieņemt nav izdevies.



KRIŠJĀNA VALDEMĀRA 190. DZIMŠANAS DIENA

Krišjānis Valdemārs nebija jūrnīks, viņš bija tautsaimnieks, un, no tautsaimniecības viedokļa raugoties, darīja to, kas visvairāk nāca par labu tautai. Viņš bija viens no Latvijas neatkarības ideologiem, un mēs varam arī viņam būt pateicīgi par to, ka šodien dzīvojam neatkarīgā valstī. Valdemārs saprata un vienmēr atgādināja, ka izglītība ir visam pamatā, un mūsu uzdevums ir nest šo domu tālāk. Kamēr mēs pieminēsim Krišjāni Valdemāru, tikmēr mēs būsim latvieši.



2015. GADS – BEZ KUĢU AIZTURĒŠANAS

Pagājušā gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem veikuši 282 ostas valsts kontroles inspekcijas, no tām 151 Rīgas ostā, 69 Ventspils ostā, 62 Liepājas ostā.

2015. gadā nevienam ārvalstu kuģim Latvijā nav konstatēti nopietni pārkāpumi un neviens kuģis nav aizturēts. 2014. gadā Latvijas ostās tika veiktas 306 ostas valsts kontroles inspekcijas, aizturēts viens kuģis; 2013. gadā Latvijā pārbaudīti 202, aizturēts viens kuģis.



Latvijas kuģi ārvalstu ostās pērn pārbaudīti 31 reizi. Neviens Latvijas kuģis nav aizturēts jau pēdējos četrus gadus, līdz ar to Latvija saglabā vietu Parīzes saprašanās memoranda *baltajā sarakstā*.

LTFJA PREZIDENTS IGORS PAVLOVS APBALVOTS AR TRIJU ZVAIGŽŅU ORDENI

Latvijas Republikas Neatkarības atjaunošanas dienā 4.maijā Melngalvju namā notika Triju Zvaigžņu ordeņa, Viestura ordeņa un Atzinības krusta pasniegšanas svinīgā ceremonija. Par pašreizējo un nesavtīgu ieguldījumu jūrniecības attīstībā Latvijā ar Triju Zvaigžņu ordeni tika apbalvots ilggadējais jūrniecības darbinieks, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs.



RĪGAS OSTAI 815

Rīgas osta 2015. gadā atzīmē 815. dzimšanas dienu, kas, protams, ir nosacīts gadaskaitlis, jo ir vēstures liecības, ka osta te pastāvējusi jau agrāk.

LATVIJAS TIRDZNIECĪBAS FLOTES JŪRNIKU ARODBIEDRĪBAS 4. KONGRESS



2015. gada 17. oktobrī Jūrmalā notika Latvijas Tirdzniecības flotes Jūrnieku arodbiedrības 4. kongress, kurā uzklaušīja komitejas atskaiti par paveikto darbu, ieviesa izmaiņas un papildinājumus arodbiedrības statūtos, kā arī pieņēma tālāko arodbiedrības darbības programmu. Arodbiedrības darbu delegāti atzina par labu.

Kongresa delegāti apsprieda problēmas, kas saistītas ar darbā iekārtošanu, sociālo nodrošināšanu un medicīnisko aprūpi, un tika pieņemta rezolūcija „Par darba nosacījumiem, strādājot uz kuģiem zem Latvijas karoga”.

Par LTFJA prezidentu atkārtoti ievēlēja Igoru Pavlovu, par viceprezidentu Andreju Umbraško.

LIEPĀJAS OSTA IEVIEŠ ELEKTRONISKĀS LOČU KVĪTIS

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde turpina pilnveidot un uzlabot Liepājas ostas darbību, izmantojot mūsdienīgas tehnoloģijas. Tā pirmā no



Latvijas ostām ieviesa loču elektroniskās kvītis un ir pirmā Baltijas jūras reģionā, kas to dara pilnībā, lai gan pasaulē tas nav nekas neparasts, skaidro Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes aizsardzības virsnieks Kaspars Poņemckis. Loča kvīts ir dokuments, kurā locis fiksē datus par ikviena kuģa ievēšanu vai izvešanu no ostas. Līdz šim tā bija papīra kvīts, ko locis aizpildīja ar roku, bet tagad tas notiek elektroniski ar planšetdatoru, turklāt dati nekavējoties kļūst pieejami kapteiņdienesta operatoriem un uzraugiem. Tāpat šobrīd ir uzsākts darbs, lai izveidotu vienotu elektronisku Liepājas ostas datu sistēmu.

REALIZĒTS LIELĀKAIS PROJEKTS – MULTIFUNKCIONĀLAIS KRIEVU SALAS TERMINĀLIS

2015. gada 16. novembrī svinīgi pārgrieza lentu, atklājot Latvijā pēdējo 25 gadu laikā realizēto lielāko projektu – multifunkcionālo Krievu salas termināli, kura kopējā kapacitāte ir vairāk nekā 20 miljoni tonnu beramkravu gadā. Rīgas osta projektu „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” sāka īstenot 2006. gadā.



LATVIJAS KAPTEINIS ATKAL BRĪVĪBĀ

Pateicoties Latvijas jūrnieceības sabiedrības uzstājīgai rīcībai, no apšaubāma aresta Ekvadorā tiek atbrīvots Latvijas kapteinis.

NOVIKONTAS JŪRAS KOLEDŽA IEVIEŠ JAUNAS MĀCĪBU METODES

Novikontas Jūras koledžā ieviesta jauna mācību metode – *webinar (online)* dažāda veida kursiem.■



IMO DARBĪBU IZVĒRTĒJOT

2015. gadā IMO galvenie darbības virzieni bija jūras drošība un aizsardzība, vides aizsardzība, migrācijas ierobežošana pa jūru, juridisko formalitāšu kārtošana, jūrniecības izglītība un apmācība, kā arī informācijas aprīte un jūrniecības nozares popularizēšana.

DROŠĪBA JŪRĀ

2015. gadā IMO aktualizēja drošības jautājumus un piedalījās dažādās augsta līmeņa sanāksmēs par jūras drošību, tai skaitā 14. decembrī G7 valstu samītā Berlīnē. Lielākais uzsvars tika likts uz organizēto starptautisko noziegumu – pirātisma, laupīšanas, narkotiku tirdzniecības, jūras terorisma, ieroču kontrabandas un cilvēku tirdzniecības – apkarošanu. Tāpat kuģošanas drošībai svarīga ir nelegālās, neregistrētās un neregulētās zvejniecības izskaušana, kā arī strīdu miermīlīga risināšana.

KLIMATA PĀRMAIŅAS UN VIDES DROŠĪBA

Klimata pārmaiņu konferencē Parīzē IMO ziņoja, kas paveikts, lai mazinātu sēra dioksīda emisijas no kuģiem. Izdarīts daudz, tomēr cilvēki pasaulē gaida vēl vairāk, tāpēc IMO pieņēmusi starptautiskus juridiski saistošus energoefektivitātes pasākumu nodrošināšanas dokumentus, kuri nosaka, ka kuģiem, kas tiks būvēti pēc 2025. gada, būs par 30% jāpalielina enerģijas efektivitāte salīdzinājumā ar pašreizējo.

KUĢOŠANA ARKTIKĀ UN ANTARKTIKĀ

IMO īpašu vērību veltīja galvenajiem juridiskajiem jautājumiem saistībā ar starptautiskajām tiesībām kuģošanas pārvaldībā polārajos reģionos. IMO Polārais kodekss stāsies spēkā 2017. gada 1. janvārī, un tas nosaka kuģu drošu ekspluatāciju un vides aizsardzību, ņemot vērā polārās kuģošanas riskus.

UZZIŅAI

Konvenciju ratificējušas 40 valstis, kuru kopējā kuģu tonnāža ir 34,56% no pasaules flotes, bet, lai konvencija stātos spēkā, kopējai kuģu tonnāžai jābūt 35%. Konvencijas grozījumi tiks izdarīti IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sēdē 2016. gada aprīlī.

BALASTA ŪDEŅU KONVENCIJAI PIETRŪKST TONNĀŽAS

IMO kopīgi ar „IHS Maritime & Trade” veikuši kuģu tonnāžas uzskaiti, lai pārliecinātos, vai tā ir pietiekama, lai spēkā stātos Balasta ūdeņu konvencija (BWM), ko 2015. gada beigās bija ratificējušas 40 valstis.

IMO ģenerālsēkretārs Kitacki Lims: „2015. gadā ratificētās konvencijas stāšanās spēkā ir pavisam tuvu, bet mēs pagaidām vēl nevaram pateikt, kad



sasniegsim nepieciešamo kuģu tonnāžu, tāpēc mudinu visas valstis, kas konvenciju vēl nav ratificējušas, pasteigties to izdarīt. Jo īpaši to vajadzētu darīt valstīm ar lielu tirdzniecības floti.”

CĪŅA PRET CILVĒKU KONTRABANDU

IMO ir starp tām starptautiskajām organizācijām, kas piedalās migrantu kontrabandas problēmu risināšanā. Tā kā IMO ir ANO aģentūra, kuras uzdevums ir cilvēku dzīvības aizsardzība jūrā, tā vērīgi seko globālajai migrantu krīzei un nosoda visus, kas iesaistīti cilvēku kontrabandā, pārvadājot tos ar kuģošanai jūrā nepiemērotiem peldlīdzekļiem. Pagaidām pasaules valstis šai problēmai nav radušas risinājumu.

PASAULES JŪRNICĪBAS DIENA

Septembra pēdējā nedēļā tika atzīmēta Pasaules jūrnieceības diena, kuras devīze 2015. gadā bija „Jūrnieceības izglītība un apmācība”. Tieši izglītība un apmācība ir svarīgākais priekšnoteikums, lai jūrnieceības nozare varētu sekmīgi darboties un attīstīties. Ar iespējām jūrnieceības nozarē un karjeras iespējām tika iepazīstināta jaunā paaudze, ar kuru jūrnieceības nozare saista lielas cerības nākotnē.

PASAŽIERU KUĢU DROŠĪBA

Īpašu uzmanību IMO pievērsa kruīza kuģu un pasažieru drošības jautājumiem, jo lielais negadījumu, pārkāpumu un pasažieru drošības apdraudējumu skaits mudina pieņemt starptautiskus lēmumus situācijas uzlabošanai.■



PARĪZES KLIMATA KONFERENCĒ PASAULES VALSTIS PANĀK VĒSTURISKU VIENOŠANOS

2015. gada 12. decembra vēlā vakarā Parīzes klimata konferencē (COP21) pasaules valstis panāca vēsturisku vienošanos – vienošanos par globālu, ambiciozu, dinamisku, visām pasaules valstīm saistošu nolīgumu klimata pārmaiņu ierobežošanai un pielāgošanās klimata pārmaiņām nodrošināšanai (Parīzes vienošanās). Konferencē piedalījās vairāk nekā 20 000 pārstāvju no visas pasaules.

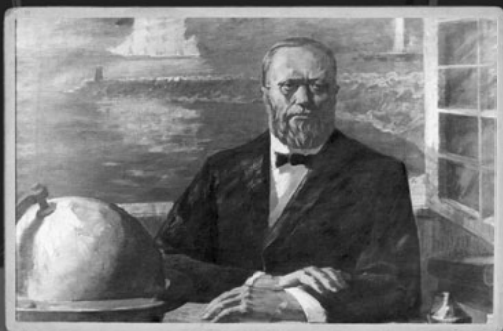
Parīzes vienošanās mērķis ir stiprināt globālo rīcību klimata pārmaiņu novēršanai: pirmkārt, noturēt globālo sasilšanu zem 2°C robežas, salīdzinot ar pirmsindustriālo līmeni, un censties ierobežot temperatūras pieaugumu 1,5°C robežās, jo tas būtiski samazinās klimata pārmaiņu radītos riskus un ietekmes; otrkārt, uzlabot pielāgošanos klimata pārmaiņu negatīvajām ietekmēm un sekmēt noturīgumu pret klimata pārmaiņām; treškārt, sekmēt investīciju novirzi saskaņā ar oglekļa mazietilpīgu un pret klimata pārmaiņām noturīgu attīstību.

Pēc 2020. gada Parīzes vienošanās aizstās tagadējo Kioto protokolu, kura īstenošanā iesaistījies nepietiekams skaits valstu un kura ambīcijas bija nepietiekamas klimata pārmaiņu ierobežošanai. 1997. gadā pieņemtais Kioto protokols noteica siltumnīcefekta gāzu emisiju ierobežojumus industriālajām valstīm. Savukārt Parīzes vienošanās paredz visu valstu iesaisti un rīcību.



Raimonds Vējonis kopā ar Latvijas vēstnieci Francijā Sanitu Pavļutu-Deslandesu.

Pirms konferences Latvijas prezidents Raimonds Vējonis sacīja: „Latvija un visa Eiropas Savienība vēlas, lai Parīzes nolīgumā piedalās visas pasaules valstis un lai tas ir saistošs. Tas būtu ilgtermiņa risinājums globālo klimata pārmaiņu mazināšanā un salīdzinājumā ar deviņdesmito gadu beigās pieņemto Kioto protokolu ievērojami paplašinātu valstu loku, kas iesaistās cīņā pret klimata pārmaiņām.”■



Sniedzat jel saviem brāļiem tumsībā roku un velciet tos gaismā!

1844. gada 8. janvāri, deviņpadsmit gadu vecumā, Krišjānis Valdemārs raksta: „Kad ziemā jaukās mēnesnīcas naktīs raugās pa logu ārā, kur viss izskatās tik glezns, tik balts un spīdīgs, — debess mirdz tūkstošām mīligām zvaigznītēm; viss tālais, plašais lauks apsēts vieniem kristāliem un dimantiem un izskatās kā liels sudraba lauks; koki apkārušies kā skaidriem dārgakmeņiem, un viss stāv tik klusu diži un karaliski, — tad gan neviens cilvēks, kas nepazīst dzīves patiesības, nevarēs atturēties, nevēlējies būt laukā šai laimīgajā garu pasaulē, lai tur uzreiz kļūtu bezgalīgi bagāts, lai būtu pašā tuvumā visam daiļam un diženam. Bet kā viņš gan piekrāptos, ja viņš šiem dārgumiem piepildītu savas kabatas! Kā viņš visu to, ko agrāk turēja par tik jauku un dārgu, atrastu par aukstu un neizturamu. Cik neapmierinātam un tukšam viņam pēdīgi nevajadzētu iet uz mājām! Tādi arī daži cilvēki: no ārienes, tālienes mīligi, laipni, sirsnīgi un tomēr cik parasti auksta viņu sirds!”

Gandrīz divdesmit gadus vēlāk viņš aicina: „Ak, sniedzat jūs, kam Dievs līdzējis pie gaismas tikt un tās gudrības saules spīdumu baudīt, sniedzat jel saviem brāļiem tumsībā roku un velciet tos gaismā. Jūs, kam Dievs vēlējis savas dienas valkāt kā gribēdamiem un kam sirds nesas cilvēka būšanas labot, te jums tīrums liels labu sēklu kaisīt.”



DIVDESMIT PIECI GADI KĀ VIENA DIENA

2015. gada 25. martā Rīgā, kultūras pili „Ziemeļblāzma” notika Latvijas Jūrniecības savienības (LJS) gadskārtējā kopsapulce, un šoreiz tā bija īpaša, jo notika svinīgā svētku gaisotnē – LJS atskatījās uz 25 atjaunotnes un darba gadiem.

„Ja mēs paši negodināsim savas nozares labākos cilvēkus un jūrniecību kopumā, tad diez vai kāds no malas to izdarīs mūsu vietā, un ir taču tik svarīgi pateikt paldies cilvēkam par viņa mūža darbu,” teica LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

Kopš 2008. gadā Latvijas Jūrniecības savienība un „Latvijas jūrniecības gadagrāmatas” sastādītāja SIA „Jūras informācija” iedibināja tradīciju izteikt pateicību par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā, pateicība jau izteikta tālbraucējiem kapteiņiem Igoram Vitolam, Eduardam Delveram, Arvidam Bukam, Eduardam Raitam, Gunāram Šteinertam, Imantam Vikmanim, Gunāram Zaksam, Vladimiram Einiņam, Aleksandram Tarvidam, Latvijas Jūras medicīnas centra ārstei Martai Aizsilniecei, LJA pasniedzējai Ģertrūdei Aniņai un vēsturniecei Ilzei Bernsonei.



Pirms kopsapulces viri atskatās uz aizvadīto gadu un pārlapo jauno gadagrāmatu.



LJA studenti sagaida LJS kopsapulces dalībniekus.

2015. gadā tradīcija tiek turpināta, un šoreiz pateicību „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā” saņēma cienījamie jūrniecības darbinieki tālbraucējs kapteinis Aivars Boja, kurš no 1991. gada rudens līdz 2013. gada rudenim strādāja par Liepājas ostas pārvaldnieku jeb, kā pats mēdz precizēt, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieku ostas jautājumos, un Olģerts Sakss, kurš bija klāt LJA dibināšanā un strādāja tur par pasniedzēju. 2004. gadā izdota viņa sarakstītā mācību grāmatu latviešu valodā „Kuģu teorija”. Tāpat Olģerts Sakss ir strādājis Jūras lietu ministrijā par Kuģu reģistra tehniskās inspekcijas vadītāju, vēlāk Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijā, savienojot šo darbu ar pasniedzēja darbu LJA.



„Hanzas” vārdā LJS sveic A. Jurdžs un E. Līdaks un jubilejā dāvina īstu stūres ratu.



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



SM Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma Satiksmes ministrijas vārdā pateicas Aivaram Bojam un Oļģertam Saksam par ieguldījumu Latvijas jūrnierības attīstībā.



Antons Vjaters pateicas Mārai Mihejevai par Jūrnierības savienībai veltīto pašizlīdzīgo darbu.



Māksliniece Elita Viliama un Antons Vjaters.

Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma ministrijas vārdā Aivaram Bojam un Oļģertam Saksam pasniedza Atzinības rakstus, bet LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters Krišjāņa Valdemāra piemiņas monētu. Pateicību par aktīvu darbību LJS saņēma arī Māra Mihejeva, kura ir bijusi klāt pie LJS dibināšanas un visus divdesmit piecus gadus aktīvi tajā darbojusies.

Aivars Boja un Oļģerts Sakss izteica pateicību par izrādīto atzinību un novēlēja LJS daudzus ražena un aktīva darba gadus.

Viens no LJS dibinātājiem un pirmais tās valdes priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts rezumēja 25 gadus paveikto: „Latvijas Jūrnierības savienība ir tā organizācija, kas no savas pastāvēšanas pirmās dienas aizstāvēja ideju par Latvijas jūrnierības tradīciju kopšanu, jūrnierības atdzimšanu, par latviešu valodu un izglītību latviešu valodā, kā arī par pašas jūrnierības nozares attīstību. Ja mēs



2015. gadā LJS kopsapulce notika kultūras pilī „Ziemeļblāzma”.

tagad mēģinām izvērtēt, kas izdevies un kas nav izdevies, tad man jāsaka, ka izglītība un latviešu valodas lietošana izglītības apgūšanā ir ļabi nodrošinātas, un tas ir devis rezultātu. Negribu apgalvot, ka LJS bija galvenā, kas to izlēma, bet LJS kopā ar visu sabiedrību to ir panākusi.

Ja runājam par ekonomiskajām lietām, jo jūrnieceības nozares ekonomiskā izaugsme bija viens no svarīgākajiem LJS uzdevumiem, tad var teikt, ka ostu lietās viss ir kārtībā. Tā ir nozare, kas loģiski attīstās un ko kontrolē Latvijas valsts un pašvaldības. Kuģu būve arī attīstās, varbūt ne tik veiksmīgi, kā varētu vēlēties, tomēr attīstās, cik to pieļauj Latvijas ekonomiskās darbības politika. Bet, ja runājam par valsts politiku, mēs nonākam pie flotes. Kad 1991. gada 30. augustā pacēla pirmo atjaunotās Latvijas karogu uz kuģa „Rēzekne”, es biju Satiksmes ministrijas Jūrnieceības departamenta direktors un svinīgajā pasākumā izteicu novēlējumu, lai Latvijas kuģi strādātu zem Latvijas karoga. Šodien zem Latvijas karoga ir tikai nelieli sauskraivnieki un divi igauņu pasažieru kuģi, tāpēc nākas atzīt, ka šis jautājums ir pilnībā izgāzies.”

LJS kopsapulces dalībnieki varēja noskatīties Ginta Šīmaņa veidoto dokumentālo videofilma ar bagātīgiem arhīva materiāliem un intervijām ar LJS dibinātājiem un aktīvajiem biedriem, kas ļāva atskatīties uz 25 darba gadiem.

Par vienu no nozīmīgiem gada notikumiem jūrnieceībā kļuvusi „Latvijas jūrnieceības gadagrāmata”, kuras atvēršana parasti notiek gadskārtējās LJS kopsapulces laikā.

Lai pievērstu Latvijas jauniešu uzmanību jūrnieka profesijai, 2015. gadā jau devīto reizi tiek organizēts skolu jaunatnes konkurss „Enkurs”, kas 2011. gadā



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Andris Jurdžs ar Eināru Līdaku un Andri Kļaviņu apspiež LJS 25 gadus.



Eduards Raitis (no labās), Aivars Boja un Gaidis Andrejs Zeibots.

kļuva par starptautisku pasākumu, kad Latvijas uzvarētāja komanda sacentās ar Lietuvas jauniešiem. Visus šos gadus LJS ir arī aktīva šā pasākuma organizētāja un ir ļoti ieinteresēta, lai jaunieši iespējami daudz uzzina par jurnieka darbu un tā specifiku.

Klātesošie varēja aplūkot mākslinieces Elitas Vīliamas jūras un kuģniecības tēmām veltīto izstādi „Latvji, brauciet jūriņā!”, bet pasākuma gaisotni īpašu padarīja dziesminieku Antas Eņģeles un akordeonista Marko Ojālas uzstāšanās.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters saņēma daudz apsveikumu un laba vēlējumu, bet, jautāts par nākotnes

uzdevumiem, teica: „Nākotnes uzdevumi ir nemainīgi – saglabāt Latvijas jurniecības tradīcijas. Esmu pārliecināts, ka vairāk jāpievēršas mūsu veterāniem, jo nedrīkstam atstāt novārtā tos, kuri sava aktīvā darba laikā devuši ieguldījumu Latvijas jurniecībā.”■

Anita Freiberga



TIKAI SADARBĪBA VAIRO PANĀKUMUS

2014. gadā Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcē notika valdes priekšsēdētāja un valdes vēlēšanas. Par valdes priekšsēdētāju atkārtoti uz diviem gadiem ievēlēja Antonu Vjateru, bet valdes sastāvā tika ievēlēti: Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš, tālbraucējs kapteinis Aivars Boja, Rīgas brīvdostas kapteinis tālbraucējs kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods, Ventspils ostas kapteinis Arvids Buks, „Latvijas kuģniecība” Lienīte Ērkšķe, Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra pārstāvis Roberts Gailītis, tālbraucējs kapteinis Ēvalds Grāmatnieks, tālbraucējs kapteinis Antons Ikaunieks, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, kuģu vadītājs Juris Leimanis, Latvijas Jūras akadēmijas students Mareks Pentjušs, tālbraucējs kapteinis Gunārs Šteinerts, Latvijas Jūras administrācijas direktora padomnieks Ansis Zeltiņš. 2016. gads būs jaunu vēlēšanu gads, kas iezīmēs nākamo divu gadu uzdevumus, bet kāds ir bijis 2015.? Par to LJS valdes priekšsēdētājs ANTONS VJATERS.

Latvijas Jūrniecības savienībai darbs nebeidzas 31. decembrī un nesākas 1. janvārī, jo iesāktie darbi turpinās.

Ārpus ierastā darba ritma 2015. gadā nācās risināt LJS Sertificēšanas centra darbības jautājumus.

1997. gadā LJS biedrs, hidrobūvju speciālists, nu jau mūžībā aizgājušais Vilnis Keris ļoti pārdzīvoja par nesakārtoto darbību hidrobūvniecības nozarē, tāpēc, lai ieviestu kārtību un sertificētu tos, kas šos darbus veic, pie LJS izveidoja Sertificēšanas centru. Kad Keris aizgāja mūžībā, viņa iesākto negribējās pamest, jo darbs jau kaulus nelauza. Bija vien jāsakārto organizatoriskais darbs un jārūpējas par komisiiju, kas nodarbojas ar pašu sertificēšanu un sertifikātu izsniegšanu Visus šos gadus, gods kam gods, lielāko darba smagumu iznesa Juris Marnauza, kurš izglītību ieguvis Vācijā. Hidrobūvniekus Latvijā neviens nesagatavo, un tā ir viena no šīs nozares lielākajām problēmām.

UZZIŅAI

LJS Sertificēšanas centra lēmumu pieņemšana, sertifikātu izsniegšana, reģistrēšana, kā arī sertificēto būvspeciālistu būvprakses uzraudzība, sertifikāta darbības aktualizēšana, darbības sfēru paplašināšana, darbības apturēšana un atjaunošana un sertifikāta vai tā darbības sfēras anulēšana notiek saskaņā ar 2013. gada 9. jūlijā pieņemto Būvniecības likumu un LR MK 2014. gada 7. oktobra noteikumiem Nr. 610.



Antons Vjaters

Kopš tā laika Sertificēšanas centrs strādāja, nevienam neko neprasot un nevienam ar savām vajadzībām neapgrūtinot.

Bet tad 2013. gadā nāca Zolitūdes traģēdija, mainījās Būvniecības likums un normas, tika pastiprināta kontrole, un arī hidrobūvnieki tika pakļauti jaunajām prasībām, un tas ir pareizi, jo hidroceltnieki tiešām nav mazāk atbildīgi par citiem būvniekiem. Nedod Dievs, ja HES celtniecībā būtu pieļautas kādas nepilnības, tad sekas varētu būt neiedomājamas.

Stingrās prasības un kontrole ir saprotamas lietas, bet ir ļoti daudz neatrisinātu jautājumu, uz kuriem joprojām nav atbildes. Vēl pirms Zolitūdes traģēdijas mēģināju sakārtot sertificēšanas dokumentus, jo normatīvā bāze īsti neatbilda Eiropas Savienības normatīviem, tāpēc hidrobūvēm vajadzēja izstrādāt EIRO kodeksu, bet jebkurš darbs, lai to varētu paveikt, prasa finansējumu. Vienīgā iespēja, kā šī dokumenta veidošanu varētu finansēt, ir ostu nauda caur Ostu attīstības fondu. Šādam risinājumam pamatojums varētu būt tāds, ka ostas visbiežākajā veidā ir ieinteresētas hidroceltnieku darbā. Lai radītu tādu dokumentu, kurā būtu apkopoti ne tikai ES likumdošanas akti, bet iestrādāta arī nacionālā likumdošana, ir jāpiesaista zinātnieki no Latvijas Tehniskās universitātes, un šis projekts varētu izmaksāt aptuveni 40 līdz 45 tūkstošus eiro.

Satiksmes ministrija šo jautājumu izprot, bet nevar risināt, jo visa celtniecība ir Ekonomikas ministrijas pakļautībā, bet Ekonomikas ministrija to nevēlas risināt. Rakstīju vēstuli Ekonomikas ministrijai, kurā norādīju, ka Jūrnieru savienība



savienība no turpmākās darbības hidroceltnieku sertificēšanas jomā atsakās. Mums ieteica visu dokumentāciju nodot Būvuzņēmēju savienībai, kura, uzzinot, ka šai sertificēšanai apakšā nav finansējuma, no hidroceltnieku sertificēšanas atteicās. Savukārt Ekonomikas ministrijas pakļautībā esošais Latvijas Nacionālais akreditācijas birojs nāca ar savām pārbaudēm un prasībām un stingri noteica, ka Sertificēšanas centrā neviens nevar strādāt uz sabiedriskiem pamatiem. Tā par LJS Sertificēšanas centra vadītāju tika pieņemta Skaidra Kalniņa-Rutuļa, kura ir sakārtojusi dokumentāciju atbilstoši esošajām prasībām.

Hidrobūves ostā vienmēr būs aktuālas, arī hidroceltnieku profesionālās sagatavotības jautājums netiks noņemts no darba kārtības. Visi tie hidroceltnieki, kuri strādā un vēl tikai strādās Latvijas ostās, tai skaitā arī ārzemnieki, būs spiesti saņemt Sertificēšanas centra izsniegtu apliecību, vispirms, protams, apliecināt savas zināšanas. Lai gan darbs turpinās, īsts risinājums Sertificēšanas centra darbībai nav atrasts.

A. Vjatera apskatīto problēmu apliecina arī kompānijas BMGS valdes priekšsēdētājs Svetlana Afanasjevas teiktais: „Hidrobūvnieku sertificēšana ir milzīga problēma. Bija laiks, kad gandrīz trīs mēnešus sertificēšanas komisija vispār nestrādāja, un tas nav pieļaujami. Sertificēšana ir ļoti svarīga, un vēl jo svarīgāk ir panākt, lai eksāmeni tiešām būtu nopietni un stingri. Mēs esam ļoti ieinteresēti, lai dokumenti netiktu izsniegti pa labi un pa kreisi, lai tos saņemtu tikai speciālisti, kuriem ir nepieciešamās zināšanas.”

JĀSAPROT, KO VĒLAMIES

Jūrnieru savienības darbības pirmsākumos bija daudz ideju, pat par jūrnieru partijas dibināšanu un iešanu politikā. Bet jūrnieri uzskatu ziņā ir ļoti raiba publika, katram ir savi dzelžaini principi, no kuriem viņš nav gatavs atkāpties vai kādā jautājumā piekāpties. Kritizēt ir gatavi, bet pieņemt vienotu lēmumu ir ļoti grūti. Tas attiecas gandrīz uz visiem jautājumiem. Piemēram, kaut vai jautājums par to, kurš no jūrnieru darbiniekiem būtu pelnījis, lai viņam pateiktu paldies par ieguldījumu Latvijas jūrnieru attīstībā. Ja viens par kādu ir „par”, tad otrs to nokritizēs un raustīs plecus, par ko viņam teikt paldies. Pagājušajā gadā kopsapulcē izskanēja kritika, ka mēs savus Jūrnieru savienības cilvēkus par maz izvirzām Latvijas valsts apbalvojumiem, bet, kad kāds ir jāizvirza, vīri atkal nevar vienoties, vai attiecīgais kandidāts ir to pelnījis.

Ja tu vēlies izdarīt ko labu, tad nereti labi domātais var būt iztulkots savādāk, apgriezts otrādi un beigās dod pretēju efektu.

Gaisā virmo doma, ka Jūrnieru savienībai vajadzētu izteikt stingrāku viedokli par Latvijas ostu darbību. Manā skatījumā mēs to varam darīt tikai tādā gadījumā, ja tiešām varam dot kādu labu pienesumu un palīdzēt, bet klaigāšanai tikai klaigāšanas dēļ nav nozīmes, un ar to mēs varam nodarīt pat ļaunumu. Atjaunotās Latvijas valsts pirmajos gados un LJS pirmsākumos, kad visi bija



GADS K. VALDEMĀRA ŽĪMĒ

„Senču slavenie darbi katrai tautai jāgodā,” tā 19. gadsimta beigās rakstīja pats K. Valdemārs.

2015. gadā Krišjānim Valdemāram apritēja 190 (1825–1891).

Mūža lielāko daļu viņš dzīvoja Krievijā, sākumā Pēterburgā (1859–1866), vēlāk Maskavā (1867–1891). Izcils sabiedriskais darbinieks, politiķis, pirmais, kas latviešu tautu nostādīja kā līdzvērtīgu citu tautu vidū, kurai ir tiesības un pienākums censties pēc savas saimnieciskās un garīgās patstāvības. Latvijā K. Valdemārs atgriezās tikai pēc nāves – Rīgas Latviešu biedrība uzskatīja, ka viņam jārod atdusa dzimtenē, un uzņēmās mirstīgo atlieku pārvešanu uz Rīgu un bērnu organizēšanu, vēlāk arī kapa pieminekļa uzstādīšanu Lielajos kapos Rīgā. Uz kapakmens iegravēti paša K. Valdemāra vārdi: „Dedzīga tuvāku mīlestība, cieša apņemšanās un nešaubīga izdarīšana iespēj visu.”

Visa K. Valdemāra dzīve bija paraugs tam, ka grūtību priekšā nedrīkst apstāties un cilvēks pats ir savas dzīves veidotājs.

28. aprīlī Rīgas Lielajos kapos, pieminot K. Valdemāra 190. gadskārtu, Ainažu jūrskolas muzeja darbinieki rīkoja talku latviešu jūrnieceības celmlauža piemiņas vietas sakopšanai.

Jau agrā rīta stundā sakrāvām mašīnītē kūdru, mēslojumu, stādus, grābekļus un lāpstas un devāmies ceļā. Kapos mums, muzejniecēm, pievienojās vēl



Piemiņas brīdis Lielajos kapos K. Valdemāra atdusas vietā.



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Jūrniecības darbinieki godina
Valdemāra piemiņu.

viens talcinieks, kurš par mūsu aktīvistēm bija dzirdējis no rīta pa radio. Nu mēs jau bijām četri. Pirms darbu plānošanas gan vērsāmies pie Latvijas Evaņģēliski luteriskās baznīcas nekustamo īpašumu apsaimniekotāja SIA „Pastorāts” pēc atļaujas.

Diena mums, talciniekiem, bija labvēlīga. Sagatavojām augsni, iestādījām mūžzaļos augus, apgriezām liepas atvases un nomazgājām lielo, skaisto, bet gadu gaitā apsūņojušo pieminekli. Sākumā gan raizējāmies, kā varēsim to nomazgāt (ūdens bija tikai divi spaiņi un piemineklis bija tīrīts ar speciālu ķīmisku šķidrumu), bet pati daba mums nāca talkā, dāvājot lietu.

Toties Ainažu vecie jūrnieku kapi ir vienmēr sakopti un uz kapu kopiņām glītās rindās zied atraitnītes.

Ilggadējais jūrnieku salidojums, šoreiz veltīts K. Valdemāra 190. gadadienai, 22. oktobrī kā allaž sākās ar piemiņas brīdi Ainažu jūrnieku kapos. Atklājot piemiņas brīdi, Latvijas Jūrniecības savienības priekšsēdētājs A. Vjaters citēja E. Līvu: „Lai nospraustu jaunu kursu, vispirms jāatceras iepriekšējo paaudžu noietais.” Kur citur to var uzzināt, ja ne šeit? Te mēs katru gadu nākam smelties drosmi, uzdrīkstēšanos, savā veidā atskaitīties par paveikto un pateikt paldies mūsu jūrniecības celmlaužiem. Tiem, kuri

kuģot sāka ļoti grūtos un specifiskos apstākļos: viņi nebrauca ar dzelzs kuģiem un viņu rīcībā nebija elektronisko ierīču.

Šo domu turpināja tālbraucējs kapteinis, ilggadējs Ainažu jūrskolas muzeja sponsors A. Ikaunieks, uzsvērdams, ka šeit, Ainažos, jūrnieki atceras ne tikai celmlaužus, bet visus savus darba biedrus, kuri aizgājuši viņšaulē dažādās pasaules malās un jūrās. Ar gandarījumu A. Ikaunieks runāja par paaudžu



maiņu: „Piedaloties Jūras akadēmijas darbā, redzu, ka aug cienīga, veco jūrniecības tradīciju spārnota paaudze ar zināšanām, azartu, ar karjeras izaugsmes vēlmi.”

Latvijas Jūras akadēmijas rektors J. Bērziņš apstiprināja, ka paaudžu stafete darbojas – tieši vecie jūrniki pirms 26 gadiem deva impulsu cīnīties, lai Jūras akadēmija būtu, un izteica nožēlu, ka uz šīm tikšanās reizēm nevar atvest visus 900 studentus. Lielākoties brauc tie, kas Ainažos vēl nav bijuši. „Mēs vienmēr apzināmies, ka Latvija ir jūras valsts. Šie vīri, kas te gul, to dibinājuši, balstījuši. Mūsu uzdevums – turpināt,” sacīja J. Bērziņš.

Viens no jauniešiem jūras braucējiem ainažnieks I. Brauns ar lepnumu atzina, ka ir patīkami būt šo tradīciju turpinātājam: „Latvieši nekad nav padevušies, it sevišķi jūrniki. Tāpēc gribu novēlēt jauniešiem jūrnikiem arī nepadoties. Krastā ir ļoti daudz kārdinājumu, bet jūrā brauc tikai īsti vīri.”

Latvijas Jūras administrācijas direktors J. Krastiņš atgādināja, ka, pateicoties Krišjānim Valdemāram, tieši Ainažos sākās Latvijas mūsdienu jūrniecība, un nu varam lepoties, ka 1% mūsu valsts iedzīvotāju saistīti ar šo nozari. Šie 13 000 nes Latvijas vārdu pasaulē. Veco jūras vilku saites ar šodien pieminēja LTFJA valdes priekšsēdētāja vietnieks A. Umbraško, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas vārdā runāja tās prezidents J. Spridzāns un kapteinis N. Vilkaušs.

Kopā ar visiem bija arī mūsu muzeja „dzīvie eksponāti” – Ainažu jūrskolas absolventu pēcteči: A. Martinsona mazmeita L. Ieviņa, J. Kozenkrānīša mazdēls G. Iluss, A. Čakstes mazmeita M. Mežgaile un citi.



Ainažu jūrskolas muzeja darbiniece Antra Dūcite, muzeja vadītāja Iveta Erdmane.



JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA



JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, uzrunājot jūrnieceības sabiedrību Ainažu vecajos jūrnieku kapos, izteica pārliecību, ka, pateicoties tiem jūrnikiem, kuri lika pamatus kuģošanai Latvijā, tiem, kuri tagad strādā pasaules jūrās, kā arī tiem, kuri apgūst jūrnieka specialitāti, Latvijas jūrnieceībai ir stabila nākotne.



No kreisās: kapteinis Normunds Vilkaušs, LJA prorektors Andrejs Zvaigzne, LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns, kapteinis Ivo Logins, Ainažu jūrskolas muzeja darbiniece Antra Dūcīte, muzeja vadītāja Iveta Erdmane, kapteinis Antons Ikaunieks, kapteinis Arvids Buks un kuģu mehāniķis Ģirts Ozoliņš.

Pēc tam jūrnieku kapu kalniņā sagūla ziedi un tika iedegtas svečītes. Salidojums turpinājās Ainažu kultūras namā. Šī vieta nebija izraudzīta nejauši – ēka būvēta pēc Ainažu jūrskolas absolventa un pilsētas galvas J. Asara iniciatīvas un daļēji par viņa personīgajiem līdzekļiem.

Kultūras namā mūs ar dziesmām sveica Ainažu K. Valdemāra pamatskolas skolēni. Pēc tam Latvijas Universitātes profesore V. Zelče no savdabīga šodienas skatupunkta stāstīja klātesošajiem par Krišjāni Valdemāru, kuram 2. decembrī apritēs 190 gadu, par to, kā cilvēks, kas cēlies no pašas zemākās sociālās kārtas, ar gribasspēku, spītību, pat zemniecisku viltību spēja pacelties un dot lielu ieguldījumu visas Krievijas impērijas ekonomikas attīstībā. „Tomēr mums pats galvenais ir Krišjānis Valdemārs kā viens no pamatakmens licē-

jiem Latvijas valsts izveidē. Nenoliedzami, Valdemārs Latvijas vēsturē ir lielākā personība 19. gadsimtā, viņam konkurentu nav,” uzsvēra profesore.

Bet to, ka tieši 22. oktobrī ir jubileja vēl vienam Krišjānim Valdemāram, atgādināja Bērziņa kungs: pirms 60 gadiem Rīgas ostā ienāca ledlauzis „Krišjānis Valdemārs”. Tas mudināja atcerēties, kas vēl nes slavenā latvieša vārdu. Jūras akadēmijas studenti R. Balaško un M. Biļenskis pastāstīja, kā viņi pēta K. Valdemāra



atstāto mantojumu. Tad, aplausiem skanot, zāles priekšā nostājās 11 jūrnieki – veterāni, kuri sasnieguši 80 gadus. Latvijas Jūrniecības savienība kopā ar firmu „Hanza” bija parūpējušās par dāvanām. Salacgrīvietis G. Nartišs pie mikrofona braši nodziedāja senu jūrnieku dziesmu. Salidojumu kuplināja Liepupes vīru trio A. Zundes vadībā, kā arī Salacgrīvas meiteņu deju studija „Hasana”. Viesiem pie dūšas gāja arī cienasts, veco kuģu būvētāju ierastā maltīte – vārīti kartupeļi ar siļķi.

Vēl ilgi turpinājās jūrā braucēju sarunas. Muzejs pateicās saviem labvēļiem par iespēju sarīkot salidojumu. Visi šķīrās ar vēlmi atkal tikties pēc gada.

Bet 2015. gada pašā nogalē, 2. decembrī, viņiem tomēr nācās vēlreiz pabūt kopā – K. Valdemāra dzimšanas dienā gan

lieli, gan mazi viņa cienītāji un sapratēji pulcējās Rīgas Lielajos kapos. Piemiņas brīdī atklāja Aizsardzības ministrijas kapelāns U. Brūklene, uzsvērdams, ka Krišjānis Valdemārs ir viens no veidiem, kā Dievs svētījis Latviju. Kapelāns aicināja visus klātesošos lūgt, lai Dievs ikvienu no mums lieto Latvijai par svētību!

Latvijas Jūras akadēmijas rektors J. Bērziņš atgādināja, ka Krišjānis Valdemārs nebija jūrnieks, viņš bija tautsaimnieks un darīja to, kas visvairāk nāca par labu tautai. LTFJA priekšsēdētājs I. Pavlovs uzsvēra, ka Valdemārs bija viens no Latvijas neatkarības ideologiem, un Latvijas jūrnieku vārdā pateicās par to, ka mēs šodien dzīvojam neatkarīgā valstī. Latvijas Jūras administrācijas direktors J. Krastiņš piemiņas brīdī sacīja: „Valdemārs saprata un vienmēr atgādināja,



Klātesošos uzrunā LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters, savukārt, „Hanzas” prezidents Andris Jurdžs bija sarūpējis dāvanas jūrniecības veterāniem, kuras šoreiz saņēma (no labās) kapteinis Arvīds Buks, kapteinis Uldis Mačs, kuģu mehāniķis Ģirts Ozoliņš, kapteinis Kārlis Sesks un kuģu mehāniķis Gunārs Nartišs.



I. Erdmane un Ainažu skolas bērni.



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Latvijas Universitātes Sociālo zinātņu
fakultātes profesore Vita Zelče.



N. Vilkaušs (no kreisās), I. Logins, J. Spridzāns,
Ģ. Ozoliņš, K. Legzdīņš, K. Sesks un A. Jurdžs.



LJA studenti kopā ar rektoru Jāni Bērziņu jūrnieku saietā
Ainažos, uzrunājot klātesošos, īpaši uzsvēra K. Valdemāra
lielo lomu jūrniecības izglītības pamatu likšanā.

ka izglītība ir visam pamatā, un mūsu uzdevums ir nest šo domu tālāk." Savukārt Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents J. Spridzāns pastāstīja, ka nesen notikušajā triju Baltijas valstu kuģu kapteiņu asociāciju sanāksmē pieminēts, ka katrai no Baltijas valstīm ir savs dižgars – nacionālās jūrniecības pamatlicējs, kura piemiņa tiek turēta godā.

Tālbraucējs kapteinis A. Ikaunieks savā uzrunā uzsvēra, ka, runājot par Valdemāra nopelniem, jāatceras ne tikai Ainažu jūrskola, jo pēc tās visā piekrastē tika atvērtas vēl desmit jūrskolas. Lai to panāktu, Valdemāram bija jāspēj izlauzties cauri cariskās Krievijas birokrātijas džungļiem.

Godināt Krišjāni Valdemāru bija ieradusies viņa dzimtas pārstāvji no Rojas. Izrādās, ka Valdemāra dzimtā ir arī viens jūrnieks vārdā Krišjānis.

No Ainažu K. Valdemāra pamatskolas piemiņas brīdī piedalījās 5. – 9. klašu skolēni, kuri apzinās, ka nes slavenā tautieša vārdu.

Vēsturniece B. Krajevska noslēgumā teica: „Kamēr mēs pieminēsim Krišjāni Valdemāru, tikmēr mēs būsīm latvieši.”■

Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja
I. Erdmane



2015. – KRIŠJĀNA VALDEMĀRA GADS

Latvija 2015. gadu pasludināja par Raiņa un Aspazijas gadu. Atzīmējot abu literatūras dižgaru 150. jubileju, Latviju piepildīja dzeja, mūzika, māksla, performances un teātra izrādes. Katrs vairāk vai mazāk sekmīgi centās atrast savu ceļu uz Raiņa vai Aspazijas dzejas dziļumiem, pieņēma vai nepieņēma režisoru un aktieru uz teātru skatuvēm atveidoto redzējumu par dzejnieku dzīvi, jūtām un talantiem. Pavelkot svītru Raiņa un Aspazijas gadam, kas ļāva ar apbrīnu pieskarties tik dižu cilvēku dzīvei un atstātajam mantojumam, kā sausais atlikums palika atziņa, ka diži cilvēki veido un maina vēsturi, atstājot tajā savu veikumu. Mēs varam teikt – tas bija Raiņa un Aspazijas laiks.

Gribētos teikt, ka 2015. gads bija arī Krišjāņa Valdemāra gads. Diemžēl Latvijā tas nebija pacelts līdz Raiņa un Aspazijas augstumiem, bet vajadzēja. Labi vēl, ka, pateicoties Ainažu jūrskolas muzejniecēm, žurniecības sabiedrība ja ne vareni nosvinēja, tad vismaz kaut cik cienīgi pieminēja, kā pieņemts teikt, dižā Latvijas žurniecības pamatlicēja, bet precīzāk būtu – Latvijas valsts un Latvijas žurniecības pamatlicēja Krišjāņa Valdemāra 190. dzimšanas dienu. 2. decembrī Rīgas Lielajos kapos pie Krišjāņa Valdemāra atdusas vietas notika Valdemāra 190. dzimšanas dienai veltīts piemiņas brīdis. To atklājot, Aizsardzības ministrijas kapelāns Uģis Brūklene sacīja: „Krišjānis Valdemārs ir viens no veidiem, kā Dievs svētīja Latviju, un Valdemārs godam izpildīja savu misiju.”



VALDEMĀRS AICINĀJUMĀ DIBINĀT KUĢNIECĪBAS SABIEDRĪBU „AUSTRA”

„Grūti nākas iebraukt jaunu ceļu, un kas tik vien var tikt ar veciem ceļiem, tas jau pats zinās, sargies no jaunu ceļu ietaisīšanas. Latviešu tautai no tēvu tēvu laikiem, tā sakot, bij tikai pazīstami ceļi, kas veda uz mežiem, uz paša un kunga laukiem. Tagad ar to nepietiek, tautai jāietaisa ceļi pat pār pasaules lielu lielām jūrām.”



PROGRAMMA „LATVIETIS”

Teodors Zeiferts par Valdemāru rakstīja: „Savam sabiedriskajam darbam Valdemārs uzstāda programmu, kas pastāv no viena paša vārda: Latvietis. Šo vārdu viņš raksta uz sava dzīvokļa durvīm blakām savam ģimenes vārdam. Tā to atrod Krišjānis Barons, vēlāk nonākdams Tērbatā. Viņš ir viens no tiem retajiem, kas šādu uzrakstu saprot. Citi studenti, ne vien vācieši, bet arī latvieši, Valdemāram to ņem ļaunā. Studenti neesot šķirojami pēc tautībām, sevišķi no Baltijas studējošie jaunekļi. Visi viņi baudījuši to pašu izglītību, visi viņi pacēlušies uz tā paša sabiedriskā līmeņa. Izglītību saņemdami vācu valodā, viņi apvienojušies šai tautībā, lai viņi arī cēlušies no kādas tautas celdamies. Bet Valdemārs domāja citādi. Viņš šķīta laiku atnākušū, kad par latvieti neapzīmē vienīgi zemnieku, kad no latviešu zemnieka izaugusi tauta, kas ar saviem pie dažādām šķirām piederīgiem, ciešā kopībā saistītiem locekļiem nostājas blakus citām tautām savā dzimtenē un ārpus tās, sevišķi blakus šejienes vāciešiem. Tas pēdējiem, saprotams, nevarēja patikt. Un arī lielākai daļai latviešu studentu tā nostāties nebija ērti, jo tas nozīmēja saviem vācu studiju biedriem griezt krūtis pretī, doties ar viņiem cīnā. To zināja Valdemārs, to zināja Barons, tāpat Juris Alunāns. Un, kad 1856. g. 14 latviešu studenti stājās kopā, lai kā latvieši par latviešiem interesētos un viņu labā darbotos, tad tas bija notikums, uz kuru grieza vērību ne latviešu studenti vien. Ar to bija latvieši pārgājuši pāri tai robežai, ko viņiem vācieši kā saviem vadāmiem apakšniekiem bija vilkuši. Bija nu gaiši redzams, ka tie vairs negribēja būt ne viņu apakšnieki, ne viņu vadībā. Tādam latviešu inteliģences virzienam viņi stājās pretī visiem līdzekļiem. Bet tas nebija apturams. Visstiprāko atbalstu tas atrada Valdemārā, kas tanī bija spēris pirmo soli. Latviešu studentu pulciņš, kas ap Valdemāru pulcējās, izplatīja savu darbību uz visām pusēm, un, kad tas izklīda, tad uzsāktā darbība dabūja vairāk centru, no kuriem tā turpinājās.”

„ES KAROŠU, KAMĒR KRITĪŠU!”

Valdemāra karsto tautas mīlestību un neapšaubāmo ideālismu apliecina kāda viņa saruna ar Rīgas ģenerālgubernatoru kņazu Suvorovu, par ko stāsta Dr. A. Zandbergs, „Atmiņās par Krišjāni Valdemāru”: „Apbraukājot 1860. g. Baltijas piekrastes, Valdemārs nonāk pie Suvorova, kas, atzīmēdams viņa spējas un spīdošās izredzes, dod viņam padomu izlīgt ar Baltijas muižniekiem. Suvorovs norāda uz sevi, ka viņš ir kņazs, Baltijas ģenerālgubernators, krievu valdības reprezentants un tomēr nevar nekā izdarīt pret Baltijas muižnieku gribu. Kā nu varētu stāties tiem pretī Valdemārs, jauns cilvēks, kam vairāk nav kā gaišs prāts un karsta sirds! Kņazs izsaka savu vēlēšanos dziļi aizkustināts un piesola šai lietā Valdemāram savu palīdzību. Arī Valdemārs sajūt šī priekšlikuma dziļo nopietnību. Bet, brīdī padomājis, viņš ar sirsniģu pateicību noraida doto padomu. Muižnieki nevar ar viņu izlīgt pēc savas sirdsapziņas, nevar atsācīties no varas



un mantas kāres. Un par sevi Valdemārs saka: „Man nav iespējams grozīt savas domas un prātu; man nav iespējams savus ideālus, no kuriem pastāv mana būtība, mīt kājām un pasludināt savu līdzšinējo darbību par kļūdu un netaisnību.” Valdemārs atsakās atraut palīdzību saviem tautas brāļiem, ja viņam iespējams to sniegt. Ja Suворovs paredz censoņa sāktajā cīņā neveiksmi, Valdemārs atbild: „Es karošu, kamēr kritīšu!”

JAUNĀS LATVIJAS DIBINĀTĀJS

Kurzemes gubernators Breverns 1864. gada sākumā ziņoja ģenerālgubernatoram par slepenu sabiedrību „Jaunā Latvija”, pie kuras pieder Valdemārs ar saviem biedriem: „Šīs domātās sabiedrības mērķi izplatīt nepareizus uzskatus par muižnieku stāvokli, par zemes īpašumu, uzmusinot zemniekus uz dumpi. Priekšgalā stāv fanātiķis Valdemārs, darbīgs un kustīgs kā neviens cits, bet ir mazāk izglītots un tāpēc zinātniska rakstura darbus atstāj citiem. Kā „Jaunās Latvijas” dibinātājs viņš daudz runā par savām jaunajām idejām un plāniem, nemitīgi tiekdamies pēc mērķa, ko viņš vienīgi patur acīs un kas viņam top par dzīves uzdevumu. Viņš iet soli pa solim kārtīgi uz priekšu, nenomaldīdamies tukšās iedomās. Visam, ko viņš dara, ir praktisks virziens; tikai viņa gala mērķis nepraktisks: proti, pacelt mazu cilti, kas līdz šim padota svešai kultūrai, atraidot svešas kultūras līdzekļus, par patstāvīgu tautu. Valdemāram pieslēdzas Barons kā uzticams biedrs, vairāk apdāvināts un izglītots, uzņemdamies pamazām galvenos darbus. Šie vīri, apzinīgi vai neapzinīgi, ievirzoties sociāldemokrātiskā strāvā, ņemdami nacionālo apspiešanu tikai par izkārtņi.”



Akadēmiskās vienības „Austrums” Darba svētki. Agra Zihmaņa foto



Beverns savā ziņojumā vēl norāda uz Rodinu Tērbatā, Alunānu Mazsesavā, Vabrovski Stefenhāgena drukātavā, Dinsbergi Dundagā, Feldmani Talsos. Par pēdējiem diviem prasa, lai viņus izsūta: vienu uz Jaunjelgavu, otru uz Jēkabmiestu. Tas arī notika. Ziņojumam sekoja aresti un izsūtījumi „Pēterburgas Avižu” līdzstrādnieku un veicinātāju starpā.

VIŅI BIJA VALDEMĀRIEŠI

Tagad jau mūžībā devušies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskolas beidzēji, kuri sevi sauca par valdemāriešiem. Valdemāra vārds viņiem nozīmēja ko daudz vairāk nekā tikai jūrskolas nosaukumu. Godam nest Valdemāra vārdu – to viņi uzskatīja par sava goda un cieņas lietu, un Valdemārs ir gājis cauri visam viņu mūžam, ko vislabāk apliecina viņu attieksme pret Ainažiem – Valdemāra pirmo jūrskolu, kur kopš astoņdesmito gadu sākuma notika Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskolas absolventu salidojumi.

Vēsturniece un muzejniece Ilze Bernsone bija šo salidojumu iniciatore. Tieši viņai sirmie jūras vilki uzticēja savus dzīves stāstus, atmiņas un domas.

„Katrs no viņiem ir personība, katrs pilnīgi savādāks, bet viņus visus vieno un raksturo precizitāte. Viņi bija izturēti, pieklājīgi, super vienkārši un super intelligenti, ko var nosaukt par dzīves inteliģenci un arī iegūtu inteliģenci. Ja tu uz kuģa esi kapteinis vai vecākais mehāniķis, tad tev ir jābūt stājai. Lūk, stāja ir tā, kas raksturo šos jūrniekus. Noteikti stāja!” Tā valdemāriešus raksturo Ilze Bernsone.

Kad atšķiram enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1850–1950” nodaļu „Kuģinieki”, varam pārlicināties, cik daudzi no šeit iemūžinātajiem jūrniekiem ir beiguši tieši Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskolu. Tie ir lepni latviešu puīši, tās dzimtas un dinastijas, kuras visas kopā pasaulē nesušas Latvijas vārdu, tātad arī Valdemāra vārdu.

Nu 21. gadsimtā arī valdemārieši ir kļuvuši par mūsu Latvijas jūrniecības leģendām, ierakstīti vēstures grāmatās un noglabāti muzeja fondos, bet atmiņas par viņiem ir dzīvas. Un mēs ar tām lepojamies.■



VALDEMĀRS UN MĒS

Jurniecības gilde svētku reizēs allaž piesauc Krišjāņa Valdemāra vārdu. Tāds kā labais tonis, kā svētku nozīmīgumu pastiprinošs akcents. Tā labi skan, visnotaļ patriotiski, piedevām apliecinām, cik šis latviešu dižgars mums ir nozīmīgs. Bet kad pēdējo reizi esam sev uzdevuši jautājumu, ko es personīgi esmu mācījies no Valdemāra, kurš no viņa centieniem sakrīt ar manas dzīves uzstādījumiem, ko es esmu gatavs ziedot tautas un valsts labā, ko es varu dot savai tautai un valstij? Atbildes meklējam un godīgi atbildam katrs pats sev. Šoreiz, Valdemāra 190. dzimšanas dienas noskaņās, uz jautājumu, ko manā dzīvē nozīmē Krišjānis Valdemārs, atbild mums visiem vairāk vai mazāk pazīstami jurniecības darbinieki.

IR VĒRTĪBAS, KURAS STĀV PĀRI GADU SIMTIEM

Vēsturniece, bijusī Rīgas un vēstures muzeja Kuģniecības nodaļas vadītāja ILZE BERNSONE:

„Man tieši kuģniecība saistās ar Valdemāra vārdu. Protams, tās ir Valdemāra iniciatīvas, viņa jūrskolas, bet pāri visam tā ir koka flote. Ja nebūtu radusies burinieku flote, tad ir jādomā, vai būtu nākusi tvaikoņu flote. Lai gan tā bija veca, bet bija. Latvijas brīvvalsts laikā vienīgo jaunuzbūvēto kuģi ledlauzi nosauca Krišjāņa Valdemāra vārdā. Tātad šim vārdam bija svars un nozīme.



Dienas iet, mēs ceram, ka kaut ko svarīgu spēsim atšķirt un saglabāt. No mūsu sīkā darbiņa aiz mums paliek grāmatas, paliek enciklopēdijas, bet ir vērtības, kuras stāv pāri gadu simtiem, paaudzēm un valstīm. Un tāds ir Krišjānis Valdemārs, kurš daudzas svarīgas lietas palaida pasaulē. Arī aicinājumu „Brauciet, latvji, jūriņā, krājiet naudu pūriņā!” pirmais nebija pateicis Valdemārs, bet viņš ne tikai varēja ko pateikt idejas līmenī, viņš arī spēja to pacelt, iznest un realizēt.”



PATRIOTISMS. VALSTISKUMS. LATVIETĪBA

Bijušais Jūras spēku komandieris, bijušais Latvijas Republikas Nacionālo bruņoto spēku komandieris viceadmirālis GAIDIS ANDREJS ZEIBOTS:



„Bībelē ir rakstītas trīs lietas, kuras spējīgs saprast ikviens cilvēks.

Pirmā. Dievs ir vēlējies cilvēkam, ja viņam ir spējas, dotības un amats, tad viņam tas viss ir jāliek lietā un godprātīgi jādara. Mans tēvs man teica: „Ja tu, dēls, kaut ko dari, tad dari to skaisti!” Tikai jau daudz vēlāk uzzināju, ka tie ir Kārļa Ulmaņa vārdi. Tas ir pilnīgi saprotams.

Otrā. Ja tev ir izpratne un spējas, bet, atrodoties amatā, tev nav iespēju, tad nenervozē. Ar savu nervozēšanu tu bendē

savu veselību un neļauj citiem mierīgi dzīvot. Arī tas ir pilnīgi saprotams.

Trešā. Ja tev ir izpratne un spējas, tad tu vari atšķirt pirmo no otrā. Es, piemēram, līdz pat šai dienai to neprotu un nevaru. Bet vienmēr vajadzētu izsvērt, vai tu to vari, vai nevari. Un ja ne, tad tāpēc, ka negribi, vai tāpēc, ka tev nav šādu iespēju. Gandrīz vienmēr dzīves situācijas maiņa pirmajā brīdī šķiet katastrofa, bet to var dzēst, ja tu atrodi savām spējām un zināšanām jaunu pielietojumu. Man ir laimējies, ka strādāju akciju sabiedrībā „Rīgas kuģu būvētava”, un esmu gandarīts, ka manas zināšanas, spējas un iespējas var būt noderīgas. Lai gan vairs neesmu militārajā dienestā, savu formu velku bieži, kad esmu ārpus sava maizes darba. Varbūt esmu pat par daudz aktīvs. Piecus gadus esmu Olimpiskās komitejas loceklis, esmu lielā Ģenerāļu kluba vadītājs, arī viens no sešiem Ordeņu kapitula locekļiem, kurus personīgi izvēlas prezidents un kas ir ļoti pagodinošs un atbildīgs amats, kurā esmu jau astoņus gadus. Sāku pie prezidenta Zatlera kunga, biju pie Bērziņa kunga, un arī Vējoņa kungs mani uzaicināja turpināt šo darbu. Šis ir liels gods un arī iespēja iepazīt Latvijas cilvēkus. Pirms pieņemt lēmumu un pateikt savu „jā” vai „nē” ordeņa piešķiršanai, ir jāiepazīst cilvēks, kuram ordeni piešķirt vai nepiešķirt, un jebkurš no šiem diviem lēmumiem ir ļoti atbildīgs.



Formu velku 14. jūnijā, kad braucu uz Liteni. Ģenerāļu klubs ik gadus organizē pasākumu „Latvijas karavīrs laikmetu griežos”, kura galvenā auditorija ir jaunatne. Pasākums parasti notiek piektdienā pirms 11. novembra – Lāčplēša dienas. Tā ir patriotiskā audzināšana un kopības sajūta.

Un tas, lūk, pavisam dziļi sasaucas ar Valdemāra centieniem un idejām.

Jau 19. gadsimta otrajā pusē Valdemārs teica, ka latviešiem ir jāstrādā kopā, bet mūsu šodienas lielākā nelaime ir tā, ka mēs nevaram kopā strādāt.

Valdemāram visa pamatā bija patriotisms, ko viņš nesa cauri visai dzīvei, sākot ar Tērbatas universitāti, kur viņam uz istabas durvīm bija rakstīts „Latvietis”.

Es caur jaunatni nesu Valdemāra patriotismu un dziļo domu par izglītību. Valdemāram bija nevis vienas dienas redzējums, bet ilgtermiņa skatījums un plānošana, tāpēc viņš spēja paredzēt, kas latviešu tautai ir vajadzīgs tūlīt un kas tai dos labumu arī pēc simt un divsimt gadiem.

Ja tagad runājam par Latvijas valstiskumu, tad vispirms un pārsvarā tikai godinām strēlniekus, kas, protams, arī nav noliedzams, bet pilnīgi nemaz nepieminam Valdemāru, kurš ar savu darbību izvirzīja Latvijas valstiskuma ideju. Rietumnieciskā ievirze – tā bija Valdemāra ideja.

Patriotisms, tautiskums un valstiskums kopā ar vienotības un izglītības ideju arī bija tas pamats, uz kura veidojās gan jūrskolas Latvijā, gan vēlāk arī pati Latvijas valsts. Valdemāra lielais ieguldījums ir spēja ģenerēt idejas un atrast pareizos cilvēkus, kuri šīs idejas varētu realizēt. Viņš bija fantastisks cilvēku pazinējs. Kad es vēl biju Latvijas Jūras spēku komandieris, man bija teiciens: „Cik ilgi es jūsu vietā pildīšu savus pienākumus?” Šķiet, ka Valdemārs, pārfrāzējot manis teikto, spēja atrast tos cilvēkus, kuri vislabāk var realizēt ideju un paveikt darbu. Valdemārs piespēlēja ideju, un cilvēki to īstenoja.

Savulaik operācijas ietvaros kopā ar adjutantu bijām Kosovā, kur mūsu kareivji strādāja Somijas vienības ietvaros. Uz viņu istabas durvīm bija rakstīts „Five finish soldiers” (pieci somu kareivji), bet tur nebija rakstīts – latvieši.

Ja man jautā, kādas ir manas attiecības ar Valdemāru, es pat nezinu, kā uz šo jautājumu atbildēt. Ir daudzas aizmirstas lietas par Valdemāru, un mēs viņu atceramies, kad tas mums pēkšņi ir nepieciešams vai arī svētku reizēs un pasākumos. Un es esmu tikpat apgrēcīgs kā daudzi Latvijā, tādēļ varu tikai teikt – vainīgs, vainīgs, vainīgs un secināt, ka tomēr daudzās lietās, ko esmu darījis, intuitīvi esmu sekojis Valdemāra uzstādījumiem.

Mums Jūras spēkos bija uzstādījums – nekādi dzelži nav svarīgāki par cilvēkiem. Mēs teicām: „Dzelžus mēs dabūsim, ja vajadzēs, bet mums ir jābūt izglītotiem virsniekiem!” Vispirms ir izglītība, tāpēc visi jaunie jūras virsnieki mācījās ārzemēs. Tagad ir pienācis laiks paskatīties vēsturē, izvērtēt un novērtēt to, kas mums atstāts mantojumā.”



DARIET, NEVIS GAIDIET!

Krasta apsardzes dienesta priekšnieks komandkapteinis ARTIS TIRZMALIS:



„Par to, ko manā dzīvē nozīmē Valdemārs, esmu domājis jau tajā laikā, kad vēl mācījos vecajās Latvijas Jūras akadēmijas telpās. Tur katru dienu mūsu acu priekšā bija arī Krišjāņa Valdemāra aicinājums: „Brauciet, latvji, jūriņā, krājiēt zeltu pūriņā!”

Bet, runājot par Valdemāru, man gribētos atgriezties tajā laikā, kad es vēl darbojos grupā „Helsinki 86”. Pirmie avoti, kur nacionāli noskaņotam latviešu jauneklīm smelties atziņas, protams, bija Latvijas pirmā atmoda, tās darbinieki, un vispirms jau Krišjānis Valdemārs. Man ļoti būtiski bija tas, ka Valdemārs pie savām durvīm uzlika uzrakstu „Krišjānis Valdemārs.

Latvietis”. Tas izsaka visu. Es esmu latvietis, es esmu nacionālists šā vārda vispareizākajā un vislabākajā nozīmē. Citas tautas es cienu, bet savu tautu es mīlu. Es nekad neteikšu, ka citi ir slikti, es teikšu, ka latvieši ir labākie, un tas ir tas, uz ko mums vajadzētu tiekties. Pietiek kaisīt pelnus uz galvas! Beigsim! Mēs neesam sliktāki par citiem. Ja saka, ka latvietim labākais ēdiens ir otrs latvietis, tad paskatieties, ko dara vācieši vai dāņi, tur iet vēl trakāk.

Mums vajadzētu pajauties tikai uz to, ka Latvija nepastāvēs, ja nebūs latviešu, un, ja tik ilgi esam izturējuši, tad mums tajos lielajos plānos ir sava vieta. Šobrīd labākais, ko mēs varam darīt, ir nejaukt tos lielos plānus, nemēģināt asimilēties un aizmirst, no kurienes nākam. Acīmredzot jūrniecība un kuģniecība ir viena no mūsu identitātēm. Paskatieties, cik mūsu tautas kultūrā liela nozīme ir jūrai, tāpēc mums ir pamats šīs mūsu jūrniecības tradīcijas turpināt un mācīties no tiem, kuri kaut ko prot labāk.

Ja pagātnē latvieši nebūtu tik stūrgalvīgi un nebūvētu koka pilis, bet, skatoties uz vāciešiem, būvētu mūra pilis, esmu pārliecināts, ka vēstures gaita būtu savādāka. Skatāties to labāko un darām vēl labāk, esam gatavi sacensties, nevis kritizēt cits citu.

Visdrīzāk, ka Valdemārs bija tādās pat domās, jo, latviešiem būvējot tādus pašus un vēl labākus kuģus nekā holandieši to darīja, mēs varējām sisties uz priekšu. Katru reizi, kad lasu par mūsu cilvēku sasniegumiem, mani pārņem lepnums.



Neteikšu, ka Valdemārs ir mana ceļa zvaigzne, bet man ārkārtīgi būtiska ir no viņa iegūtā atziņa, ka jādara, jācīnās. Brauciet jūrīnā, nevis stāviet malīnā! Dariet, nevis gaidiet! Ir jāiet un jādara. Ja mēs kļūdīsimies, lai tā ir, bet nožēlot, ka neesam pat mēģinājuši, tas nav pareizi. Atzīstam kļūdas un ejam tālāk!"

DAROT NOPIETNUS DARBUS, NEVAJAG AIZMIRST HUMORU

Liepājas Jūrnieceības koledžas direktors VLADIMIRS DREIMANIS:

„Krišjāņa Valdemāra dzīve ir praktisks apliecinājums tam, ka viss ir sasniedzams ar paša neatlaidību un entuziasmu. Krišjānis Valdemārs joprojām piesaista kā personība, kas savulaik aizsāka jaunlatviešu kustību. Viņam piemita dziļa izpratne un pārliecība par to, ka latviešiem kā tautai ir milzīgs potenciāls, kas pašiem jāizcīna un jāveido. Viņš uzskatīja, ka latvieši nav apspiesta tauta, kurai visu laiku tikai jāstrādā kā vergiem vai, kā viņš pats teica, kā šveicariem jākalpo lielvarām. Latvieši ir ar prātu un apņēmību apveltīta tauta, kura var sasniegt visu, ko vēlas, un viņa paša rīcība tam ir tiešs pierādījums. Krišjānis Valdemārs lepojās ar to, ka bija latvietis, un, mācoties Tērbatas universitātē, uz savas istabiņas durvīm bija uzlīcis zīmīti „Krišjānis Valdemārs. Latvietis”. Viņš lika saprast, ka Latvijas tautai un latviešiem ir sava vieta vēsturē un tie ir līdzgājēji gan lieliem vēsturiskiem notikumiem, gan tehnoloģiju attīstībai.



Krišjānis Valdemārs Latvijā izveidoja ar jūrnieceību saistītas skolas, kur zināšanas varēja apgūt ne tikai augstdzimušu vecāku atvases, bet arī parastie ļaudis. Par to, ka latvieši prot un var būt jūrnieki, liecina tas, ka 19. gadsimtā Baltijā kuģojošo kuģu virsnieceība sastāvēja no Latvijas virsniekiem. Krišjānis Valdemārs uzskatīja, ka latviešiem ir jāiet jūrā, jo tas ir ģimenes labklājības nodrošināšanas avots, kas joprojām ir aktuāli arī mūsdienās.

Taču, neskatoties uz visām nopietnajām lietām, ko paveica Krišjānis Valdemārs, viņam bija arī lieliska humora izjūta, par ko liecina viņa savulaik dibinātā „Baltijas jūras izsmelšanas biedrība”, kas ne pa jokam satrauca tā laika atbildīgās amatpersonas. Kā arī pierakstītie joki un jautrie stāstiņi. Tāpēc arī mums, ikdienā darot nopietnus darbus, nevajag aizmirst, ka humors un jūrnieks ir divas ļoti saderīgas lietas.



Paldies Krišjānim Valdemāram par ieguldījumu arī Liepājas jūrskolas izveidošanā, kuras tradīcijas ir pārņēmusi Liepājas Jūrniecības koledža, kurai šogad aprit 140 gadu.”

LATVIEŠU GĒNOS IR IERAKSTĪTA JŪRA

LA Jūrnieku reģistra vadītājs JĀZEPS SPRIDZĀNS:



„Latviešu gēnos jūra ir iekšā, tikai šodien cilvēki neuzticas savai iekšējai balsij. Es nepiekrītu tam, ka latviešiem jūrniecība iesākās tikai ar Valdemāra aicinājumu, esmu pārliecināts, ka jūrā iešana sākās daudz agrāk, bet, protams, tas bija savādāk, jo pietrūka nacionālās pašapziņas un izglītības. Valdemārs ir mūsdienīgās izglītības metodikas pamatlicējs. Pats nebūdams jūrnieks, viņš atrada pareizos cilvēkus, kuri, nežēlojot spēkus un naudu, pacēla jūras lietas; pats nebūdams valodnieks, viņš, lai latviešu valodā iespējami skaidrāk varētu izteikt domu, pielika pūles un meklēja iespējas latviešu valodā radīt jaunus vārdus un jaunus izteiksmes stilus.

Gandrīz divsimt gadu, tas, protams, ir bijis tik sen un ir tik tālu, ka mūsdienu cilvēkam nākas grūti to pat aptvert, savukārt šodienas ir tik strauja, intensīva un aizņemta visādā ziņā, ka, šķiet, nav vietas svaigai elpai un jaunām idejām.

19. gadsimta vidū bija daudz vietas jaunām idejām, un Valdemāram kā ideju ģeneratoram bija paveicies piedzimt īstajā laikā. Valdemārs aicināja latviešus iet jūrā, un latvieši šim aicinājumam atsaucās. Mēs tagad aicinām latviešus braukt jūrā, bet viņi ne, viņi brauc uz Īriju un Angliju.

Manas attiecības ar Valdemāru ir tādas, ka esmu atsaucies viņa aicinājumam iet jūrā un vairāk nekā divdesmit gadus tur nostrādājis. Nevienu dienu nenožēloju savu izvēli. Es nemīlu jūru no krasta, jo no krasta tā reti mēdz būt skaista. Skaisti ir tad, kad jūras ir rāma, skaisti ir vētrā, kad viss iet pa gaisu, kad tu jūti, kāds tas ir spēks, un tu pret to esi pilnīgi bezspēcīgs. Vari izdarīt visu pareizi un labi, bet tavs liktenis tik un tā būs atkarīgs no kaut kā augstāka.”



SPĒJA REDZĒT BILDI KOPUMĀ

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ:

„Ir tik ļoti daudzas jomas, kurās Valdemārs ir darbojies, un varbūt tā nav bijusi iedziļināšanās detaļās, bet spēja redzēt bildi kopumā, tagad to sauc par ilgtspējīgas attīstības stratēģiju. Un tas ir tieši tas, kas nepieciešams vadītājam, un man tas ļoti imponē, tāpēc varu teikt, ka man patīk Valdemāra skatījums uz dzīvi.”

JĀMĀCĀS VALODAS UN JĀAPPLAŠINA APVĀRŠŅI LJA valdes priekšsēdētāja padomnieks ANSIS ZELTIŅŠ:

„Latvija ir tik liela, cik nu tā ir, un latvieši esam tik, cik nu esam. Mums varbūt tas var nepatikt, bet, ja gribam izsisties, darboties, attīstīt biznesu un dzīvē kaut ko panākt, mums jāmacās valodas. Tas nozīmē – jāpaplašina apvāršņi, uz ko pirms tik ļoti daudziem gadiem aicināja Valdemārs. Šajā ziņā nekas nav mainījies, un man patīk viņa redzējums par valsts attīstību.”

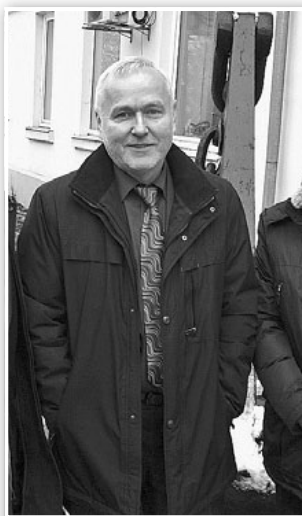


Ansis Zeltnis (pa kreisi) un Jānis Krastiņš.

TAGAD MŪSU UZDEVUMS IR AUDZINĀT JAUNATNI

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieru arodbiedrības priekšsēdētājs IGORS PAVLOVS:

„Krišjānis Valdemārs ir viens no slavenākajiem mūsu zemes dižgariem, no vienas plejādes ar Krišjāni Baronu, Ati Kronvaldu, Ausekli, Andreju Pumpuru un citiem jaunlatviešiem, kurš devis lielu ieguldījumu tautas nacionālās pašapziņas celšanā, kultūras un izglītības veicināšanā. Uz mani dziļu iespaidu atstājis kāds fakts no viņa dzīves: kad Valdemārs mācījās Tērbatas universitātē, pie savām studenta istabas durvīm viņš piestiprināja vizītkarti: „Krišjānis Valdemārs. Latvietis”. Ņemot vērā tā laika politisko un sociālo situāciju cariskajā Krievijā un tostarp arī Latvijā, kur to vēl vairāk sarežģīja vācu ietekme, tas bija drosmīgs solis, kas apliecināja viņa apņēmību cīnīties par savas tautas nacionālo atmodu.”





JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

Manā ieskatā Krišjānis Valdemārs bija ģeniāls cilvēks, un es kā jurnieku arod-
biedrības vadītājs ārkārtīgi augstu vērtēju tos diženos darbus, ko viņš veicis
Latvijas jurniecības attīstības labā, jurniecības izglītības veicināšanai šajā zemē,
kam Dievs devis jūru. Būdams vispusīgi izglītots cilvēks, viņš saprata tautsaim-
niecības attīstības nozīmi, apzinājās, kādus augļus tā var dot, veicinot tautas
garīgo izaugsmi, vedot tautu pie gaismas un turības. Krišjānis Valdemārs bija ne
tikai Latvijas „jurniecības tēvs”, kā viņš visbiežāk tiek dēvēts, bet arī tautas pirmās
atmodas galvenais ideologs. Un bez pirmās atmodas nebūtu arī trešās.

Tā kā savulaik Krišjānis Valdemārs ilguš gadus strādāja atbildīgos amatos
Sanktpēterburgā, mēs būtu priecīgi, ja šajā pilsētā mūsu slavenajam novad-
niekam uzstādītu piemiņas plāksni.

Tagad mūsu uzdevums ir audzināt jaunatni, popularizējot Krišjāņa Valde-
māra diženo veikumu. Sabiedrība sekmīgi attīstās, ja liek lietā tādu izglītotu un
tālredzīgu, savas tautas uzplaukumam uzticīgi kalpojošu cilvēku iestrādes.”

* * *

Krišjānis Valdemārs mira 1891. gada 7. decembrī Maskavā. No viņa atvadījās
visa Maskavas augstākā sabiedrība, gubernatoru un pilsētas galvu ieskaitot.

Rīgā viņu izvadīja latviešu tauta – savā pēdējā gaitā Krišjānis Valdemārs
lika nodrebēt kā vāciešiem, tā krieviem, jo vēl nekad Rīga nebija pieredzējusi
tik grandiozas atvadas. Bet līdz brīvībai tobrīd bija atlicis nedaudz vairāk par
gadsimta ceturksni...■



MANS GARA ARISTOKRĀTS IR KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS

Gara aristokrāta nominēšana nāk no tautas dzejnieka Imanta Ziedoņa. Gluži tāpat kā „garainis, kas veicina vārīšanos”. Šāds „garainis”, man atnākot no dienesta tālajā Vidusāzijā, otrajā kursā bija latviešu literatūras vēstures pasniedzējs Gunārs Bībers. Toreiz vēl docents, tagad – profesors, kurš mums stāstīja par Krišjāni Valdemāru. Tās bija lekcijas, kā tagad moderni teikt, ar pievienoto vērtību. Proti, tautsaimnieciskajā, īpaši jūrlietu aspektā. Skrēju uz fakultātes bibliotēku, lai uz trim dienām dabūtu mājās lasīt Antona Birkerta monogrāfiju „Krišjānis Valdemārs un viņa centieni” (1925). Pārrakstīju, jo kopēšanas tehnikā tajos laikos bija aiz septiņām atslēgām. Krišjānis Valdemārs mani uzrunāja! Laikam iedarbojās Ainažu jūrskolas muzejā redzētais, „Mazvilņu” tuvums jūrai un, neapšaubāmi, radu raksti. Biju taču zvejnieka Hugo Krūmiņa mazdēls un tālbraucēja kapteiņa Imanta Vikmaņa krustdēls. „Valdemāra lieta” varēja uzņemt apgriezienus.

Universitātes gadi lieliski sakrita ar Atmodas laiku. Latvijas Kultūras fonda aktivitātēs pēc Egona Līva un Arvja Popes iniciatīvas dzima Jūrnieceības vēstures kopa. Ceļu uz to atrada filozofs Kārlis Lūsis, jo Zinātņu akadēmijā tolaik sākās



Gints Šimanis (pirmajā rindā pa kreisi) gadskārtējā
Krišjāņa Valdemāra lasījumā konkordijā „Valdemārija”.



vesela programma jaunlatviešu kustības rehabilitēšanai. Viņi vairs nebija „buržuāziskie nacionālisti”. Kopā ar Kārli Lūsi sākām stutēt „Valdemāra lietu” – aizsākās Krišjāņa Valdemāra akadēmiskie lasījumi, ko tagad pārņēmusi konkordija „Valdemārija”, sastādījām un izdevniecībā „Avots” nodrukājām Krišjāņa Valdemāra rakstu izlasi „Tēvzemei” (1991). Tas bija pirmais Valdemāra darbu izdevums pēc Otrā pasaules kara Latvijā.

Ko esmu mācījies no sava gara aristokrāta? Pirmkārt, mērķu skaidrību. Nav jēgas darboties bezjēdzīgi, bez ideāliem un nākotnes vīzijām. Protams, sāncenšiem tas var būt arī sāpīgi. Tādēļ nevēlos būt padotā statusā, jo neviens jau nespēj samierināties ar padotā ampelmaņa lomu stulba priekšnieka vadībā. Par laimi, padotību tomēr var arī neizvēlēties, ceļus ejot patstāvīgi, kaut vienatnē.

Otrkārt, nekas nav būtiskāks par cilvēkmīlestību. Ja Valdemārs tā nemīlētu savus līdzcilvēkus, viņš neaicinātu tos iet jūrā, dibināt kuģniecības sabiedrības, veidot bibliotēkas, kopt dzimto valodu un mācīties svešvalodas. Iniciatīvu vākt tautasdziesmas Krišjānim Baronam taču deva Valdemārs.

Treškārt, dots devējam atdodas. Ir lietas, ko nevar izsvērt naudā. Tāda ir arī „Valdemāra lieta”. Paldies visiem, kas to ir sapratuši!■

Gints Šimanis



BŪT ĪSTAJĀ LAIKĀ UN ĪSTAJĀ VIETĀ

Mēdz uzskatīt, ka nav neaizstājamu cilvēku. Un tā arī ir, jo neviena vieta jau tukša nepaliek, bet pēc būtības nevienu cilvēku nevar aizstāt, jo nāks cits, un tas būs pavisam cits cilvēks un cits stāsts. Labāks vai sliktāks, bet citādāks gan.

2015. gada 30. oktobrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības nodaļas vadītāja Ilze Bernsone pavilka svētru savam darba mūžam un, uzsākot mūsu sarunu, teica, ka pie sevis apņēmusies: šī būs viņas pēdējā publiskā uzstāšanās, bet tas gan nenoziņmējot, ka viņa pilnībā noiešot pagridē. Tā kā arī šogad esmu atstāta Jūrnieceības gadagrāmatas redaktora amatā, man ir ļoti skumji, ka Ilze kategoriski atteicās



Ilze Bernsone pie sava rakstāmgalda pēdējā darba dienā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības nodaļā.

uzrakstīt savu kārtējo rakstu gadagrāmatai, jo apzinos, ka jūs noteikti vēlējaties izlasīt precīzo, līdz pēdējam burtam nostrādāto interesojošo stāstījumu par kādu no jūrnieceības vēstures tēmām. Viņa taču to ir darījusi divdesmit piecu gadu garumā – no pašas pirmās gadagrāmatas, kad aizsāka daudzus stāstījumus, un viens no tiem ir par to, ko glabā muzeja fondi. Pirms divdesmit pieciem gadiem Ilze rakstīja, ka „Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļā glabājas apmēram divdesmittūkstoš materiālu – stāstījumu un aprakstu par cilvēku un kuģu likteņiem, ostām, navigācijas zīmēm un daudzām citām ar jūru un kuģniecību saistītām tēmām”. Gadu gaitā muzeja fondi ir papildinājušies, klāt nākuši jauni eksponāti un jūrnieceības likteņu apraksti. Bet šogad man jūs jāapbēdina, jo pašlaik un, kā apgalvoja Ilze, arī tuvākajā nākotnē viņa neko npublicēs. Kas būs pēc gada? To nu mēs nevienam nezinām, jo droši varam runāt tikai par to, kas bijis. Bet bijis piepildīts Ilzes Bernsones darba mūžs. Un tas ir pavisam droši.



Rīgā, ap 1952. gadu. Vīsa dzīve vēl priekšā.

KUGNIECĪBAS MUZEJĀ BEIDZIES ILZES BERNSONES LAIKMETS

„Man ir piecdesmit gadu ilgs darba stāžs, no kuriem četrdesmit trīs nostrādāti Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, un no tiem trīsdesmit seši par Kuģniecības nodaļas vadītāju. Vienreiz taču ir jāmet miers. Pirmkārt jau sevi dēļ un, otrkārt, apkārtējo dēļ. Tik daudz ir redzēti cilvēki, kuri to strīpu nav mācējuši novilkst, un tad reizēm kļūst viņu žēl un mazliet tā kā neērti, jo viņi nesaprot, ka apkārtējie tos sāk slavēt vecuma, nevis nopelnu dēļ,” skaidro Ilze.

Atbildot uz manu jautājumu, vai viņa ir rūdīta vēsturniece, Ilze atzīstas, ka tie būtu meli, ja viņa teiktu, ka vēsture viņu patiešām interesēja un patika.

„Nepatika,” strikti, tā, kā tikai viņa to prot, nosaka Ilze. „Es biju eksakts cilvēks, mana stiprā puse bija matemātika, tāpēc nebūt neesmu nekāds tūdaliņš.”

Bet, pirms stāstīt par profesijas izvēli un turpināt sarunu, Ilze teica: „Es tomēr vēlētos nelielu ievadu. Esmu dzimusi rīdziniece, un ne pirmajā paaudzē. Manā ģimenē, īpaši mammai, bija tādas vērtības, ka cilvēks bez augstākās izglītības nevar. Viņa pati pirms kara bija beigusi vēstures fakultāti, lai gan kara un ģimenes dēļ savā specialitātē nebija strādājusi. Vecaistēvs no tēva puses bija viens no korporācijas „Tālavija” dibinātājiem, arī ar augstāko izglītību. Tēvs, citi radi, tagad arī māsas dēls, visi ir bijuši „tālavieši”. Es nāku no šādas ģimenes, tāpēc skaidrs bija viens – bez augstākās izglītības nevarēšu iztikt arī es.”

BET KĀPĒC TAD VĒSTURE?

Izvēle bijusi netīša, jo vidusskolas pēdējās klases pēdējā ceturksnī, kad citi klasesbiedri cītīgi gatavojušies eksāmeniem, Ilze, kura bija Latvijas jaunatnes vieglatlētikas izlasē, trenējās sporta nometnē un no gala eksāmeniem bija atbrīvota. Netīšām, varētu teikt, pat nejauši izvēlējusies vēsturniekus, vairāk, lai izpatiktu vecākiem, un arī iestājeksāmeniem bijis vieglāk sagatavoties.

Sarunas laikā Ilze vairākas reizes atzīstas, ka ļoti svarīgas lietas viņas dzīvē notikušas nejauši, lai gan, gandrīz divdesmit piecus gadus pazīstot Ilzi, man pat prātā nevarēja ienākt, ka tā Ilze, kuru es pazīstu, varētu paļauties uz nejaušībām. Un joprojām esmu pārliecināta, ka tās vairāk bijušas likumsakarības – īstajā



laikā sastapti cilvēki vai piedzīvotas situācijas, kas mainījuši dzīves plūdumu.

Kad vēl studiju gados Ilze pavisam nejauši piedāvāta vēstures skolotājas vieta 11. vidusskolā, tagadējā Franču licejā, viņa piekritusi un bijusi pārliecināta, ka tur nostrādās visu mūžu, jo padevies darbs ar jauniem cilvēkiem un patikušas aktivitātes. Uz laiku Ilze kļuvusi par direktora vietnieci audzināšanas darbā, bet, kad vajadzēja saņemt Drošības komitejas apstiprinājumu, tāds netika dots.

„Divas reizes es tādu spiedienu esmu izjutusi. Pirmo reizi, kad mani skolā neapstiprināja direktora vietnieces amatā, un otro reizi, kad, jau strādājot muzejā, vajadzēja braukt uz muzejnieku simpoziju Austrijā, un mani turp nepalaida. Labs draugs, kurš strādāja *orgānos*, skaidri pateica, ka mani netaisīti tātēr, ka radi ārzemēs. Bet es to daudz nepārdzīvoju. Bija, kā bija. Tagad daudzi ar tādu kā sāpi atceras, ka krievu laikos daudz cietuši. Es necietu, biju jauna un pieņēmu, ka tas tā ir.”

VAI ES VISPĀR TUR VĒLOS BŪT?

Šādu jautājumu izmisusi sev uzdeva Ilze, kad nākamajā dienā vajadzēja iet uz pārrunām ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktori. „Muzejā es nonācu pavisam nejauši,” Ilze stāsta par kārtējo nejaušību, bet manā interpretācijā



Ap 1956. gadu. Mana ģimene. Priekšplānā mamma, māsa Rūta un papus.



1970. gads. Šī bilde bija žurnālā „Padomju Latvijas Sieviete”.

Mana draudzene bija žurnāliste, un, ja pie rakstiem par pedagogiem vajadzēja ilustrāciju, es biju modele. Bet vispār šī ir mana pirmā nopietnā darba vieta Rīgas 11. vidusskolā.



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



1980. gads. Ekspedīcija Kolkā. No kreisās: Juris Siks, Ilze Bernsone, Aigars Miklāvs un Klāra Radziņa.



Ap 1978. gadu. Ilze un Juris ekspedīcijā Kurzemē.

par likumsakarību savā dzīvē. „Manai kursa biedrenei, kura pēc dabas bija lēnīga, darbs muzejā ļoti patika. Nejauši satikāmies, iegājām kafejnīcā, un es tikai tā starp citu saku, ka laikam iešu prom no skolas, jo skolā sagādīšanās dēļ notikuši daži pārpratumi, uz ko viņa – bet mums muzejā ir brīva vieta. Tolaik dabūt darbu muzejā nemaz nebija tik viegli, jo gribētāji stāvēja rindā. Viņa mani bija ierunājusi direktorei, arī pārrunas bija sekmīgas. Sāku strādāt muzejā, un manā izpratnē sākās šausmas. Pēc aktivitātēm skolā, kad dzīve bija piepildīta, piedevām es meklēju iespējas, kā vēstures stundas padarīt interesantākas, sākās lēns muzeja ritms: cil-

vēks apgūst ekspozīcijas, bet pa dienu sēž pie galda un lasa grāmatas. Man tas šķita briesmīgi, tomēr četrdesmit trīs gadus es muzejā aizkavējos.”

Teiktais par aizkavēšanos, protams, jāuztver kā ironija, ko Ilze visai meistarīgi prot pielietot tad, kad jāpasaka nopietnas lietas vai jāraksturo kāda situācija, bet varbūt arī tad, kad tik ļoti negribas parādīt savu sentimentalitāti, ko viņa nu nemaz nav pieradusi izrādīt.

JAUNĪBA DARA SAVU

Kad Ilze ienāca muzejā, tur strādāja daudz jauniešu. Nodaļu vadītāji gan bijuši pieredzējuši muzejnieki, izņēmums tikai Kuģniecības nodaļa, kuras priekšnieks bijis tikko no dienesta armijā pārnākušais Juris Siks, kurš nu jau piecpadsmit gadus ir Ilzes laulāts vīrs.

Tolaik Ilzei bija divdesmit pieci, Jurim divdesmit septiņi. „Mēs nācām ar savām idejām. Sākām braukt ekspedīcijās. Tagad es, protams, negribētu braukt



prom no mājām uz veselu nedēļu, bet tolaik tas bija tik aizraujoši, mēs abi bijām jauni, kāpēc ne?”

Ilze atzīst, ka tieši ekspedīcijās viņa iemācījusies strādāt ar cilvēkiem un komplektēt krājumus. Tas bija tikai normāli, ka vienā dienā tikās ar desmit un varbūt vēl vairāk cilvēkiem, bet nevarētu gan teikt, ka tas ir bijis viegli, jo darišana bija ar kurzemniekiem. Vidzemes pusi apguva Ainažu muzejnieki Jānis Strods un Edgars Blūmfelds, bet pa Kurzemes pusi darbojās Ilze ar Juri.

„Un tā desmit gadus,” saka Ilze. „Savācām vismaz tūkstoti, un ne jau šādus tādus, bet ļoti vērtīgus materiālus.”

Šķiet, Ilzei un Jurim bija ļoti paveicies, jo izrādās, ka septiņdesmitajos gados vēl bija tik daudz neapzināta un tik daudz vērtīgu materiālu, ar ko papildināt muzeja fondus. „Bija tā, ka tie cilvēki, kuri mūs visvairāk interesētu, jau bija miruši, bet dzīvi bija viņu bērni, kuri tagad arī jau aizgājuši mūžībā. Kurzemes puse ir īpaši inte-

resanta ar to, ka 19. gadsimta otrajā pusē un 20. gadsimta sākumā tur notika ļoti liela burinieku būve. Tas bija izcils process, kura laikā uzbūvēja ap piecsmiņt piecsmiņt burinieku, kas varēja kuģot tālajos reisos. No tā arī cēlies nu jau iedzīvojamais teiciens „koka kuģi, dzelzs vīri”. Arī tad, kad Juris aizgāja strādāt uz Zinātņu akadēmiju un mani, pavisam vēl jaunu un piedevām sievieti, ielika par nodaļas vadītāju, mēs turpinājām braukt ekspedīcijās. Tad jau bija izveidojusies vesela komanda, kas piekrasti no Lapmežciema līdz leišu robežai desmit gados izbrauca: arhitekts Egons Bērziņš, fotogrāfs Andis Štambuts, vēsturniece Madara Strautniece un manas nodaļas darbinieki, no tagadējiem Aigars Miklāvs un, protams, mums pievienojās arī Juris, kurš prata izkārtot brīvu laiku.”

No ekspedīciju laika palikuši ne tikai muzejam iegūtie eksponāti, bet arī iegūtās atziņas. Viena no tām: tas, kurš meklē, tas atrod. Nereti gadījies – iera-
dušies pie kāda mājās, un cilvēks saka: ko tad jūs te varat atrast, pie mums jau bija no vietējā novadpētniecības muzeja. Bet rīdzinieki nemeta plinti krūmos un atrada pat unikālas lietas, kurām vietējie nebija veltījuši pietiekamu uzmanību.



1984. gada 26. oktobris. Muzeja ekspozīciju zālē uzrunāju bijušos K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventus, vēlākos kapteiņus un mehāniķus, tagad jau veterānus.



Man 50. Mana nodaļa, svinot 50 gadu jubileju muzejā 2007. gada 27. janvārī. No kreisās: Roberts Kaniņš, Andris Cekuls, es pati, Aigars Miklāvs un Inta Kārklīņa, kā arī kuģu modeļu meistars un restaurators Mārtiņš Maike.

Juris, būdams lauku puika, pazina lietas un spēja nošķirot vērtīgo no nevērtīgā: šis mums noteikti noderēs, jo ir gabals no kuģa. Ilze ar humoru stāsta, ka arī viņa nav vēlējusies palikt Jurim iepakālus un metusies vecajos krāmos iekšā. Atradusi kādu fragmentu – jā, šo mums vajadzētu apskatīt, bet tad pienāk Juris, paskatās un jautā: vai tu zini, ka šī lieta ir no zirga piederumiem?

Vēl kāda atziņa. Cilvēki ir dažādi, ar viņiem

jāprot sarunāties un atrast pareizo pieeju. Un kur nu vēl, ja jāatrod kopīga valoda ar kurzemniekiem, kurus *ierunināt* nemaz nav tik viegli. „Tas nav nekāds mīts,” atzīst Ilze. „Tā ir balta patiesība. Bet, redzi, ja mēs pie cilvēkiem ietu tā ļoti nopietni un sāktu viņus pratināt, tad laikam jau nekas prātīgs nesanāktu. Bet mēs bijām jauni un atvērti, un cilvēki mums atbildēja ar atvērtību.”

Taču kāds gadījums, kurš īpaši iespiedies atmiņā, līcis apjaust, cik trausla ir robeža, kuru pārkāpjot, pat ja tā nemaz nav domāts, var dziļi ievainot otru cilvēku.

„Tas bija vēl tad, kad muzeja direktora vietniece bija visnotaļ pozitīvā Beāte Krajevskā – zinoša un stingra, cilvēks ar pieredzi. Bija reizes, kad braucām vienas dienas ekspedīcijās, un vienā tādā reizē kopā ar Krajevsku bijām Engurē pie ļoti slavenā kapteiņa Andreja Lonfelda kundzes. Pats kapteinis jau sen bija represēts un nebija starp dzīvajiem. Kundze mums rāda visas interesantās lietas, un Krajevskā saka: „Ak, kas jums par krēsliem! Un kas par bildēm!” Un to visu viņa saka savā nopietnajā balsī. Kundze skatās uz mums un bijīgi klusē. Starp citu, viņas mājā bija ierīkota pat kapteiņa kajīte. „Un to kajīti arī vajadzētu dabūt muzejam,” piebilst Krajevskā. Diena pagāja, mēs visu nofiksējām, sabildējām un devāmies mājup, bet pēkšņi viens no mūsējiem apķeras, ka pie kundzes aizmirsis savu portfeli, un mēs ar Juri, kā jau jaunākie, skrienam portfelim pakā. Un ko mēs redzam? Kapteiņa kundze sēž sakņupusi un raudādama jautā: „Un kad tad nāks mani ņemt ciet?” Tā man bija kolosāla mācība, kā vajag un kā nevajag runāt ar cilvēkiem. Gads pa gadam, un nāca arī pieredze, kā jāstrādā ar



cilvēkiem. Piesakās kāds, kas vēlas atnākt uz muzeju un kaut ko viņam šķietami vērtīgu atnest, bet man pilnīgi nemaz nav garastāvokļa ne ar vienu tikties un sarunāties. Tādās reizēs es sev teicu: Ilze, noliec malā savu garastāvokli! Nomaini seju! Ir jāsaprot, ka cilvēks nāk uz muzeju, viņš nāk darīt muzejam un kuģniecības vēsturei laipnību.”

KAD VAJADZĒJA VAIRĀK NEKĀ CITIEM

„Kad nācu strādāt uz muzeju, vienīgais, ko zināju, bija tas, ka ir tvaikoņi un burinieki. Biju pilnīga nulle, bet dūša bija liela, jo vienmēr likās, ka man vajag vairāk nekā citiem, man jābūt pirmajai,” par sevi saka Ilze.

Varbūt tieši šis iekšējā nemiera gars bija tas, kurš Ilzei arvien lika meklēt kaut ko jaunu, arī tad, kad ekspedīciju laiks bija sevi izsmēlis. Un Ilzei izdevās tas, par ko viņu var apskaust vēsturnieki un dokumentālisti. Tēlaini runājot, Ilzei Bernsoni izdevās noķert vēju burās, un tā nu nav nekāda nejaušība, bet gan likteņa piespēlēta iespēja. Un, paldies Dievam, Ilze bija istajā laikā istajā vietā.

„Es sapratu, ka man bez rutīnas darba ir vēl kas vajadzīgs. Dzima doma rīkot salidojumus, mēģinot sapulcināt Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventus. Mani brīdināja, ka Rīgā tas neies cauri un to neizdosies realizēt, jo aizliegs Drošības komiteja. Ainažos jā, bet Rīgā ne. Pirmos salidojumus organizēju svētdienās, un mana pirmā direktore Līvija Blūmfelde, kura bija inteliģences un gudrības kalngals, vienmēr piedalījās šajos pasākumos, tāpat kā Klāra Radziņa, kura direktores amatā nomainīja Līviju Blūmfeldi. Vecajiem valdemāriešiem šie pasākumi patika. Es viņus visus uzrunāju par kapteiņiem, bet vēlāk gan izrādījās, ka visi nebūt nav kapteiņi. Bieži vien tie klusākie vēlāk kļuva par pašiem nozīmīgākajiem, bet man kā muzeja darbiniekam īstais darbs sākās jau pēc salidojuma. Pagāja laiciņš, kāds zvana un saka: jūs teicāt, ka muzejam būtu vajadzīgs un interesētu tas un tas. Un tā pa vienam ar šiem cilvēkiem tikos, un teikšu atklāti, ka viņi man kļuva kaut kas daudz vairāk nekā tikai vecie jūrniece. Šie vecie jūrniece kļuva par draugiem, kaut piederēja manu vecāku paaudzei, un no viņiem muzejā ienāca *super* kolekcijas. Pirmajā brīdī liekas necils papīrītis, bet izrādās, ka ļoti vērtīgs dokuments. Muzejā ienāca neskaitāmi daudz fotogrāfiju. Ja runājam par Latvijas pirmskara tirdzniecības floti, tad varam lepoties, jo muzejā ir pilnīgi visu kuģu attēli. Bet bija arī materiāli vērtīgas lietas, piemēram, Paula Brašķa zelta pulkstenis, ko viņš saņēma kā labākais absolvents, beidzot Valdemāra jūrskolu. Visus tos valdemāriešus, kuri dzīvoja Latvijā, es ne tikai zināju pēc vārdiem un uzvārdiem, bet personīgi pazinu.”

Nāca Atmodas laiks un uz Latviju sāka braukt arī tie Valdemāra jūrskolu beigšie, kurus liktenis bija aizvedis prom no dzimtenes. Viņi par savu pienākumu uzskatīja aiziet uz Kuģniecības muzeju, un, kā saka Ilze, nāca nākošā epopeja. Patiesību sakot, muzeja fondi papildinājās ne tikai ar valdemāriešu pienesumu



JURNIECĪBAS SAVIENĪBA



1998. gada 28. aprīlis. Enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1850 – 1950” prezentācija. Ceļu sāk mūsu vairāku desmitu gadu darbs. Visus autorus un mani sveic galvenais materiālais un morālais atbalstītājs Andris Kļaviņš.



1999. gada 1. oktobris. Noslēgta vienošanās par darba uzsākšanu pie otrās enciklopēdijas, ko tautās laida 2003. gada 15. decembrī. Saskandinām glāzes ar Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidentu Antonu Ikaunieku. Bez viņa nebūtu arī abu enciklopēdiju.

no tiem cilvēkiem, ar kuriem liktenis mani saveda kopā, esmu pavadījusi arī pēdējā gaitā.

Daudzi mana vecuma cilvēki saka: mēs nedrīkstējām, nevarējām, neļāva. Protams, ļoti daudz ko nedrīkstēja un neļāva, tomēr ļoti daudz ko mēs, gudri rīkojoties, darījām. Ja godīgi, tad, organizējot šos salidojumus, es pat neapzinājos, kas man varētu draudēt. Bet liela daļa jau paši neko negribēja un nedarija. Nu, kaut vai ar tām pašām ekspedīcijām, vieglāk taču būtu dzīvot, lieki nepiepūloties. Jautājums – vai tev to vajag, tev taču algu tāpat maksā? Sēdi pie galda

vien. Tā ar Arvalda Kalniņa gādību no Kārdifas uz muzeju atceļoja Latvijas jūrniecības vēstures arhīvs. Kad atzīstos, ka ar baltu skaudību domāju par to, kā Ilzei ir laimējies caur Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas absolventiem ne tikai pieskarties tik svarīgai Latvijas jūrniecības vēstures sadaļai, bez kuras apzināšanas mēs būtu pavisam nabagi, bet arī dokumentēt un iemūžināt viņu liecības, Ilze atkal piesauc tās nejaušības, pateicoties kurām tas viss varēja notikt.

„Pirmkārt, man ir palīdzējis laiks un visas nejaušās sakritības. Kaut vai tas, ka nonācu muzejā, kaut nebūt nebiju muzeja cilvēks, bet par tādu kļuvi, izejot pamatīgu dzīves skolu. Valdemāriešus sāku kopā pulcēt 1981. gadā, un tā vēl desmit gadus tas turpinājās. Daudzus



skaistās telpās un strādā pie savas mīļās tēmas, neviens jau neliel skriet ar pieri sienā. Bet man ir tāds raksturs. Tagad to vien klausos – nav finansējuma. Ja atceiros salidojumus, tad taču nebija runa par kaut kādām naudām. Katrs atnesa kādu bundžu ar salātiem, kāds nopirka maizi, kāds pa *blatu* sarunāja sviestu, un smērējām maizītes. Kalniem. Arī paši valdemārieši līdzī ņēma groziņus. Man pat prātā nevarēja ienākt doma, ka es nekādu salidojumu netaisīšu, jo nav finansiālā atbalsta!”

UZŅĒMOS, KAŅŅT VARĒJU TO NEDARĪT

Grāmatas – tā pašas Ilzes vārdiem varētu raksturot nākamo posmu, lielo uzsvāru liekot uz abām Latvijas jūrnieceības vēstures enciklopēdijām. Desmit gadi pavadīti ekspedīcijās, desmit gadi, organizējot salidojumus. Tikai likumsakarīgi, ka vajadzēja nākt kādam jaunam izaicinājumam, jo Ilzes iekšējais dzinējs mieru nepazīna. „Paskaitīju, iznāca, ka esmu



Ceļā dodas enciklopēdija jaunatnei „Latvijas jūrnieceība”.

Tā ir vēl viena man ļoti mīla grāmatiņa. Mēs abi ar vīru Juri Siku rakstām pateicības vārdus Imantam Burvim, mūsu enciklopēdijas atbalstītājam.



2005. gads. Man ordenis. Nu, ko vēl dzīvē (darbā) var vēlēties! Labajā rokā NBS piemiņas medaļa, ko man kā kuģa „Saule” krustmātei kopš 1994. gada pasniedza 2004. gadā, atzīmējot Latvijas Kara flotes 85. gadadienu. Kreisajā rokā Atzinības krusts, kas saņemts 2005. gada 3. maijā.



JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Jura Sika izstādes „Ar sarkanbaltsarkano karogu mastā” atklāšana Latvijas Kara muzejā 2007. gada 18. maijā. Esmu kopā ar tuvākajiem sadarbības partneriem Jāni Bērziņu un Antonu Vjateru, kuri gadu gaitā kļuvuši par draugiem.



2000. gada 10. maijā kopā ar Antonu Vjateru un Miķeli Elsbergu.



Kopā ar Gaidi Andreju Zeibotu.

sarakstījusi deviņas grāmatas – citu lielāku un biezāku, bet cita tikai tāda brošūriņa vien,” saka Ilze. Protams, sarakstam vēl jāpieskaita tās 22 Latvijas jūrniecības gadagrāmatas, kuru veidošanā un rakstu sagatavošanā viņa ir piedalījusies. Patiesību sakot, lai dokumentētu laikmetu, notikumus un cilvēku dzīves, ir nepieciešams kas daudz lielāks un vairāk, nekā tikai vēlēšanās vai ambīcijas. Tur klāt jābūt dziļai izpratnei un zināšanām, smalkjūtībai un neatlaidībai, spējai uz klausīt un saprast. Ja vēlaties, pat misijas apziņai: ja ne tagad, tad kad, ja ne es, tad kas?

Ilzes grāmatniecības darbs iesākās ar Edgara Blūmfelda, starp citu, arī viņš kādu laiku muzejā ir vadījis Kuģniecības nodaļu, aicinājumu iesaistīties grāmatas veidošanā par Latvijas tirdzniecības floti. Blūmfelds jau ilgu laiku par šo tēmu bija pētījis arhīvu materiālus, bet ar tiem vien grāmatai nebūtu pieticis.

„Viņš jautāja, vai muzejs nebūtu ar mieru



iesaistīties, un mēs abi ar Aigaru Miklāvu piekritām. Aigars ir absolūts arhīvu tārps, viņš bija pamatīgi izracis arhīvu materiālus par kuģiem, kuriem pievienoja pētījumus par jūrnikiem, es iesaistījos, izmantojot Kārdifas arhīva materiālus. Saliekot kopā Blūmfelda, Aigara un manus pētījumus, 1994. gadā iznāca grāmata „Latvijas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis”, kas, iespējams, nav lasāma kā literatūra, bet ir fantastisks izziņas materiāls. Šī grāmata bija manas uguns kristības, jo es tai biju atbildīgā redaktore.”

Un tad jau maisam gals bija jāļā. Deviņdesmito sākumā Jūrniecības vēstures kopa bija aizsākusi darbu pie Latvijas jūrniecības enciklopēdijas pirmās daļas, kurai iesākumā it kā nāca finansējums no ārzemēm, bet tas kaut kur pazuda. Galu galā bija skaidrs, ka enciklopēdijas nebūs, bet tad atkal esot notikusi sagādīšanās.

„Ja vajag, es ļoti labi māku atteikt, bet tajā pat laikā arī nemāku. Mani palūdza uzņemties enciklopēdijas projektu, jo kādam to vajadzēja darīt, un es uzņēmos. Liktenis saveda mani kopā ar fantastisku sievieti Intu Sīpolu, kurai pēc dekrēta atvaļinājuma enciklopēdiju redakcija piespēlēja šo darbu, un šī sadarbība man ļoti daudz ko nozīmē un ir devusi.

Pirmajā enciklopēdijā ir apkopotas visas ekspedīcijas un salidojumi, faktiski mūsu divdesmit gadu darbs, protams, klāt nākot vēl daudz citiem materiāliem. Pagāja laiciņš pēc tam, kad 1998. gadā dienasgaismu ieraudzīja pirmā enciklopēdija, un gaisā sāka virmot doma par otro grāmatu, ko gan neuztvēru nopietni. Bet tad Jūrniecības savienības kopsapulces laikā Andris Kļaviņš, toreizējais „Latvijas kuģniecības” šefs, man saka: „Tā, naudu mēs dodam, jums jāķeras pie otrās enciklopēdijas veidošanas.” Pirmajā brīdī tas šķita nepaveicams darbs, bet tad izstrādājām kritērijus un ķērāmies pie darba. Manas nodaļas darbinieki Andris, Inta, Aigars caurām dienām pavadīja arhīvos. Kad viss bija beidzies un enciklopēdija ieraudzīja dienasgaismu, es sapratu, ka vairs neko nevaru uzrakstīt, bet man jau zvanīja izdevniecība „Zvaigzne ABC” un lūdza uzrakstīt enciklopēdiju jaunatnei „Latvijas jūrniecība”, kas bija sērijas trīspadsmitais izdevums. Šo darbu paveicām kopā ar Juri, bez viņa es to nebūtu varējusi izdarīt. Kad sāku rakstīt, sapratu, ka vairāk neko, izņemot dzimis un miris un gājis jūrā, es no sevis nevaru izspiest.”

IR KAUT KAS TĀDS, KAS STĀV VISAM PĀRI

Šo atziņu es izdzirdu pirmo, kad jau ierakstā klausos mūsu sarunu un nonāku tajā vietā, kur tā aizsākās par Ilzes dzīvē svarīgiem cilvēkiem. Vispirms jau, protams, tas ir viņas Juris, ar kuru nu jau četrdesmit trīs dzīves gadi gājuši gan blakus, gan tuvāk, gan tālāk, gan kopā. Kā pati Ilze atzīst, tās ne vienmēr ir bijušas vienkāršas attiecības. Lai neklātu sentimentāla, viņa ar sev raksturīgo ironiju saka, ka abi ar Juri daudz kasoties, jo Ilze uzskata, ka viņai taisnība, līdz Juris pierāda, ka tā tas tomēr nav. Tāds normāls process divu cilvēku savienībā.



Kopā ar Hariju Līdaku.

Bet tad, kad Ilze stāsta par saviem apbalvojumiem, ironiskā pieskaņa pazūd.

„Mani Triju Zvaigžņu ordeņa apbalvojumam neieteica muzejs, bet gan jurniecības organizācijas. Vēlāk gan muzeja direktore jautāja, kāpēc es neko neesmu teikusi, tad arī muzejs būtu pievienojies, bet es jau neko nezināju. Kādu dienu Radziņa man jautā, vai esmu lasījusi „Latvijas Vēstnesi”, kur rakstīts, ka man piešķirts Triju Zvaigžņu apbalvojums? Man tas bija šoks. Aizgā-

ju mājās un, lai gan nevaru teikt, ka esmu ļoti sentimentāla, nespēju valdīt asaru plūdus.”

Ilze nekad neaizmirst pieminēt savu māsu un bērnības draudzeni no divu gadu vecuma, bet ar īpašu mīlestību un lepnumu viņa runā par māsas dēlu, savu krustdēlu, kurš strādā Latvijas diplomātiskajā dienestā un nekad neaizmirst savu krustmāti.

Gatavojoties mūsu sarunai, Ilze savā bilžu albumā ir atlasījusi tās, kuras uzskata par sev svarīgām. Pats par sevi saprotams, tās visas šeit ir izmantotas. Uz daudzām no tām ir cilvēki – satikti darba gaitās un kļuvuši viņas dzīvē nozīmīgi, mīli un tuvi. Elsbergs, Burvis, Kļaviņš, Bērziņš, Vjaters, Līdaks, Zeibots, Vītols, Zeltiņš, Māra Mihejeva. Visus jau nemaz nevarot nosaukt. Protams, arī viņas nodaļas kolektīvs, pret kuru esot bijusi ļoti prasīga vadītāja. „Mūsu kolektīvs lieliski zināja, ko viens no otra var sagaidīt. Kopā esam gan priecājušies, gan strādājuši, gan arī strīdējušies. Esmu daudz ieklausījies Intas teiktajā, un man daudzām viņas domām ir bijis jāpiekrīt. Piemēram, es nebūt par saviem ienaidniekiem neuzskatu krieviski runājošus cilvēkus, kaut mana ģimene no padomju režīma bija ļoti cietusi.”

Tomēr ir kāds cilvēks, par kuru Ilze stāsta īpaši, ar mīlestību un cieņu. Viņa vārds ir Antons Ikaunieks.

„Katram no mums ir sava dzīve un sava veselība, un tad, kad man pateica diagnozi – vēzis, bet bija jau iesākts darbs pie enciklopēdijas, es sapratu, ka



jābrīdina Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, jo nevarēja zināt, kā tālāk viss risināsies. Aizgāju pie Ikaunieka un teicu, ka nododu visus materiālus, lai manā vietā darbu pie enciklopēdijas turpina kāds cits. Ikaunieks neklausījās, ko es viņam saku, bet paņēma telefonu, sazvanījās ar kādu un man teica: tagad jūs iesiet tur, tad tur un tālāk tur. Viņš vārda tiešā nozīmē paņēma mani pie rokas un veda. Viss maksāja, es sapratu, ka nespēju to visu samaksāt, un gudroju, kur vēl kādu santīmu ņemt. Kad man aiz muguras bija operācija un pēcoperācijas laiks, saņemu ziņu no Ikaunieka, ka man jādodas pie Kuģu īpašnieku asociācijas grāmatveža Griežņa pēc prēmijas, lai varētu par to, to un to norēķināties.

Mūsu attiecības ar Antonu ir tik patiesas un sirsnīgas, ka es droši varu teikt – viņš ir viens no maniem tuvākajiem cilvēkiem. Antons un viņa Regīna ir cilvēki, par kuriem runājot pietrūkst vārdu. Viņš nekad neaizmirst pajautāt, kā



Enciklopēdijas jaunatnei „Latvijas jūrniciība” atvēršanas svētkos es kopā ar Juri, kapteini Igoru Vītoli un viņa kundzi Ausmu.



Mani labi draugi: Valdis Priednieks (no kreisās), Vilnis Keris, Ēvalds Grāmatnieks, Jānis Bērziņš, Grigorijs Gladkovs, Antons Ikaunieks, Antons Vjaters un Ansis Zeltiņš.



2003. gada 7. decembris. Ne vien kungi, bet arī dāmas. Kopā ar Māru Mihejevu.



„Latvijas kuģniecības” biznesa partneru ballē. Uz šādām ballēm parasti eksotikai aicināja arī kādu muzejnieku, žurnālistu un dakteri. Šoreiz uzaicināto vidū es kā muzejniece un Anita Freiberga kā žurnāliste.

var palīdzēt. Anitiņ, es tev nevaru izteikt tās emocijas, kādas man ir pret lkaunieku.”

VECĀ DZIESMA JAUNĀS SKAŅĀS

Muzejs Ilzei ir bijis kas vairāk nekā tikai darba vieta. Pirms došanās pelnītā atpūtā viņa vairākus mēnešus krāmēja savu rakstāmgaldū un revīdēja gadiem krājušos papīrus un piezīmes. Pa gadiem tik daudz kas uzkrāts, protams, ne tikai

papīri, bet arī milzīga zināšanu bagātība. Bet, kad savulaik atnāca uz muzeju, Ilze vispirms esot ķērusies pie Anša Bandrēviča grāmatiņas lasīšanas, ko viņš par Latvijas jūrniecību sarakstījis vēl pirms Pirmā pasaules kara. Tad licies, ka nu par jūrniecības lietām zina gana daudz, bet, tikai uzzinot kaut ko jaunu, cilvēks sāk apzināties, cik tomēr maz patiesībā zina.

„Manā nodaļā bija prasība, ka tas, kas kaut šķietami un nedaudz liekas būtisks, ir jāuzraksta, jo pateikts vārds pazūd, kad pagājis laiks, to neviens vairs neatceras. Pati lieliski zinu, cik ļoti noderīgas darbā ir bijušas vecās Kuģniecības gadagrāmatas, kurām, iespējams, tajos laikos nemaz nebija tik liela nozīme, kā gadiem ejot, bet manai paaudzei tās ir bijušās nenovērtējams izziņas avots.”

Ilze saka, ka muzejam noteikti ir jāsaglabā vecā aura, bet jāstrādā ar jaunām metodēm, kam vajadzīgas mūsdienīgas prasmes, kaut vai tie paši datori vai valodu zināšanas. Ilze sirds dziļumos bija cerējusi, ka viņas vietā nāks kāds jauns, kuru viņa varēs ievadīt darbā, bet tā tomēr nenotika.

„Viens no iemesliem, kāpēc tik strikti nolēmu beigt darba gaitas, bija sajūta, ka muzejam vajadzīgas jaunas asinis, bet ar vecajiem kadriem to nevar izdarīt, un tas man vienkārši riebās. Vajag kaut ko jaunu, bet es esmu par vecu, lai veidotu ko jaunu, un arī mana nodaļa tam ir par vecu. Un mūsos tomēr sēž vecie laiki, no kuriem es nemaz netaisos aizmukt, jo tā bija mana dzīve. Sešdesmit piecos gados cilvēkam vajag domāt par iešanu pensijā, un es šo robežu mazliet pārķēru pāri. Protams, ir izņēmumi, kurus es gribētu minēt. Viens ir Gunārs Jākobsons, ar kura sporta reportāžām kopā ir pagājusi liela manas dzīves daļa un kurš arī tagad savos gados spēj būt interesants. Otrs ir Imants Lancmanis.



Viņu aizvietot nevar neviens, jo tās ir viņas zināšanas un viņa erudīcija. Un trešais, par kuru visi komentāri ir lieki, ir Raimonds Pauls. Bez šiem trim ir vēl, bet tad nāk viduvējības, kuras domā, ka bez viņiem nevar iztikt.”

TAS BIJA ILZES LAIKS

Kaut kādreiz pati domājusi, ka nav muzeja cilvēks, šodien itin neviens, kurš pazīst Ilzi Bernsoni, nevarētu iedomāties viņu, piemēram, matemātikas profesores godā, jo tad, kad sakām Kuģniecības muzejs, domājam Bernsoni, kad sakām Bernsone, domājam Kuģniecības muzejs. Piezvanot uz muzeju, vada otrā galā atskanēja: „Bernsone klausās.” Un tad tu šo cilvēku tik ļoti sasaisti ar viņa amatu, it kā dzīvē nekā cita nebūtu, kā vien darbs. Un tomēr paveiktais ir katra cilvēka



2015. gada 29. decembrī savā dzimšanas dienā. Jau otro mēnesi pensijā.

dzīves mērītājs. Zini, cik forši es tagad jūtos, kad sazvanāmies, man saka Ilze. Abi ar Jurīti cilpojot garus gabalus, elpojot svaigu gaisu un izbaudot kopā pavadīto laiku. Pie viņiem ciemoties ir bauda. Ilze ceļ galdā dažādus gardumus, bet Juris, kā jau džentlmenis, prot gan apkalpot, gan komplimentu pateikt. Pie Ilzes un Jura ir jūtama tāda vārdos nepasakāma latviešu stabilitāte, nevis sentimentāls tautiskums, bet tautisks humorīgums ar ironijas piešprici.

Ilzei ir patiesi laimējies, un tā notiek tikai ar labiem cilvēkiem, kuri savā ceļā sastop tikai labus cilvēkus. Un lai sliktais paliek tiem, kuri paši to vēlas redzēt.

„Tie, kas nāks pēc manis, nevarēs izdarīt to, ko esmu izdarījis es, jo viņi vairs nesatiks tos cilvēkus, kurus satiku es. Bet viņi satiks citus, un tas jau būs jauns stāsts, jaunas atziņas un jauni vēstures pieraksti. Esmu piedzīvojusi tik skaistu darba mūžu, ka skaistāku ir grūti pat iedomāties. Esmu gandarīta, ka nesēdēju tikai pie galda, bet patiešām aktīvi darbojos un radīju.”

Tā Ilze īsi, bet kodolīgi raksturo savu darba mūžu. Ko gan labāku vēl varētu piebilst? Ja nu vienīgi to, ka mēs Tevi, Ilze, patiesi cienām, apbrīnojam un mīlam.■

Anita Freiberga

P.S. Bilžu parakstus gan Ilze rakstīja pati.

LJG 2015



TOLAIK JAUNIE STŪRMAŅI ĀTRI KĻUVA PAR KAPTEIŅIEM

„Es jau no bērnības esmu bijis ļoti „centīgs”! Kara laikā dzīvojam Ķegumā pie manas tantes. Tur tika kauta cūka, un nokautā cūka bija jākūpina. Biju vēl pavisam mazs puikniņš. „Man, dēliņ, miegs uznāca, pieskati tu drusku uguni!” teica vectēvs. Tad nu es tā pieskatīju, ka tad, kad vectēvs pamodās, viss jau bija izdarīts – namiņš ar gaļu dega, cūka bija sadedzināta!” ar smaidu stāstu par savu dzīvi sāk ALBERTS EVERTOVSKIS.

Bet dzimis Alberts ir Ludzā, astoņu bērnu ģimenē. Ludzas tuvumā ir sādža Evertova, no kurienes „uzlabots” ar polisku izskaņu, nāk viņa ģimenes uzvārds. Alberts gan izpētījis, ka šis uzvārds pieņemts tikai pagājušā gadsimta sākumā. Laikā, kad zemniekiem uzvārdi tika piešķirti, viņa senčiem bijuši ļoti brangi zirgi. Kad nu vajadzējis uzvārdus dalīt, rakstveži mēģinājuši noskaidrot, kas katrai ģimenei tāds raksturīgāks. Par Alberta senčiem visi kaimiņi teikuši – viņiem tādi zirgi kā ķēniņiem! Tā nu šāds uzvārds arī iedots, bet paši ķēniņi, vienkārši zemnieki būdami, nav jutušies īsti ērti „kungu ādā”, tādēļ uzvārds pēc pāris paudzēm nomainīts uz pieticīgāku.





Alberts saka, ka viņa bērnība ir kā no Jaunsudrabiņa „Baltās grāmatas” ņemta – tādi paši agrie ganu rīti, kad salstošās kājas nācies sildīt govs pļekā, un tā pati krāšņā un bagātā pasaule apkārt. Pat „bērza putru” no mammas dabūjis īsti pēc Jaunsudrabiņa parauga – par to, ka, ganos ejot, iemanījies piekalnē, kur zāles nav, govīs saguldīt, lai pašam paliek laiks paskraidīt apkārt.

Četru gadu vecumā zēns iemācījies lasīt, bet pirmajās klasēs jau sācis lasīt gan krieviski, gan arī vecajā gotu drukā. Vidusskolu pabeidzis Krustpilī un tālāk gribējis mācīties vai nu par lidotāju, pat mācījies izpletņlēcēju kursus un vienreiz izlēcis ar izpletni, vai jūrnieku. „Biju salasījies Žilu Vernu. Par lidotāju nekļuvu, jo, skolu beidzot, klases audzinātāja aizbrauca medusmēnesī un aizmirsa man izdot raksturojumu, un kur nu tajos laikos bez raksturojuma! Iestājos Liepājas jūrskolā, ieguvu tālbraucēja stūrmaņa diplomu. Vidusskolas laikā biju strādājis Krustpils rūpkombināta galdniecībā, tas man vēlāk dzīvē noderēja,” stāsta Alberts.

Pēc jūrskolas beigšanas jaunajam stūrmanim izdevās palikt strādāt Latvijā. „Jūras gaitas sāku, braucot uz velkoņa, un patiesībā arī pabeidzu uz velkoņa. Bet 1963. gadā no Pāvilostas devos pirmajos zvejas reisos uz Atlantiju, jau 1966. gadā kļuvu par kapteini. Tolaik mēs, jaunie stūrmaņi, ātri kļuvām par kapteiņiem. Zvejojām Ziemeļjūrā, Norvēģu jūrā, gājām uz Amerikas piekrasti, vēlāk uz Āfriku. Pāvilostā nostrādāju desmit gadus, gribēju tur celt māju, bet sieva nevēlējās iet tik tālu prom no Rīgas, un tā es pārnācu uz Jūrmalu, uz zvejnieku kolhozu „Uzvara”. No sākuma vēl gāju jūrā, tad kļuvu par flotes kapteini, bet no 1981. līdz 1993. gadam strādāju par priekšsēdētāja vietnieku, kas atbild par floti. „Uzvarā” strādāju kopā ar saviem vēlākajiem kolēģiem Jūras administrācijā – Valdi Dreimani, Ludi Kalvišķi, Spodri Spingu. Priekšsēdētājs bija Ilgonis Bumburs, ļoti erudīts un spējīgs vadītājs. Viņam eksistēja tikai saimniecība un vienīgais hobijs – sēņošana un ogošana.



Alberts 1961. gadā pēc jūrskolas absolvēšanas.



Ar sievu Veru un dēlu Gintu.



Ogot bieži braucām kopā, ne tikai pa Latviju, bet arī uz Krieviju. Mēs ar sievu reiz pa abiem salasījām 160 litru dzērveņu! Tas bija laiks, kad braucām uz Maskavu kā tagad uz Briseli, lai kaut ko izkārtotu. Brauca arī pie mums visādas delegācijas, sevišķi jau vasarās. Ko gan visu esmu uzņēmis un pavadījis, pat Afganistānas prezidentu! Bija noteikts, ka viņu vajag izvadāt pa līci. Man bija labas attiecības ar kara jūrnikiem, dabūjām īstu admirāļu kuteri, saklājām varenu galdu, bet pudeles mums bija aizliegts likt galdā. Afganistānas prezidents apgāja vienu līkumu pa kutera klāju, apskatīja galdu, redzēja, ka pudeļu nav, un pieprasīja doties atpakaļ uz Rīgu! Vēlāk uzzināju, ka viņš esot bijis alkoholiķis un narkomāns, pēc gada viņš tika nogalināts,” savus piedzīvojumus atceras sirmais jūrnieks.

Kā kuriozu Alberts atceras kolhoza dibināšanu Āfrikā. Viņš bijis PSRS delegācijas sastāvā, kas aizsūtīta uz Gvineju–Bisavu palīdzēt afrikāņiem dibināt zvejnieku kooperatīvu, par ko padomju zvejnieki cerēja kā atlīdzību saņemt atļauju zvejot šīs Āfrikas valsts teritoriālajos ūdeņos. Delegācija izbraidījusi visu piekrasti, izvērtējot iespējamās zvejnieku saimniecību vietas, taču izrādījies, ka afrikāņi nemaz tik naivi nav, viņi sacījuši: savus kooperatīvus varat dibināt, bet lai jūsu kuģi nerādās tuvāk par lielgabala šāviena attālumu! Tā arī visa plānotā sadarbība izputējusi.

Pienāca Atmodas laiks, un, kā atceras Alberts, zvejnieki bija pirmajās rindās, turpretī tirdzniecības flotes jūrnieki bija piesardzīgāki un neatkarības atjaunošanas procesos iesaistījās pakāpeniskāk. „Sāka dibināt Latvijas Jūrniecības savienību, tur aktīvākie bija Bruno Zeiliņš, Miķelis Elsbergs, Gunārs Šteinerts, arī Pēteris Avotiņš un tagadējais „Latvijas dzelzceļa” šefs Uģis Magonis, arī Ģertrūde Aniņa un Miša Mihejevs. Zvejnieku kolhozu savienība šo procesu ļoti atbalstīja, iesaistījās cilvēki no visām Latvijas zvejnieku saimniecībām,” atceras Alberts Evertovskis, kurš arī pats bija viens no aktīvākajiem LJS veidotājiem.

Tajā laikā Evertovsku ģimene sāka sakuplot, auga mazbērni, un tika nolemts, ka jāiegādājas zemes īpašums, kur celt māju. Alberts atsāka iet jūrā – par kapteini uz Zviedrijai piederošā velkoņa „Picunda”, kas vēlāk tika reģistrēts zem Latvijas karoga ar nosaukumu „Milzis”. Velkonis veda papīrmalku no Baltijas valstīm uz Skandināviju. Kuģa īpašnieks Larss Andersons piedāvāja Albertam veidot un vadīt kuģu aģentu sabiedrības „Anderson Shipping” Rīgas nodaļu.

„Tas bija tāds organizatoriskais darbs, meklējām kuģus un kravas. Pirmais kanotoris mums bija ļoti lepnā vietā – viesnīcā „Latvija”, pēc tam Kalpaka bulvārī. Ja vajadzēja, gāju arī jūrā par kapteini. Pēdējo reizi ar „Milzi” 1996. gadā; kā jau teicu, jūrnieka gaitas es sāku un arī beidzu uz velkoņa. Pavisam ar pārtraukumiem esmu gājis jūrā 23 gadus, 17 no tiem par kapteini. 1996. gadā Bruno Zeiliņš man piedāvāja darbu Latvijas Jūras administrācijā. Tolaik administrācijas pakļautībā vēl bija ostu kapteiņdienesti, bet mēs bijām pie Kuģu reģistra, kas atradās Doma laukumā. Ar Latvijas karogu tika reģistrēti pirmie kuģi, un mēs sākām tos uzraudzīt. Kuģi bija būvēti padomju laikā pēc padomju noteikumiem, tādēļ mums



vismaz sākumā bija līgums ar Krievijas upju kuģu reģistru, kontroli veicām pēc viņu noteikumiem. Ap divtūkstošo gadu jau tika izvērtēta stratēģija – kā rīkoties tālāk, vai par pamatu joprojām ņemt Krievijas, vai tomēr Rietumeiropas standartus. Protams, izvēlējamies Rietumus, sākām braukt mācīties uz Zviedriju, Dāniju, Vāciju. Gājām kopā ar viņu inspektoriem pārbaudēs uz kuģiem, skatījāmies, ko un kā viņi dara. Atceros, kā kopēju Vācijas reģistra veidlapas, lai saņemtu, kādi dokumenti mums būs vajadzīgi, šie vācu *Certificate* kļuva par paraugu starptautiskajā kuģošanā esošo Latvijas kuģu dokumentiem,” stāsta Alberts.

Taču Alberts neaizmirst piebilst, ka Latvijas inspektori tolaik nepavisam nebija tādi, kam viss būtu jāaizgūst tikai no Rietumiem, viņi tomēr bija pietiekami pieredzējuši: Jānis Zlidnis par radiolietām, Oļģerts Sakss par kuģu konstrukcijām, Alfons Spūlis jau ar reģistra inspektora pieredzi, arī pārējie zinoši gan par kuģu uzbūvi, gan drošību. Pamazām tika veidota nacionālā likumdošana kuģu uzraudzības jomā. „Bija, protams, tādi kuģu īpašnieki, kuri teica: kas jūs vispār esat, kur ir jūsu likumdošana? Taču lielākā daļa jau saprata, ka mūsu darbs ir nepieciešams kuģošanas drošībai. Pirmajos gados bija Satiksmes ministrijas vai Jūras administrācijas noteikumi, tikai vēlāk tika nolemts, ka saistošajiem jābūt Ministru kabineta noteikumiem. 2000. gadā administrācijā notika reorganizācija, no darba aizgāja inspekcijas vadītājs Gunārs Lakučs, viņa vietā tika iecelts Artūrs Ošs. Tas bija ļoti pareizs lēmums. Artūrs vienmēr ir



Alberts Evertovskis inspekcijā uz kuģa.

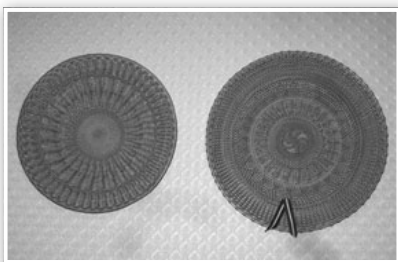


Un Jūras administrācijas talkā.



mierīgs, diplomātisks, nosvērts, vienmēr visu rūpīgi izsver. Un, pats galvenais, viņš ir ļoti ziņošs," vērtē inspektors.

Kopš 1998. gada Alberts Evertovskis ir Latvijas Īpašuma vērtētāju asociācijas peldošo transportlīdzekļu neatkarīgais eksperts un, kā pats smejas, esot vērtētājs visu, sākot no laivām un beidzot ar pasažieru kuģiem. Kopš 2006. gada viņš Latvijas Jūras akadēmijā lasa lekciju kursu par kuģošanas drošību saistībā ar starptautiskajām konvencijām un Latvijas likumdošanas aktiem. Taču, neraugoties uz aizņemtību darbā, viņam vienmēr ir atlicis laiks arī vaļaspriekiem. „Viens no tādiem ir ceļošana. Kad 1974. gadā iegādājāties žiguli, tā katru vasaru mašīnā iekšā un prom uz dienvidiem. Arī mana sieva brauca pie stūres, tolaik tas bija retums, īpaši jau dienvidos. Divas reizes esam izbraukuši Kaukāzu, pabijuši Krimā, Ukrainā, Moldāvijā. Esam aizbraukuši līdz Kolas pussalas ziemeļaustrumu daļai, Teriberkas ostai, esam krustu šķērsu izbraukājuši Maskavai tuvākos apgabalus. Jau pieminēju, ka arī ogot un sēņot braucām uz Krieviju.”



Vēl kāda Evertovsku ģimenes aizraušanās ir pīšana no klūgām un sloksnītēm. Alberts un viņa sieva ilgus gadus darbojās Tautas lietišķās mākslas studijā „Vasa”, abi piedalījušies neskaitāmās izstādēs. Evertovski kopā nodzīvojuši 54 gadus, droši vien arī tam, ka vaļasprieki kopīgi, ir bijusi liela nozīme. „Mēs abi esam tādas straujas dabas, mūsu dzīvi var salīdzināt

ar jūru – viss ir tik skaisti, un tad pēkšņi nāk vētra, bet tā pāriet un atkal viss ir skaisti!” smejas Alberts.

Ģimenei ir divas mājas – uz deviņdesmitajos gados nopirktā zemes gabala atjaunota tolaik avārijas stāvoklī esoša ēka, kur dzīvo dēla ģimene, savukārt sev un sievai Alberts uzbūvējis mazāku, toties pašiem savu mitekli. „Visus darbus, izņemot mūrēšanu, esmu darījis pats, visus galdnieka un namdara darbus, arī jumtu likām kopā ar vecāko mazdēlu. Ne velti skolas gados strādāju galdniecībā,” palepojas Alberts. Amatniecība ir vēl viens Alberta vaļasprieks. Miera nav, pašlaik šķūnī tiek būvēts vasaras „kabinets”.

Stāstu par savu dzīvi Alberts Evertovskis noslēdz ar pārdomām par reliģiju: „Kā jau latgalietis, es, protams, esmu kristīts. Taču tagad esmu atradis saskaņu ar mūsu senču ticību – dievturību. Man tā liekas sirdij tuva – aizeju uz mežu ogās, pasaku paldies Meža mātei, izmakšķerēju zivi, pasaku paldies Jūras vai Upes mātei. Dievturība nekad nav bijusi agresīva. Visu reliģiju vārdā ir karots un nogalināti cilvēki, bet dievturības vārdā – nekad.■



Krišjānim Valdemāram veltītā piemiņas monēta

Krišjānim Valdemāram veltītā piemiņas monēta ir viena no skaistākajām un cēlākajām piemiņas monētām, ko izdevusi Latvijas Banka. Tieši šo monētu ik gadus kopš 2007. gada saņem tie jurniecības darbinieki, kuriem Latvijas Jurniecības savienība izsaka pateicību par ieguldījumu Latvijas jurniecības attīstībā.

Monētas aversā (priekšpusē) attēlota jūra, virs tās — lidojoša kaija, bet reversā oriģinālā kalumā atveidots Krišjāņa Valdemāra fotoportrets, augšdaļā puslokā uzraksts LATVIJ, BRAUCIET JŪRIŅĀ..., lejasdaļā Krišjāņa Valdemāra paraksta faksimils, bet kreisajā pusē jūra.

Monētas reversā liktais Krišjāņa Valdemāra (1825–1891) aicinājums „Latvji, brauciet jūriņā!” ir latviešu kulturālās un saimnieciskās atmodas zīme. Dēminatīvs „jūriņa” bieži lietots tautasdziesmās, kam ir svarīga loma latviešu nacionālās pašapziņas veidošanā. K. Valdemāra pragmatisms būtiski papildināja jaunlatviešu kustību. Viņš mudināja latviešus uz saimniecisko rosību, jo turībā saskatīja pamatu tautas emancipācijai.

Aversā redzamie jūras viļņi, dainu valodā runājot, skalo zeltu un sudrabiņu. Jūra ir pārticības avots. Latvija ir jūras valsts.

Nominālvērtība: 1 lats, svars: 31,47 g, diametrs: 38,61 mm, metāls: 925° sudrabs.
Kalta 2006. g. „Koninklijke Nederlandse Munt” (Nīderlande). Mākslinieki: Arta Ozola-Jaunarāja (grafiskais dizains), Ligita Franckeviča (plastiskais veidojums).



CIK SVARĪGAS EIROPAI IR LATVIJAS PROBLĒMAS?

ANSIS ZELTIŅŠ, kurš Latvijas prezidentūras ietvaros strādāja Jūrniecības darba grupā, jūlija beigās atgriezās no Briseles, lai turpinātu darbu Latvijas Jūras administrācijā par valdes priekšsēdētāja padomnieku. Briseles laiks viņam ļauj paskatīties uz daudziem procesiem Eiropā no pavisam cita skatupunkta. „Ja esi bijis tur iekšā, reāli redzi, kā vajadzētu strādāt efektīvai valsts pārvaldes birokrātijai, jo, piemēram, Eiropas Padomes sekretariāta darba kapacitāte ir apbrīnojama,” atzīst Ansis Zeltiņš.

UZ LATVIJAS PREZIDENTŪRU ATSKATOTIES

Ansis Zeltiņš: – Prezidentūras uzdevumā ietilpa organizēt darba grupu sanāksmju sekmīgu norisi, un priekšsēdētāja atbildība bija šo darba grupu sanāksmju vadīšana. Tas bija izaicinājums – sēdēt citu divdesmit septiņu valstu priekšā un vadīt procesu. Vidēji nedēļā notika divas darba grupas sanāksmes, tāpēc jāteic, ka mans darbs bija diezgan intensīvs. Reizēm ar dienu bija par maz, lai pagūtu sagatavoties sanāksmei, jo laika rāmis ir nepielūdzams, un tev ne tikai jāpagūst noteiktā laikā izurbties cauri dokumentu kalniem, bet arī jāspēj apkopot tik dažādos viedokļus un sagatavot dokumentu, kas apmierinātu šķietami tik atšķirīgās intereses un vajadzības. Prezidējošajai valstij jāspēj atrast to saskares punktu, kas palīdz Eiropas kopienas valstīm kādā jautājumā pieņemt kopīgu lēmumu. Tā, protams, ir lielākā māksla un lielākais izaicinājums, un Latvija ar to tika galā ļoti labi, jo vispirms jau prata nolikt savas intereses uz Eiropas altāra, ko ne vienmēr spēj lielās valstis, kuras cenšas virzīt un lobēt savas intereses, kaut gan pēc būtības tā nedrīkstētu notikt. Latvijas prezidentūra visiem patika arī tāpēc, ka visi bija noguruši pēc itāļu prezidentūras, kad daudzi procesi bija haotiski un nesaprotami. Latvijai kā nelielai valstij nebija tik lielu lietu, ko tā vēlētos lobēt, tāpēc mūsu prezidentūra bija atvērta un debatēs neviens netika atraidīts. Bet tajā pašā laikā Latvija parādīja, ka spēj analizēt situāciju, saprast, kas patiesībā ir būtiski, pamatot un noturēt savu viedokli, kā arī pieņemt lēmumus. Mūs cienīja arī par to, ka Latvija parādīja mugurkaulu un spēja izturēt to neformālo spiedienu, ko laikam jau izjūt katras prezidējošās valsts pārstāvji. Ja runājam par mūsu nozari, tad jāatzīst, ka satiksmes ministrs Anrijs Matīss strādāja visaugstākajā līmenī. Savukārt es vadīju Jūrniecības darba grupu, kura no citām darba grupām atšķiras ar koleģiālu darbības stilu, kas ļauj konstruktīvāk un arī produktīvāk pieņemt izsvērtus lēmumus.



VAI PAZUDIS TULKOJUMĀ?

Eiropas Savienībā, šķiet, viss ir nolikts pa plauktiņiem, visi saprot un zina, kas kuram darāms. Piemēram, likumdošanas iniciatīva ir vienīgi Eiropas Komisijai, kas nozīmē, ka ikviens likums rodas tieši tur. „Eiropas Komisija ir sarežģīts un birokrātisks mehānisms, tur strādā ļoti profesionāli ierēdņi, kuru darbs ir ārkārtīgi efektīvs. Ierēdņu atlases metodika ir tik augstā



Ansis Zeltiņš.

līmenī, ka ikvienai privātā biznesa darbinieku atlases sistēmai tur būtu ko pamācīties,” stāsta A. Zeltiņš. „Ja runājam par likumdošanas izstrādes procesu, tam it kā nevajadzētu būt balstītam uz politiskiem mērķiem, bet, izejot cauri dažādām stadijām, daudz kas, protams, politizējas.” Kā un cik ļoti Latvija var paust savu viedokli, ietekmēt kāda likumprojekta virzības gaitu un pārstāvēt savas intereses – lūk, jautājums, uz kuru meklēsim atbildes.

– Patiesībā jau Eiropas Savienība ir tik dažāda, ka brīnums, ka vispār tā par kaut ko var vienoties.

– Tiešām, realitāte ir tāda, ka sapratne par daudzām lietām Eiropā, skatoties no dienvidiem uz ziemeļiem un no austrumiem uz rietumiem, kardināli atšķiras. To, ko Zviedrija saprot pa labi, Itālija, ļoti iespējams, saprot pa kreisi. Jau vēsturiski Dienvideiropas valstīs izpratne par daudziem jūrnieceības jautājumiem kardināli atšķiras no Ziemeļeiropas valstu izpratnes. Bet likumdošanas process jau tāpēc neapstājas, un Eiropas Padomes darba grupās tad arī notiek debates, kur dalībvalstis nāk klajā ar saviem viedokļiem, papildinājumiem un arī kašķiem.

– Un tas droši vien ir īstais brīdis, kad arī Latvija var izteikt savu viedokli attiecīgā likumprojekta sakarā?

– Tieši tā. Tas ir brīdis, kad Latvija kā dalībvalsts var paust savu nostāju attiecīgā jautājuma sakarā. Ja runājam, piemēram, par Ostu regulu, kas Padomes līmenī jau izdiskutēta un nodota Eiropas Parlamentam, tad Latvijas viedokli varēja aizstāvēt vai nu Latvijas atašejš Briselē, vai arī eksperts no Rīgas. Tā bija vienas no divdesmit astoņu valstu iespējām pārliecināt pārējās dalībvalstis,



izteikt savas bažas vai panākt to, ko mēs uzskatām par pareizu. Kad likumprojekts jau nonācis Parlamentā, tas tiek skatīts pēc būtības, un šajā stadijā dalībvalstis vairs nevar pateikt, ka mūs šis dokuments neapmierina, tam vairs nav nekādas jēgas.

Ja runājam par Ostu regulu, tad visiem, protams, atmiņā ir regulas rašanās brīdis un pirmais tās variants, kas visiem bija kā vērsim sarkana lupata.

– Latvija bija neapmierināta ar regulas nostādnēm. Vai neapmierinātība ar šo dokumentu bija arī visās citās dalībvalstīs?

– Pagājuši jau vairāk nekā desmit gadi, kopš sākās ņemšanās ap Ostu regulu. Pa šo laiku ir mainījusies jūrniecības industrija, un arī pats dokuments vairs nav tāds, kāds tas bija pirms desmit gadiem. Strādājot pie šīs regulas, Komisija ir ņēmusi vērā politiskos aspektus un dalībvalstu viedokļus, kā rezultātā

dokuments ir ļoti vienkāršots. Bet joprojām regulai ir atbalstītāji un noliedzēji. Ostas ir pret regulas ieviešanu, savukārt kuģošanas nozare, piemēram, Eiropas Kuģu īpašnieku asociācija, Ostu regulu atbalsta, jo uzskata, ka, pateicoties šim dokumentam,



samazinās savas izmaksas, un tas padarīs saprotamāku Eiropas ostu saimniecību. Ne tikai industrijas, bet arī ES dalībvalstu intereses šajā jautājumā atšķiras. Tā dēvēto sauszemes dalībvalstu interese par Ostu regulu ir neliela, tās nemaz nevēlas risināt problēmas, kas uz tām neattiecas. Savukārt valstīm, kurām ir pieeja jūrai, ostu nozare, protams, ir svarīga, bet katrai no šīm valstīm intereses ir dažādas, reizēm pat diametrāli pretējas. Eiropas lielo ostu valstis – Vācija, Holande, Beļģija, arī Spānija un Itālija – katra saredz vai nu savu labumu, problēmu, apgrūtinājumu vai risinājumu, tāpēc tas, kas notika Padomes darba grupā Itālijas prezidentūras laikā, kad apsprieda Ostu regulu, bija visai sarežģīts process, lai neteiktu vairāk, jo, lai pieņemtu kādu lēmumu, par kaut ko tomēr jāvienojas, jāmeklē risinājumi un kompromiss. Par Ostu regulas atbalstītājiem var uzskatīt holandiešus, un viņu atbalsta zemteksts slēpjas nevis pašā regulas tekstā, bet gan iespējās, ko tā var dot nākotnē. Te runa ir par valsts atbalsta iespējām ostu biznesam, kas pašlaik netiek stingri regulēts. Holandiešiem tā ir politiska aktualitāte konkurences cīņā starp Holandes, Vācijas un Beļģijas ostām, jo viņi uzskata, ka vācieši un beļģi, izmantojot esošās likumdošanas caurumus, ar valsts naudu subsidē savu ostu sektoru, un tas holandiešu izpratnē ir nepieļaujami. Piemēram, Antverpenes ostai ir garš ieejas kanāls, kas tālāk reāli kļūst



par kuģojamu iekšējo ūdensceļu. Un tur kaut ko būvējot un uzlabojot, beļģi to definē kā iekšējo ūdensceļu infrastruktūras sakārtošanu, kam var novirzīt valsts finansējumu, bet patiesībā tas vistiešākajā veidā tomēr attiecas uz Antverpenes ostas konkurētspējas palielināšanu. Līdzīga situācija ir arī Vācijā. Itāļi atkal vēlas reformēt savu ostu sektoru un jaunajā regulā saskata iespējas to izdarīt. Tā katrs cenšas dabūt cauri savas intereses.

– Un ko vēlās Latvija?

– Mums lielākā mērā jānoskaidro, kādus jautājumus, uz kādiem ostu pakalpojumiem attieksies jaunā regula. Ja runājam par pakalpojumu spektru, tad, protams, kardināli atšķiras tas, kā ostas šos jautājumus uztver un skata un kā šie pakalpojumi nepieciešami un tiek sniegti ES valstu ostās. Ja paskatāmies kaut vai uz tādu sadaļu kā padziļināšanas darbi, tad Latvijas ostās šie pakalpojumi ir ļoti aktuāli, un mēs tos attiecinām uz ostas infrastruktūras uzturēšanu. Valstis, kurās ir līdzīga situācija kā Latvijā, viena otru saprot, bet ir valstis, piemēram, Zviedrija, kas ģeogrāfiski atrodas citā situācijā, jo tur visapkārt ir klintis. Viņuprāt, ostu padziļināšana ir pasākums, ko vienreiz izdara un aizmirst, jo klintis jau nekādi dziļumi regulāri nav jāatjauno. Strīdīgs ir arī loču un velkoņu pakalpojumu jautājums, kur arī Eiropa sadalās divās daļās. Viena daļa šos pakalpojumus saista ar kuģošanas drošību ostās un uzskata, ka šo pakalpojumu nodrošināšana jāpiedāvina valstij, atstājot tos ostu pārvalžu ziņā, kā tas ir Latvijas gadījumā. Otrā daļa uzskata, ka šie pakalpojumi jānodod brīvajā tirgū. Arī pašu ostu juridiskais statuss ir atšķirīgs. Piemēram, Anglijā lielākā daļa ir privātas ostas, tāpēc angļi pret regulu bija noraidoši, viņiem nekāds regulējums neesot nepieciešams. Bet ir valstis, kur ostas ir sociālo funkciju pildītājas, kur ostai ir mazāk komerciāla, vairāk sociāla nozīme. Kā piemēru var minēt salas, kur ostas nodrošina satiksmi un salu apgādi. Kritēriju bija daudz, tāpēc to visu ietilpināt kādā šablonā nebija viegli. Arī strīdu bija daudz, un beigu beigās no regulas tika izņemti loču pakalpojumi, pasažieri, kravas un padziļināšanas darbi, bet velkoņu pakalpojumi palika regulā ar atrunu, ka arī osta pati savās robežās var sniegt šos pakalpojumus, tikai ar saviem velkoņiem nedrīkst sniegt pakalpojumus brīvajā tirgū.

– Diemžēl Latvijas Konkurences padome Rīgas ostas velkoņu lietā šo jautājumu skaidro kā konkurences pārkāpumu.

– Tā kā Ostu regula pagaidām ir tikai likumprojekts, Latvijas Konkurences padome, pieņemot lēmumus, balstās uz Latvijas normatīvajiem dokumentiem.

UZZIŅAI

Pēc būtības Ostu regula sastāv no divām sadaļām. Pirmā – atklātības jeb caurspīdīguma sadaļa: kādi ir ostu maksas veidošanas procesi, kādi ir ostu ilgtermiņa projekti, to caurskatāmība. Šie jautājumi lielā mērā saistīti ar Eiropas finansējuma piešķiršanu ostu infrastruktūras projektiem. Otrā – ostu pakalpojumi: kādus pakalpojumus drīkst vai nedrīkst sniegt osta, kādi tiek nodoti brīvajā tirgū un kas tiek saprasts ar terminu *ostas pārvalde*.



– Kāda tālāk būs Ostu regulas virzība?

– Regula ir Eiropas Parlamentā, kur tagad darbojas lobiju armija un, rupji izsakoties, skalo smadzenes deputātiem un deputātu grupām. Ziņotājs par regulu ir vācietis, un jau decembra vidū varētu būt pirmais lasījums plenārsēdē. Ko tas nozīmē? Ziņotājs apkopo visus deputātu priekšlikumus un liek uz balsošanu attiecīgajā komitejā un tad virza uz plenārsēdi apstiprināšanai pirmajā lasījumā.

– Vai Latvija laikus un profesionāli reaģēja uz Ostu regulas jautājumiem?

– Es uzskatu, ka mēs esam bijuši nedaudz histēriski. Vispirms jau godīgi jāatzīst, ka Latvijā ir diezgan grūti rast kopīgu viedokli pašu ostu starpā. Kaut ko ģenerē Latvijas Tranzīta un biznesa asociācija, kaut ko Lielo ostu asociācija, tad vēl kaut kas notiek Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamentā, bet lielākā problēma ir tā, ka cilvēki īsti nepazīna tās procedūras, kas notiek Briselē, un nezina, ko mēs varam un ko nevaram ietekmēt. Bet procesus tomēr vajadzētu izprast un pārzināt. Mēs jau varam teikt, ka mums kaut kas nepatīk, bet tam nebūs nekādas nozīmes un jēgas, jo Latvijai ir četras balsis, kas neko neizšķir. Ir jāmeklē sabiedrotie, jāpārlicina, aktīvi jādarbojas, bet tam ir nepieciešams laiks, argumenti un arī finanses.

– Un kā mums ir ar argumentiem?

– Ir lietas, kur nostrādā, piemēram, mūsu specifika, bet ir lietas, par kurām ir bezjēdzīgi stāstīt itālim, kurš mūsu problēmas nespēj saprast, jo mūsu izpratnes radikāli atšķiras.

– Cik lielā mērā Eiropas ietvaros vispār ir iespējams samērot tik dažādas vajadzības un izpratnes?

– Vienmēr paliek jautājums, vai ostas Itālijā un ostas Latvijā vai Zviedrijā ir jāieliek vienādos rāmjos? Un vai vispār to var izdarīt? Šis jautājums paliek atklāts, jo katrs ir pārliecināts, ka tieši viņu sistēma ir pareizākā un labākā.

– Tad ir jautājums, vai šāda Ostu regula vispār bija vajadzīga?

– Personīgi es domāju, ka tā nebija vajadzīga. Komisija pamatā balstījās uz principu, ka lielākā daļa ostu pakalpojumu ir jāpalaist brīvā tirgū. Eiropa dzīvo pēc brīvā tirgus principiem, tāpēc ir jāpaplašina pakalpojumu spektrs, uz kuru attiecas brīvā tirgus nosacījumi. Kopienai ir politiski stratēģiskais redzējums, uz kuriem Eiropa virzās, un tas vairāk vai mazāk var patikt atsevišķām dalībvalstīm, tai skaitā arī Latvijai. Mums ir jāapzinās, ka Eiropas kontekstā, piemēram, mūsu ostu sektors ir mazs, lai arī mums tas ir ļoti nozīmīgs un mums par to jācīnās. Bet vienmēr jāatceras, ka mūsu ostu problēmas nebūs tās, kuru dēļ pasaule apstāsies, un mūsu problēmas var izrādīties tik lokālas, ka nevienam citam tās nebūs svarīgas. Diemžēl.■



ANO ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS SAMITĀ APSTIPRINA MĒRKUS NĀKAMAJIEM PIECPADSMĪT GADIEM

2015. gada 25. septembrī Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Ģenerālās Asamblejas ietvaros organizētajā Ilgtspējīgas attīstības samitā tika apstiprināta globāla vienošanās par ilgtspējīgas attīstības mērķiem nākamajiem piecpadsmīt gadiem (tā saucamais *post-2015*). ANO apstiprinātais dokuments paredz, ka katrai valstij jāiekļauj *post-2015* mērķi nacionālajā plānošanas un finansēšanas ietvarā.

Eiropas Komisijas priekšsēdētāja pirmais vietnieks Franss Timmermans, kurš ir atbildīgs par ilgtspējīgu attīstību un par Komisijas delegācijas vadīšanu priekšsēdētāja Junkera vārdā, sacīja: „Šī vienošanās ir vēsturisks notikums un nozīmīgs solis pasaules ilgtspējīgas attīstības virzienā, un tas ir ievērojams sasniegums, jo visa pasaule ir vienojusies par kopīgiem mērķiem ilgtspējīgai nākotnei. Eiropa ir apņēmusies šo dienaskārtību īstenot gan ES iekšienē, gan ES ārpolitikā.”

Uzrunājot ANO samita dalībniekus, Latvijas Valsts prezidents Raimonds Vējonis akcentēja klimata pārmaiņu un bioloģiskās daudzveidības samazināšanās izaicinājumus un uzsvēra, ka sociālie, ekonomiskie un vides izaicinājumi, ar kuriem mūsu planēta šodien saskaras, ir savstarpēji saistīti. Pasaulei ir jāapvieno pūliņi, lai pēc piecpadsmīt gadiem mēs ar lepnumu varētu teikt, ka izdarījām visu, kas bija mūsu spēkos, lai apturētu klimata pārmaiņas un nodrošinātu cieņpilnu dzīvi visiem.



IMO ģenerālsēkretārs Kodži Sekimizu, uzstājoties ANO asamblejas sēdē, atzinīgi novērtēja

Latvijas Valsts prezidents Raimonds Vējonis ar kundzi Ivetu Vējoni vizītes ietvaros piedalās Amerikas Savienoto Valstu prezidenta Baraka Obamas un Mišelas Obamas kundzes rīkotajā pieņemšanā.



IMO ģenerālsēkretārs Kodži Sekimizu.



Romas pāvests Francisks.

jauno dokumentu, īpaši akcentējot, ka arī starptautiskajai kuģošanai ir nepieciešama ekonomiskā izaugsme.

Kodži Sekimizu: „Es patiesi ticu, ka ilgtspējīgas attīstības mērķis ir parādīt skaidru ceļu, kas ejams, lai pasaule mainītos uz labu. Esmu pārliecināts, ka starptautiskais jūras transports būs viens no galvenajiem spēlētājiem, nodrošinot starptautisko tirdzniecību un palīdzot veidot un paplašināt ekonomiskās saites pasaulē. Starptautiskā Jūrniecības organizācija ir gatava strādāt, lai sasniegtu *post-2015* mērķus, un esmu pārliecināts, ka visas IMO dalībvalstis iesaistīsies diskusijās par to, kā to vislabāk realizēt.”

UZZIŅAI

ANO ilgtspējīgas attīstības samits no 2015. gada 25. līdz 27. septembrim notika ANO mītnē Ņujorkā, ASV. To apmeklēja vairāk nekā 150 valstu vadītāji, kas ir lielākais valstu vadītāju skaits ANO Ģenerālās asamblejas vēsturē. Pirmo reizi samitu apmeklēja un uzrunu teica Romas pāvests Francisks.

Vienošanās ietver 17 mērķus un 169 apakšmērķus vides, sociālās un ekonomiskās attīstības jomās. Jaunais ietvars būs universāls un saistošs visām valstīm.

Romas pāvests Francisks uzsvēra, ka mūsu planētai ir nepieciešami konkrēti lēmumi un tūlītēji pasākumi, lai aizsargātu vidi un cīnītos pret cilvēku tirdzniecību, nelegālu narkotiku un ieroču tirdzniecību, kā arī starptautisko noziedzību.

Tāpat Romas pāvests Francisks uzsvēra, ka cilvēks ir daļa no vides. Ja mēs darām pāri videi, mēs darām pāri visai cilvēcei. Vide ir fundamentāla vērtība visās pasaules reliģijās. Vides iznīcības pamatā ir cilvēku alkas pēc finansiāliem labumiem. Tomēr šāda ideoloģija var novest pie bioloģiskās daudzveidības neatgriezeniska zuduma un apdraudēt visu cilvēci. ■



VALSTS PREZIDENTS UN SATIKSMES MINISTRS PĀRRUNĀ APJOMĪGUS UN NOZĪMĪGUS PLĀNUS LATVIJĀ TRANSPORTA UN LOĢISTIKAS JOMĀ

2015. gada marta beigās Valsts prezidents Andris Bērziņš tikās ar satiksmes ministru Anriju Matīsu un ministrijas vadības pārstāvjiem, lai pārrunātu satiksmes nozarei aktuālus jautājumus: dzelzceļa līnijas „Rail Baltica” publicās apspriešanas gaitu un rezultātus, Centrālāzijas un Eiropas Savienības (ES) transporta samitu (ASEM), kā arī konkrētu sadarbības projektu īstenošanas gaitu pēc Valsts prezidenta vizītēm Centrālāzijas valstīs.

Satiksmes ministrs uzsvēra, ka Valsts prezidenta A. Bērziņa iesaistei un viņa vadībā notikušajām vizītēm ir bijusi ļoti liela nozīme veiksmīgas sadarbības attīstībā, par ko liecina konkrētu infrastruktūras un loģistikas projektu straujāka virzība.

Pārrunājot „Rail Baltica” projekta sabiedrisko apspriešanu, satiksmes ministrs informēja, ka tā notikusi 15 pašvaldībās un tajā piedalījušies vairāk nekā pieci tūkstoši cilvēku. Ministrijas mērķis ir maksimāli samazināt to īpašnieku skaitu, kuru īpašumus varētu skart ātrgaitas trase. Valsts prezidents A. Bērziņš pauda viedokli, ka būtiskākais šajā projektā ir komunikācija un individuālas sarunas ar īpašniekiem, kuru īpašumus potenciāli varētu skart dzelzceļš, lai ikviens cilvēks skaidri saprastu, ko tas viņam nozīmēs, un lai tiktu panākts kompromisa risinājums. Ministrs pauda apņemšanos no sarunu vedēju puses darīt visu iespējamo, lai beigu beigās iegūtu pieņemamu rezultātu, iesaistoties tiešās sarunās gan ar individuāliem īpašniekiem, gan sabiedriskajām organizācijām. Vienlaikus



Valsts prezidents A. Bērziņš tiekas ar satiksmes ministru Anriju Matīsu.



ministrs uzsvēra, ka dzelzceļa izbūve būs nozīmīgs ekonomisks impulss Latvijai, jo tās būs investīcijas ap divu miljardu eiro apjomā un būvniecībā tiks iesaistīti Latvijas uzņēmēji un darbspēks. Saistībā ar šo projektu tuvāko triju četru gadu laikā ievērojami tiks pārbūvēta Rīgas dzelzceļa stacija un autoosta, kā arī iespējamās izmaiņas Daugavas šķērsojumā pa dzelzceļu, jo jaunajai līnijai Rīgā būs divas pieturas – Centrālajā stacijā un lidostā „Rīga”. Valsts prezidents atzinīgi novērtēja „Rail Baltica” projektā līdz šim paveikto un nākotnes uzdevumu redzējumu.

Pēc satiksmes ministra aicinājuma Valsts prezidents piekrita atklāt un arī būt par patronu nozīmīgajam ASEM transporta samitam Rīgā, kas aprīļa beigās pulcēja ne tikai Eiropas un Āzijas valstu transporta nozares politiskos vadītājus, bet arī lielāko ostu vadītājus, transporta mezglu un kravu saņēmēju pārstāvjus kopumā no vairāk nekā piecdesmit valstīm. „Ar savu līdzšinējo rīcību un vizītēm Centrālāzijas valstīs mēs esam pierādījuši, ka varam būt nopietni partneri un veiksmīgi darboties kā valsts, kas dara visu iespējamo, lai savienotu Eiropas un Āzijas transporta koridorus, kas ir izdevīgi visām pusēm,” uzsvēra A. Bērziņš. ■

ES TRANSPORTA MINISTRI DISKUTĒ PAR EIROPAS TRANSPORTA SISTĒMAS LOMU ES IZAUGSMES UN KONKURĒTSPĒJAS VEICINĀŠANĀ

13. martā Briselē notika Eiropas Savienības Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas (TTE) Ministru padomes sēde, ko vadīja LR satiksmes ministrs Anrijs Matīss.

Ministru padomes sēdē tika skatīti vairāki jautājumi, t.sk. notika diskusija par dzelzceļa tirgus atvēršanu un pārvaldīšanu, kas ir daļa no t.s. ceturtās dzelzceļa paketes. „Notika produktīvas debates, kuras palīdzēs virzīties uz svarīgu mērķi – veicināt efektīvāku un konkurētspējīgāku Eiropas dzelzceļa nozari,” sacīja Anrijs Matīss. Diskusijā gūtās atziņas būs pamats turpmākajam darbam ar priekšlikumiem.

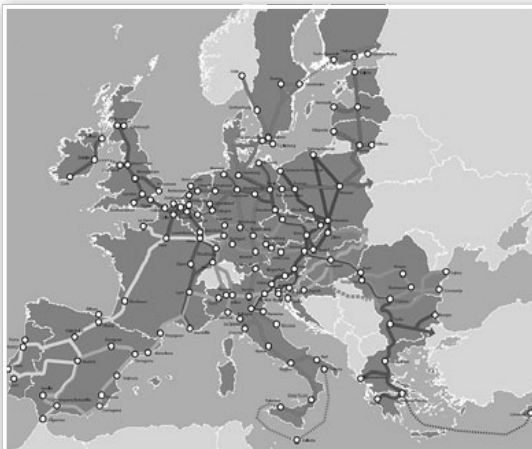
Tāpat TTE Ministru padomē diskutēja par transporta politikas lomu ES konkurētspējas, izaugsmes un nodarbinātības veicināšanā. Ministru viedokļi tiks apkopoti sintēzes ziņojumā, ko iesniegs Eiropadomei. ■



JAUNĀ EIROPAS INFRASTRUKTŪRAS POLITIKA

Transportis ir vitāli svarīgs Eiropas tautsaimniecībai; bez labiem savienojumiem Eiropa neattīstīsies, nebūs uzplaukuma. Jaunā Eiropas infrastruktūras politika paredz izveidot spēcīgu Eiropas transporta tīklu visās 28 dalībvalstīs, nodrošinot savienojumus ar kaimiņvalstīm un pārējām pasaules daļām, lai veicinātu izaugsmi un konkurētspēju. Tas savienos austrumus ar rietumiem un pašreizējo sadrumstaloto transporta tīklu aizstās ar īstenu Eiropas tīklu.

Jaunā politika paredz trīskāršot ES finansējumu transportam 2014.–2020. gadā līdz 26 miljardiem eiro, vienlaikus transporta nozares finansēšana tiek atkārtoti pievērsta precīzi definētajam pamattīklam. Pārvaldījumi Eiropas vienotajā tirgū balstīsies uz pamattīklu. Šajā pamattīklā līdz 2030. gadam tiks novērsti trūkumi, modernizēta infrastruktūra un vien-



kāršotas pārrobežu transporta operācijas pasažieriem un uzņēmumiem visā ES. Tīks paātrināta pamattīkla izveide ar deviņiem galvenajiem transporta koridoriem, šajā procesā iesaistot dalībvalstis un ieinteresētās personas un rodot iespēju koncentrēt ierobežotos resursus un panākt reālus rezultātus.

Jauno TEN-T pamattīklu papildinās visaptverošs reģionālas un valsts nozīmes autoceļu tīkls. Mērķis ir panākt, lai ar TEN-T palīdzību visā ES pakāpeniski tiktu sekmēta iekšējā tirgus attīstība, stiprināta teritoriālā, ekonomiskā un sociālā kohēzija un samazinātas siltumnīcefekta gāzu emisijas.

Kopumā jaunajam transporta tīklam būs šādas priekšrocības:

- drošāka pārvietošanās un mazāk sastrēgumu;
- raitāki un ātrāki braucieni;
- mazāka ietekme uz klimatu.■



PAR MULTIMODĀLĀ TRANSPORTA TĪKLA ATTĪSTĪBU STARP EIROPU UN ĀZIJU



10. septembrī Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš piedalījās ASEM Eirāzijas transporta un loģistikas simpozijā Dienvidkorejas galvaspilsētā Seulā, kur runāja par transporta koridoru attīstīšanu starp Eiropu un Āziju.

ASEM simpoziju, kas idejiski turpina aprīlī Rīgā notikušajā ASEM transporta ministru samītā aizsāktu augsta līmeņa diskusiju par Eiropas un Āzijas transporta un loģistikas savienojumu attīstību, atklāja Dienvidkorejas prezidente Paka Gunhje. ASEM valstu delegāciju vadītāju paneldiskusijas ietvaros K. Ozoliņš dalījās ar Latvijas redzējumu par multimodālā transporta tīkla attīstību starp Eiropu un Āziju, uzsverot abu reģionu savienošanas lielo nozīmi, kas tiešā veidā ietekmē to ekonomisko labklājību un ilgtspējīgu attīstību.

UZZIŅAI

Simpozija ietvaros tika pieņemta Seulas deklarācija, kas paredz augsta līmeņa ekspertu darba grupas izveidi Eirāzijas savienojamības veicināšanai infrastruktūras attīstības, regulējuma harmonizēšanas, projektu finansēšanas jomās. ASEM valstis atbalstīja Latvijas iniciatīvu ieviest ASEM transporta sadarbības koordinējošā partnera statusu, kura kompetencē rotācijas kārtībā būs nodrošināt ASEM transporta ministru darbības koordināciju.

K. Ozoliņš: „Latvijas izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis mums ļauj aktīvi piedalīties Eirāzijas piegāžu ķēžu veidošanā, veidojot sinerģiju starp dažādiem transporta veidiem un maršrutiem, tai skaitā piedāvājot integrētus loģistikas un distribūcijas risinājumus Ziemeļeiropas reģionam. Seulas simpozija tematika veicina ASEM Rīgas deklarācijā aprīlī iezīmēto prioritāšu sasniegšanu un dod jaunu ieguldījumu Eiropas un Āzijas multimodālās savienojamības veicināšanā.”■



ES JŪRAS STRATĒGIJAS IETVARA DIREKTĪVAS IEVIEŠANA LATVIJĀ, LIETUVĀ UN IGAUNIJĀ

Par vidi atbildīgie Baltijas valstu ministri ir vienojušies arī turpmāk Baltijas Ministru padomes darba kārtībā iekļaut ūdens aizsardzības jautājumus, apmainoties pieredzē un daloties ar labo praksi Eiropas Savienības Ūdens ietvara direktīvas un ES Jūras stratēģijas ietvara direktīvas ieviešanā Latvijā, Lietuvā un Igaunijā. Par to informēja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas (VARAM) parlamentārais sekretārs Edgars Tavors, kurš pārstāvēja Latviju ministru neformālajā sanāksmē Rietumlietuvā.

„Gatavojoties decembrī gaidāmajai klimata pārmaiņu konferencei Parīzē, Latvija informēja Baltijas valstu kolēģus par finansējuma avotiem klimata pārmaiņu radīto problēmu risināšanai. Turklāt sanāksmes dalībnieki apmainījās ar viedokļiem par Eiropas Komisijas izstrādāto priekšlikumu ES emisiju tirdzniecības sistēmas reformai,” teica VARAM pārstāvis.■

UZZIŅAI

Baltijas vides ministru neformālās sanāksmes notiek Baltijas Ministru padomes ietvaros. To laikā ministri pārrunā Baltijas valstīm nozīmīgus jautājumus, daloties pieredzē un vienojoties par visām trim Baltijas valstīm svarīgiem vides aizsardzības jautājumiem. 2016. gadā prezidentūru Baltijas Ministru padomē pārņems Latvija.

LATVIJAS MĒRKIS IR STIPRINĀT TRANZĪTA BIZNĒSA POTENCIĀLU

4. un 5. jūnijā notika 18. starptautiskā konference „TransBaltica 2015”. Satiksmes ministrijas (SM) valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš konferences atklāšanas uzrunā uzsvēra, ka mūsdienu loģistikas ķēdēs nepieciešami labākie risinājumi, kas ietver ne tikai transporta veidu integrāciju, plānošanu, bet arī preču sagatavošanu nodošanai patērētājam.



Šogad konferences ietvaros tika runāts par transporta un tranzīta pakalpojumu starptautiskā tirgus attīstības tendencēm un perspektīvām, Baltijas tranzīta nozares un transporta infrastruktūras projektu attīstības prognozēm apvienotajā Eiropā, kā arī stabilas un savstarpēji izdevīgas sadarbības attīstīšanas iespējām ar partneriem no Krievijas un Āzijas valstīm, un tas sasaucas ar prioritātēm, kādas Satiksmes ministrija ir izvirzījusi, domājot par nozares turpmāko attīstību.

„SM jau vairākus gadus mērķtiecīgi strādā, lai Latvija kļūtu par aktīvu Eirāzijas piegāžu ķēžu dalībnieci. Latvija, kas atrodas starp ES un NVS/Āzijas valstīm, savu



UZZIŅAI

Konferenci organizēja Latvijas Transīta biznesa asociācija sadarbībā ar LR Satiksmes ministriju, „Latvijas dzelzceļu”, Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas pārvaldi, Rīgas brīvostas pārvaldi, kā arī ar LIAA un ERAF atbalstu. Konferencē uzstājās nozares eksperti un speciālisti no Šveices, Krievijas, Vācijas, Igaunijas, Baltkrievijas, Lietuvas un Latvijas.

attīstību transporta jomā balsta tieši uz šo divu lielo tirgu apkalpošanu, attīstot jau esošos tranzīta koridorus, kā arī domājot par jauniem un jaunām transporta koncepcijām,” uzsvēra K. Ozoliņš.

Latvijas mērķis ir stiprināt tranzīta biznesa attīstības potenciālu, dot labumu Latvijas tautsaimniecībai, kurā tranzīts nodrošina vismaz 4% no iekšzemes kopprodukta un veido ceturto daļu no visa pakalpojumu eksporta, un reizē rūpēties par izdevīgumu mūsu partneriem, kravu īpašniekiem, ražotājiem, tirgotājiem un patērētājiem, kuri izmanto Latvijas tranzīta un loģistikas pakalpojumus.

Liepājas SEZ notika konferences izbraukuma sesija „Biznesa, investīciju un izglītības sadarbība”.

LATVIJAS OSTU, TRANZĪTA UN LOĢISTIKAS PADOMĒ

2015. gadā Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome (LOTLP) izskatīja plašu jautājumu loku, tajā skaitā par jaunā Eiropas Savienības fondu plānošanas perioda finanšu līdzekļu pieejamību ostām un ar vides jautājumiem saistīto direktīvu ieviešanas gaitu. Atbilstoši LOTLP darba plānam Satiksmes ministrija sagatavoja informatīvu ziņojumu par ES finanšu pieejamību Latvijas ostu un transporta attīstības projektiem, kas vērsti uz lielo ostu drošības līmeņa paaugstināšanu un transporta tīkla mobilitātes uzlabošanu laikā no 2014. gada līdz 2020. gadam.

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes locekļi ir uzklaušījuši ziņojumu par Eiropas standarta sliežu platuma dzelzceļa projekta „Rail Baltica” īstenošanas gaitu. „Rail Baltica” projekta detalizēta tehniskā izpēte jau pabeigta, tāpēc nākamais uzdevums ir uzsākt Eiropas standarta dzelzceļa un saistīto infrastruktūras objektu tehnisko projektēšanu un būvniecību.

Notiek darbs pie „Rail Baltica” intermodālā kravu loģistikas centra iespējamās vietas noteikšanas, kas būtu savienota ar Rīgas ostu, starptautisko lidostu „Rīga”, kā arī citiem kravu apmaiņas un izcelsmes objektiem Latvijā. Tāpat tiek veikta izpēte saistībā ar „Rail Baltica” dzelzceļa līnijas integrāciju Rīgas centrālajā dzelzceļa stacijā, veidojot to par multimodālu sabiedriskā transporta un pasažieru apkalpošanas mezglu, kā arī likumdošanas pilnveidošanas iespēju izpēte, lai noteiktu taisnīgu atlīdzību par projektam nepieciešamajiem vai tā rezultātā ietekmētajiem nekustamajiem īpašumiem.



Lai izvērtētu projekta iespējamo ietekmi uz Latvijas dzelzceļa tīkla infrastruktūras maksu, LOTLP izskatīja jautājumu par Latvijas dzelzceļa konkurētspēju un infrastruktūras maksas samazināšanas iespējām. Satiksmes ministrs Anrijs Matīss aktualizēja jautājumu par Latvijas tranzīta koridora konkurētspējas uzlabošanu, ko negatīvi ietekmē ārējā ekonomiskā situācija – Krievijas rubļa zems kurss un energoresursu zemās cenas.

Tāpat LOTLP uzmanības lokā paturēja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas sagatavoto informatīvo ziņojumu par aktualitātēm vides aizsardzības jomā, t.sk. slāpekļa emisiju kontroles rajona (NECA) zonu ieviešanu Baltijas jūrā. Saskaņā ar Ministru kabineta lēmumu jautājumā par NECA statusa iespējamo noteikšanu Baltijas jūrai, lemjot par pieteikuma iesniegšanu Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO), ir jārosina NECA statusa noteikšanu paplašināt arī attiecībā uz citiem Eiropas jūru reģioniem, t.sk. Ziemeļjūru. Ziemeļjūras valstis vēlreiz ir apstiprinājušas gatavību iesniegt dokumentus IMO par Ziemeļjūrā kā NECA zonas noteikšanu. Pieteikumos nepieciešams norādīt prasību spēkā stāšanās datumu, kas būtu viens un tas pats gan Ziemeļjūrai, gan Baltijas jūrai un nebūtu īsāks par triju gadu periodu no lēmuma pieņemšanas brīža IMO.

2015.gadā aktuāli jautājumi bija arī Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2012/33/ES (par sēra saturu flotes degvielā) un direktīvas 2000/59/EK (par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravas atlieku uzņemšanai), kā arī HELCOM Baltijas jūras rīcības plāna īstenošanas gaita.

LOTLP atbalstīja Ķīnas un Centrālās un Austrumeiropas valstu sadarbības formāta 16+1 valstu transporta ministru sanāksmes rīkošanu Rīgā 2016. gada pavasarī, jo visi LOTLP locekļi vienprātīgi atzina, ka transporta jomas koordinēšana 16+1 formāta ietvaros ne tikai veicinās investīciju piesaistišanu, bet arī cels Latvijas transporta un loģistikas atpazīstamību un uzticamību, veicinās gan divpusēju, gan daudzpusēju sadarbību un palīdzēs konkrētu projektu realizācijā.■



SKLOIS PROJEKTS NODROŠINĀS TRANSPORTA PAKALPOJUMU OPERATIVITĀTI

UZZIŅAI

SKLOIS projekts tiek realizēts Eiropas Reģionālās attīstības fonda darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” 3.2.2.1.1. apakšaktivitātes „Informācijas sistēmu un elektronisko pakalpojumu attīstība” ietvaros, tā kopējais plānotais finansējums ir 2 652 731 eiro.

Kravu loģistika un tranzīts ieņem nozīmīgu vietu Latvijas tautsaimniecībā. Pastāv virkne jautājumu, kas būtu jārisina, lai nodrošinātu konkurētspējīgu kravu tranzīta un loģistikas pakalpojumu attīstību nākotnē. Piemēram, problēmas saistībā ar laikietilpīgu formalitāšu kārtošānu, informācijas dublēšanos, vairākkārtēju informācijas ievadi, nepietiekamu elektronisko dokumentu un elektroniskās informācijas apriti. Lai risinātu minētos jautājumus, 2015.gada nogalē ir ieviesta elektroniskās informācijas un elektronisko dokumentu apmaiņa kravu transportēšanas procesā, izveidojot Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmu (SKLOIS). Projekta mērķis ir veicināt transporta pakalpojumu operativitāti, precizitāti, kvalitāti un izmaksu samazināšanu un kalpot par pamatu moderna loģistikas pakalpojumu tirgus attīstībai Latvijā, nodrošinot kravu transportēšanas procesā iesaistītās informācijas un dokumentācijas apriti elektroniskā veidā.

Vairākus gadus Satiksmes ministrijā regulāri notika Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas projekta vadības grupas sēdes, kurās piedalījās SM, Muitas pārvaldes, Pārtikas un veterinārā dienesta, Valsts augu aizsardzības dienesta, Valsts robežsardzes, Krasta apsardzes dienesta, VAS „Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs”, VAS „Latvijas Jūras administrācija”, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes, Rīgas brīvdostas pārvaldes un Ventspils brīvdostas pārvaldes pārstāvji. Sēdes dalībnieki saņēma informāciju par projekta virzību, kā arī diskutēja par jautājumiem saistībā ar likumdošanas izstrādi un projekta turpmāko realizāciju.

Projekta mērķa grupa ir visi starptautisko kravu pārvaldājumu procesā iesaistītie dalībnieki, kas savstarpēji apmainās ar informāciju un dokumentiem. Ievērojot Ministru kabineta apstiprināto projekta koncepcijas aprakstu un izraudzīto projekta attīstības variantu – SKLOIS ar paplašinātu funkcionalitāti, kā arī ņemot vērā faktisko situāciju kravu pārvaldājumu dokumentu apstrādē, SKLOIS ieviešana tiks realizēta uz „SafeSeaNet” informācijas sistēmas bāzes.■

UZZIŅAI

Projektā plānotās darbības: SKLOIS biznesa procesu identificēšana un aprakstu sagatavošana; SKLOIS uzturēšanas un pārvaldības organizatoriskā modeļa definēšana; SKLOIS izstrāde, ieviešana un darbības atbalsta nodrošināšana, kā arī risinājuma integrācija ar citām IS, kā rezultātā paredzēts nodrošināt e-pakalpojumus; sistēmas drošības un veiktspējas novērtēšana; informācijas sistēmas ieviešanas atbalsta nodrošināšana; nepieciešamo projekta publicitātes pasākumu nodrošināšana. Projekta kopējās attiecināmās izmaksas ir 2 652 731 eiro.



LATVIJA UN MONGOLIJA PĀRRUNĀ NĀKOTNES PERSPEKTĪVAS TRANZĪTA KORIDORU ATTĪSTĪBĀ

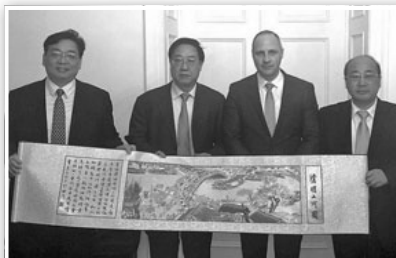
Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Dins Merirands tikās ar Mongolijas ceļu un transporta viceministru Khabšaju Jerjanu, lai pārrunātu Latvijas un Mongolijas sadarbības iespējas tranzīta un loģistikas jomā. 2014. gadā tika parakstīts nolīgums par starptautiskajiem pārvadājumiem ar autotransportu, kas paredz tranzīta kravu pārvadājumu liberalizāciju.

Abas puses apliecināja ieinteresētību attīstīt sadarbību tranzīta un loģistikas jomā un līdzdarboties Ķīnas un Eiropas sauszemes kravu koridoru attīstīšanā. Latvija pauda gatavību piedāvāt jauna atzara izveidi konteinervilciena „Mongolijas vektors”, kas veic kravu pārvadājumus starp Baltkrieviju un Mongoliju, maršrutā. „Mēs saskatām lielu potenciālu šā vilciena atzara izveidē no Maskavas uz Latvijas ostām, izmantojot jau esošos Latvijas konteinervilcieni „Rīgas ekspresis” un „Baltika – Tranzīts” maršrutus”, atzina D. Merirands. ■

ĶĪNAS HENAŅAS PROVINCES DELEGĀCIJA ĪEPAZĪSTAS AR LATVIJAS TRANZĪTA PIEDĀVĀJUMU

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš 4. maijā tikās ar Ķīnas Henaņas provinces delegāciju, kas no 1. līdz 4. maijam uzturējās vizītē Rīgā. Henaņas provinces pārstāvji bija ieradušies Latvijā, lai apspriestu sadarbības iespējas transporta un loģistikas jomā, īpaši attiecībā uz maksimāli efektīvas piegāžu ķēdes starp Eiropu un Ķīnu izveidi, ņemot vērā tirdzniecības apjoma starp Eiropu un Āziju pieaugumu, kā arī Ķīnā augošo pieprasījumu pēc Eiropas izcelsmes pārtikas produktiem. Latvijas puse informēja Ķīnas delegāciju par Latvijas transporta un loģistikas sistēmas priekšrocībām Ķīnas uzņēmumu preču izplatīšanai Ziemeļeiropā un otrādi.

Sarunā piedalījās arī Rīgas brīvdostas pārvaldnieks L. Loginovs un mārketinga nodaļas vadītājs E. Sūna, kā arī starptautiskās lidostas „Rīga” Attīstības departamenta direktors A. Kokars. ■



UZZIŅAI

Henaņas province ir trešā lielākā Ķīnas province iedzīvotāju skaita ziņā un piektā lielākā ekonomikas attīstības ziņā, tā var lepoties ar vienu no vislabāk attīstītajām transporta sistēmām Ķīnā. Atrazdamās Ķīnas centrālajā daļā, tā ir svarīgs dzelzceļa un aviācijas mezgls.



SĒRA SATURS KUĢU DEGVIELĀ ATBILST PRASĪBĀM

2015. gada 1. janvārī spēkā stājās jaunās prasības sēra saturam flotes degvielā.

2015. gada 1. janvārī Baltijas jūrā (precīzāk, Baltijas jūras sēra oksīdu emisijas kontroles rajonā) spēkā stājās MARPOL konvencijas stingrāki ierobežojumi sēra saturam flotes degvielā – sēra saturs nedrīkst pārsniegt 0,10 masas procentu. Kuģiem pirms ienākšanas sēra oksīdu emisiju kontroles rajonā laikus jāpāriet uz atbilstošu degvielu un par šo darbību jāveic ieraksti kuģa dokumentos. Šāds kontroles rajona statuss ir noteikts arī Ziemeļjūrai, Ziemeļamerikas un Savienoto Valstu Karību jūras reģioniem.

Minētos ierobežojumus nosaka arī Eiropas Padomes direktīva 1999/32/EK, kas paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem. Savukārt direktīvas prasības ir ietvertas Ministru kabineta 2006. gada 26. septembra noteikumos Nr.801 „Noteikumi par sēra satura ierobežošanu atsevišķiem šķidrās degvielas veidiem”.■

„STENA LINE” PIELĀGOJAS JAUNAJĀM PRASĪBĀM

Uzņēmums saviem klientiem arī turpmāk sola stabilus pakalpojumus, tomēr atzīst, ka direktīvas ietekmē izmaksu pieaugumu novērst neizdosies. „No ekonomiskā viedokļa tas ir negatīvi vērtējams politisks lēmums, iepriekš tāds bija *tax free* zonu atcelšana,” uzskata „Stena Line” grupas direktors Karls Johans Hagmanis. „Vides aizsardzība, protams, ir svarīga, bet noteikumiem vajadzētu būt visiem tirgus dalībniekiem vienādiem ar uzņēmējiem un klientiem pieņemamām likmēm. Diemžēl sēra emisiju samazināšanas regula nav tas gadījums.”

„Lai varētu noturēt konkurētspēju saistībā ar sēra oksīdu emisijas jaunajām prasībām, „Stena Line” jau 2014. gadā veica pārmaiņas, palielinot reisu skaitu



„Stena Line” prāmis Ventspils ostā.



no Latvijas uz Zviedriju,” norāda „Stena Line Freight” vadītājs Baltijā, Krievijā un NVS Aivars Tauriņš. „Esam gatavi reaģēt uz tirgus izmaiņām un pielāgot savus pakalpojumus arī turpmāk. Cenu pieaugums var atstāt ietekmi uz kravu apjomu un konkrētiem transporta koridoriem, nevar izslēgt tirgus diktētas pārmaiņas, uz kurām jābūt gataviem reaģēt arī prāmju operatoriem. Līdz šim „Stena Line” kravu plūsma caur Latviju pieauga gan Ventspils, gan Liepājas maršrutos, turklāt kā kravu, tā pasažieru skaita dinamika ir pozitīva, tāpēc biznesu šajā reģionā var uzskatīt par rentablu.”

DAŽI SECINĀJUMI NO EIROPAS JŪRAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS PĒTĪJUMA

„Sēra direktīvas ietekme uz kuģošanas kompānijām būs atšķirīga. Visticamāk, ka lielās kompānijas, kuru rīcībā ir jaunākās paaudzes kuģi un kuras veic starpkontinentālos pārvadājumus, ietekmi izjutīs mazāk, bet tuvsatiksmes jūras pārvadājumi Eiropas Savienības robežās to izjutīs daudz spēcīgāk. Izmaksu pieaugums liks kravu īpašniekiem izdarīt korekcijas esošajās loģistikas ķēdēs un, iespējams, pat atgriezties pie autotransporta pakalpojumu aktīvākas izmantošanas un saīsināt jūras pārvadājumu attālumus. Daļa ES nozaru stipri vien cietīs konkurencē ar trešo valstu uzņēmējiem, piemēram, Ziemeļeiropas papīra ražošanas rūpniecība. Galu galā var izrādīties, ka sēra direktīvas ieviešanas rezultātā bankrotēs ES uzstādījums par *īsā pleca* jūras pārvadājumu maģistrāļu intensīvāku attīstību, cietīs ES ražotāji un vides ilgtspējīgas politikas nodrošināšanas mērķis netiks sasniegts.”■

ARVIEN AKTUĀLĀKS KĻŪST ZAĻO OSTU UN ZAĻĀS KUĢOŠANĀS JAUTĀJUMS

No 2015. gada 7. līdz 9. oktobrim Baltijas Ostu organizācija (BPO) Kopenhāgenā, Dānijā, organizēja starptautisku kongresu „Greenport 2015”, kura centrālais temats bija *zaļo* ostu loma starptautiskajā jūras kravu pārvadājumu loģistikas ķēdē. *Zaļās* ostas kļūst par vienu no svarīgākajiem jautājumiem, domājot gan par ostu, gan starptautisko kravu pārvadājumu attīstību ilgtermiņā. Šo jautājumu darba kārtībā allaž patur gan IMO, gan HELCOM, gan Eiropas Jūras ostu organizācija (ESPO).

Viens no veidiem, kā padarīt ostu videi draudzīgāku, ir ieviest jaunākās paaudzes tehnoloģijas. Lai palielinātu kravu plūsmu un apstrādes ātrumu, kā arī optimizētu enerģijas un darbaspēka izmantošanu, viena no Eiropas lielākajām ostām Hamburga ir ieviesusi „Smart Seatropolis” tehnoloģijas. Tieši šīs tehnoloģijas ļauj ostai vienkāršot loģistikas pakalpojumus, novērst kavējumus, labāk organizēt satiksmi, efektīvāk koordinēt kuģu kustību un kravu apstrādi.■



EIROPAS KUĢU ĪPAŠNIEKU ASOCIĀCIJA LOBĒ PAKALPOJUMU TIRGUS ATVĒRŠANU ES OSTĀS

Eiropas Kuģu īpašnieku asociācija (ECSA) lūgusi Eiropas Parlamentu (EP) mainīt Eiropas Komisijas (EK) ierosināto ES ostu regulējumu. Asociācijas priekšlikums ir atvērt kravu apstrādi un pasažieru apkalpošanu brīvajam tirgum. EK šīs divas pakalpojumu kategorijas pirms regulas trešā lasījuma ir izņēmusi. Visticamāk, tas tika darīts, lai izvairītos no draudošā konflikta ar ostu darbinieku arodbiedrībām. Savukārt ECSA uzstāj, ka arī šie divi pakalpojumi ir jāiekļauj, jo tas ļautu samazināt kuģu īpašnieku izmaksas.

ECSA ģenerālsekretārs Patriks Verhoevens: „Mēs saprotam Komisijas piesardzību, tomēr esam pārliecināti, ka ES ostu reformas paketei jābūt daudz vērienīgākai, jo pašreizējie priekšlikumi atrisinās tikai dažas no esošajām problēmām, ar ko saskaras ES ostu pakalpojumu izmantotāji.”

Eiropas Parlamenta Transporta komisija turpina darbu pie ostu regulas, ko plānots apstiprināt 2016. gada beigās.

Ansis Zeltiņš, kurš Latvijas prezidentūras ietvaros strādāja jūrniecības darba grupā, uzsvēra: „Padomes līmenī tā jau ir izdiskutēta un nodota Eiropas Parlamentam, bet no Parlamenta puses tālāka virzība buksē.”

Lai gan regula jau izdiskutēta, lobiji joprojām cenšas tajā iedabūt savas intereses. Lobiju aktivitāti apstiprināja arī A. Zeltiņš: „Protams, dažādu asociāciju amatpersonas un kompāniju lobiji vēlas uzzināt mūsu kā prezidējošās valsts viedokli vienā vai otrā jautājumā. Šāda intereses izrādīšana aizsākās jau pirms prezidentūras, kad Ostu regulas jautājums vēl bija aktuāls. Kāds ir jūsu skatījums? Kā jūs rīkosities? Tādi un līdzīgi jautājumi tika uzdoti vai ik dienas.”■

„TRANSIT-KAZAKHSTAN 2015”

Latvija un Kazahstāna ir stratēģiskie partneri Eirāzijas tranzīta kravu plūsmā, tāpēc abas valstis turpinās sadarboties Eirāzijas piegāžu ķēžu veidošanā, veidojot sinerģiju starp dažādiem transporta veidiem, 17. septembrī uzrunājot klātesošos transporta un loģistikas izstādes „Transit-Kazakhstan 2015” atklāšanā, uzsvēra Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.

Latvijas un Kazahstānas attiecības tranzīta un dzelzceļa pārvadājumu jomā jau tradicionāli ir bijušas ļoti ciešas – Kazahstāna Latvijai ir trešais lielākais partneris dzelzceļa kravu pārvadājumos. Starp abām valstīm kopš 2003. gada kursē un par labi pazīstamu zīmolu ir kļuvis konteinervilciens „Baltika Tranzit”, ar kuru tiek pārvadāts lielākais kravu apjoms starp Baltijas valstīm un Centrālāziju.

Eirāzijas sauszemes transporta koridora attīstība, it īpaši strauji augošie konteinerkravu pārvadājumi pa dzelzceļu starp Ķīnu un Eiropu, paver jaunas



iespējas Latvijas un Kazahstānas sadarbībai tranzīta un loģistikas jomā. Sadarbojoties un izmantojot esošo pieredzi un potenciālu, abas valstis šobrīd gatavo integrētus loģistikas risinājumus kravu pārvadājumiem starp Ķīnu un Eiropu, īpaši Skandināviju. Kazahstāna nodrošina dzelzceļa risinājumus no Ķīnas līdz



Latvijas ostām, tāpat arī šobrīd realizē apjomīgus investīciju projektus un veido jaunu transporta un loģistikas savienojumu starp Ķīnu uz Kazahstānu speciālajā ekonomiskajā zonā Horgosā. Savukārt Latvija piedāvā loģistikas mezgļu, no kura var organizēt gan Kazahstānas, gan Ķīnas preču izplatīšanu Baltijas valstīs un Skandināvijā. Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas savienotas ar regulāro prāmu satiksmi Baltijas jūrā, ostu termināļi apstrādā dažāda veida kravas ar augstu pievienoto vērtību un nodrošina konkurētspējīgus pakalpojumus.

U. Reimāns: „Latvija mērķtiecīgi strādā un ir cieši apņēmusies kļūt par aktīvu Eirāzijas piegāžu ķēžu dalībnieci, un Kazahstāna šajā kontekstā ir ļoti būtisks mūsu partneris. Esmu gandarīts, ka abu valstu prioritātes sakrīt. Esmu arī pārliecināts, ka Kazahstānas kolēģi mūs kā partnerus vērtē tikpat augstu kā mēs viņus un mēs esam vienisprātis, ka uzticama ilgtermiņa partneru izvēlē ir jāvērtē darbi, nevis jāklausa skaļos vārdos. Kazahstāna nenoliedzami sevi ir pozicionējusi kā aktīvu Eirāzijas jaunā Zīda ceļa attīstītāju, gan organizējot ikgadējus forumus, konferences un izstādes, kur piedalās visas pārvadājumos ieinteresētās valstis, gan arī veicot ievērojamas investīcijas transporta nozarē un tādējādi dodot būtisku ieguldījumu Eirāzijas sauszemes pārvadājumu attīstībā.”■

UZZIŅAI

Latviju tirdzniecības misijā Kazahstānā pārstāvēja 20 nozares uzņēmumu, to skaitā „Latvijas dzelzceļš”, Rīgas un Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, „DB Schenker”, „Stena Line”, Rīgas universālais termināls u.c.



MULTIMODĀLIE PĀRVADĀJUMI UZ UN NO ES OSTĀM

Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja bija pasūtījusi pētījumu par multimodālajiem kravu pārvadājumiem uz un no ES ostām, ko 2015. gada marta beigās prezentēja tās autors Enriko Pastori no Itālijas. ES ārējā un iekšējā tirdzniecība ir ļoti atkarīga no jūras ostām. 74% preču importa un eksporta ar trešajām valstīm un apmēram 37% ES dalībvalstu savstarpējās tirdzniecības apjoma transportē caur jūras ostām. Tieši ostas ir transporta mezgli, kas, izmantojot tuvsatiksmes kuģošanu, nodrošina preču ritmisku un nepārtrauktu kustību, novērš sastrēgumus uz autoceļiem un samazina energoresursu patēriņu. Jūras ostām ir svarīga loma kā loģistikas centriem, un tām ir vajadzīgi efektīvi savienojumi ar iekšzemi.

Eiropas jūras ostās dominē pieci galvenie kravu veidi: konteinerkravas, *ro-ro* kravas, ģenerālravijas, beztaras lejamkravas un beztaras beramkravas. Katram no tiem ir sava dinamika, ko ietekmē daudzi faktori, bet visām ostām ir divi saskares punkti: pirmais – nepieciešama kravu tālāka nogādāšana iekšzemē, tātad ostu savienojumi ar iekšzemes transporta tīklu, un otrais – pašu ostu kravu apstrādes kapacitāte. Tā kā tuvsatiksmes kuģošana nodrošina apmēram 60% no ES jūras pārvadājumu apjoma un ostas ir kravu galamērķis vai sākumpunkts, ostām ir jābūt aprīkotām tā, lai tās spētu apstrādāt atbilstošu kravu apjomu. Pētījums rāda, ka ostu darbību sarežģī divi savstarpēji saistīti apstākļi – pašas ostas kapacitāte un salīdzinoši vāji attīstītā tuvsatiksmes kuģošana.

UZZIŅAI

Tuvsatiksmes kuģošana ir kravu un pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām Eiropas ģeogrāfiskajās robežās vai starp ES ostām un ostām, kas atrodas ārpus ES, bet kurām ir jūras piekrastes līnija, kas robežojas ar ES. Tuvsatiksmes kuģošana ir attiecināma arī uz jūras transportu starp ES dalībvalstīm un Norvēģiju, Islandi un citām Baltijas jūras, Melnās jūras un Vidusjūras piekrastes valstīm.

Īpaši svarīgas tuvsatiksmes kuģošanas līnijas ir konteinerkravu pārvadājumiem, jo tās veido kravu plūsmas, kas no lielajiem ostu loģistikas centriem, kur kravas nonāk pa tāljūras tirdzniecības ceļiem, tiek nogādātas patērētājiem uz salīdzinoši netālu esošiem reģioniem.

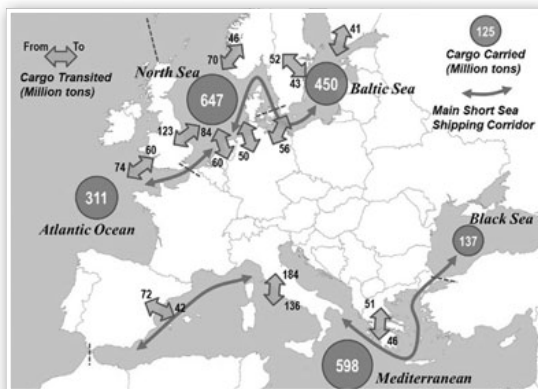
Dzelzceļa, autoceļu un ūdensceļu izmantošana kravu pārvadājumiem dažādās ES valstīs ļoti atšķiras, un to nosaka vispirms jau ģeogrāfiskais stāvoklis. Piemēram, salu valstīs parasti mazāk izmanto sauszemes transportu, bet reģioni Eiropas centrā pārsvarā izmanto tieši sauszemes transportu, lai saņemtu vai nosūtītu kravas caur ostām. Liela nozīme ir ekonomiskajai un politiskajai situācijai



attiecīgajā valstī. Valstis, kuru ekonomikā nozīmīgas ir smagās rūpniecības nozares, parasti vairāk izmanto dzelzceļu. Dzelzceļa pārvadājumi tiek uzskatīti par vēlamiem ekonomisku un politisku apsvērumu dēļ, jo īpaši domājot par ilgtspējīgu attīstību. Baltijas un Skandināvijas valstīs ir salīdzinoši

lielāks dzelzceļa pārvadājumu īpatsvars. Pētījums rāda, ka valstīs, kurās ir vides aizsardzības ilgtermiņa politika, parasti vairāk izmanto dzelzceļu.

No 2000. līdz 2010. gadam ES dalībvalstīs kopumā multimodālajos pārvadājumos ir palielinājies dzelzceļa transporta īpatsvars, tomēr daudzās dalībvalstīs ir pieaudzis arī autopārvadājumu apjoms. Analizējot datus par atsevišķām ostām, pētījuma autors secina, ka visbiežāk ES ostu savienojums ar iekšzemes galamērķiem tiek nodrošināts ar autotransportu, kas galvenokārt ir iecienīts tāpēc, ka tas ir elastīgāks un uzticamāks, ar to var vieglāk nogādāt kravas uz visiem galamērķiem iekšzemē. Savukārt iekšzemes ūdensceļus plaši izmanto pārvadājumiem no tām ostām, kur infrastruktūras pieejamība un kvalitāte ir piemērota lielu preču apjomu apstrādei. Tādas ir Reinas un Šeldas deltās esošās ostas (Antverpene, Roterdama un Amsterdamā), no kurām iekšzemes pārvadājumu īpatsvars pa ūdensceļiem pārsniedz 30%. Līdzīgā situācijā ir Konstancas osta Rumānijā, Havra un Marseļa Francijā, mazākā mērā Brēmene un Hamburga Vācijā. Daudzās ostās ir liels dzelzceļa pārvadājumu īpatsvars, piemēram, Tallinā un Rīgā, kur lielāko kravu pārvadājumu daļu veido beztaras kravu tranzīts. Tomēr uz Eiropas lielo ostu fona Rīgā un Tallinā ir salīdzinoši neliels kopējais dzelzceļa kravu apjoms, vislielākais tas ir Vācijas ostās Brēmene un Hamburgā, kuras uzņem līdz pat 250 vilcieniem dienā. Kopumā pētījums parāda, ka ostās dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu kopīgas izmantošanas līmenis ir apmierinošs.



EIROPAS JŪRNICĪBAS NOZARES KOPĪGĀ VĒSTULE ATGĀDINA PAR DEKLARĀCIJAS UZSTĀDĪJUMIEM

Jau Grieķijas prezidentūras EP laikā liela vērība tika pievērsta kuģniecības un jūrniecības jautājumiem, kas rezultējās 2014. gada 7. maijā Atēnās pieņemtajā deklarācijā. Tā pēc būtības ir ceļamaize tālākai jūrniecības un kuģniecības attīstībai Eiropā, jo apliecina, ka šī nozare nenoliedzami ir ļoti būtiska, tāpēc aicina ES



dalībvalstis veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai panāktu augsta līmeņa vienošanos par kuģniecības turpmāko attīstību ES.

Jūras transporta politiku līdz 2018. gadam detalizēti apsprieda arī Eiropas kuģniecības nedēļas laikā Bri-

selē šā gada marta sākumā. Eiropas jūrniecības nozare ar kopīgu vēstuli ir vērsusies pie Eiropas Komisijas un ES dalībvalstīm, lai atgādinātu deklarācijas 5. nodaļā teikto: izmantot visu pieejamo tuvsatiksmes kuģošanas potenciālu jūras transporta pakalpojumiem Eiropā, lai novirzītu kravu plūsmas no autoceļiem, attīstīt ostu infrastruktūru, samazināt kuģniecībai uzlikto slogu sakarā ar augstajām vides standartu prasībām, lai jūras transports būtu konkurētspējīgs un varētu darboties bez liekiem šķēršļiem.

Diemžēl līdz šim nekas neliecina, ka ES būtu ieinteresēta tuvsatiksmes jūras pārvadājumu attīstībā, jo šis biznesa sektors ir apgrūtināts ar krietni lielāku administratīvo slogu nekā autopārvadājumi un dzelzceļa kravu pārvadājumi. Piedevām finansiālie resursi, kas tiek novirzīti dzelzceļa vai autoceļu infrastruktūras attīstībai, nav samērojami ar tiemniecīgajiem ieguldījumiem, kas nonāk kuģošanas biznesa sektorā.

Ņemot vērā skaidri deklarēto politisko apņemšanos atbalstīt tuvsatiksmes jūras pārvadājumus, vajadzētu īstenot efektīvu politisko atbalstu, lai nodrošinātu visiem kuģu īpašniekiem, ostu un ostu termināļu operatoriem iespēju saņemt finansējumu, lai modernizētu ostas, ostu termināļus un infrastruktūru, uzlabojot ostu un jūras pārvadājumu sazobi kopējā loģistikas ķēdē.

UZZIŅAI

Kopīgo vēstuli parakstījušas ECASBA, ES Kuģu eksportu asociācija (CLECAT), ES Kuģu īpašnieku asociācija (ECSA), Eiropas Kravas nosūtītāju padome (ESC), ES Ostu asociācija (ESPO), Eiropas Mazās kabotāžas pārvadājumu asociācija (EDT), ES Ostu termināļu operatoru asociācija (FEPORT), *InterFerry* un *World Shipping Council* (WSC).

ES Kuģu brokeru un aģentu asociācijas (ECASBA) ģenerāldirektors Džonatans C. Viljamss: „Atēnu deklarācija ietver skaidru un nepārprotamu nostāju, kas prasa, lai Eiropas Savienības politika un rīcība būtu saskaņotas, kas ļautu izmantot tuvsatiksmes jūras pārvadājumu potenciālu. Tas ir efektīvs un videi draudzīgs transports, tāpēc mūsu kopīgajā vēstulē ir atgādinātas deklarācijā minētās saistības. Mēs esam norādījuši uz kūttrumu Eiropas un ES dalībvalstu institūciju darbībā, cenšoties panākt, lai tuvsatiksmes jūras pārvadājumi, pamatojoties uz vienādiem spēles noteikumiem, spētu konkurēt ar autotransportu un dzelzceļu. Bezdarbība attiecī-

bā uz administratīvā sloga samazināšanu, ierobežojumi, kas apgrūrina ostu un termināļu attīstību, vides prasību radītie šķēršļi Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā kavē tuvsatiksmes jūras pārvadājumu attīstību un konkurētspējas celšanu.”■



GROZĪJUMI LATVIJAS ADMINISTRATĪVO PĀRKĀPUMU KODEKSĀ

2015. gada 1. jūlijā stājās spēkā Saeimā 14. maijā pieņemtie grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā (APK), kas veikti, lai uzlabotu administratīvās atbildības tiesisko regulējumu jūrniecības nozarē.

NOTEIKTA ATBILDĪBA PAR INFORMĀCIJAS NESNIEGŠANU NACIONĀLAJĀ SSN SISTĒMĀ

Ar grozījumiem APK (115.¹ pants) tiek precizētas tiesību normas par kuģniecībā noteikto ziņošanas pienākumu nepildīšanu. Noteikta atbildība par normatīvajos aktos noteiktās informācijas savlaicīgu neiesniegšanu vai nepatiesas informācijas sniegšanu Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas datu apmaiņas sistēmai (nacionālā SSN sistēma).

Noteikta arī atbildība par citas normatīvajos aktos noteiktās informācijas savlaicīgu nesniegšanu, tai skaitā neziņošanu par jūras negadījumu vai neziņošanu Latvijas Jūras administrācijai par kuģa bojājumiem, kas var ietekmēt kuģa jūrasspēju vai radīt vides piesārņojumu.

NOTEIKTA ATBILDĪBA PAR JŪRAS NEGADĪJUMU UN INCIDENTU IZMEKLĒŠANAS TRAUCEŠANU

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs varēs piemērot administratīvo sodu (naudas sodu) gan fiziskām, gan juridiskām personām par Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja amatpersonu likumīgo prasību nepildīšanu jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanā (šāda atbildība ir noteikta arī dzelzceļa un aviācijas jomā).

SAMAZINĀTS NAUDAS SODS PAR KUĢA EKSPLOATĀCIJAS NOTEIKUMU PĀRKĀPŠANU

Samazināts naudas soda sākotnējais apmērs (gan fiziskajām, gan juridiskajām personām) par kuģa ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu (APK 116. pants).

PRECIZĒTI IEROBEŽOJUMI DARBĪBĀM LATVIJAS KUĢU REĢISTRĀ LĪDZ NAUDAS SODA SAMAKSAI

Ar grozījumiem precizēts APK 299.² panta pirmās daļas 3. punkts, nosakot, ka līdz naudas soda par administratīvo pārkāpumu jūras transportā samaksai Latvijas Jūras administrācija neregistrē, neizslēdz no Latvijas Kuģu reģistra un neregistrē kuģa īpašuma tiesību maiņu kuģim.



GROZĪJUMI JŪRLIETU PĀRVALDES UN JŪRAS DROŠĪBAS LIKUMĀ

2015. gada 3. jūnijā stājās spēkā grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā (JPJDL), kas pieņemti Saeimā 30. aprīlī. Ar grozījumiem JPJDL tiesību normas aktualizētas atbilstoši izmaiņām praksē, kā arī lai nodrošinātu to atbilstību citu nacionālo normatīvo aktu grozījumiem un izpildot starptautiski noteiktās prasības.

PRASĪBAS PAR KUĢA ŽURNĀLIEM

Ar grozījumiem JPJDL 21. pantā precizētas prasības par kuģu žurnāliem – uz kuriem Latvijas kuģiem kādiem žurnāliem ir jābūt.

Mainīta kuģa žurnālu reģistrācijas kārtība. Turpmāk noteikta veida kuģa žurnālus iegādājas un tos pierēģistrē Latvijas Jūras administrācijā. Līdz šim JPJDL noteica, ka kuģa žurnālus reģistrē pie ostu kapteiņiem, bet ārvalstīs – Latvijas Republikas diplomātiskajās vai konsulārajās pārstāvniecībās. Ar grozījumiem noteikts, ka kuģa žurnālu lietošana, kas neatbilst JPJDL 21. pantā minētajām prasībām, ir aizliegta.

PAŠVALDĪBĀM PIEŠKIRTAS TIESĪBAS NOTEIKT PAPILDU KUĢOŠANĀS NOSACĪJUMUS SAVĀ ADMINISTRATĪVAJĀ TERITORIJĀ

Ar grozījumiem JPJDL (48.¹ panta otrā daļa) pašvaldībām turpmāk ir tiesības savā administratīvajā teritorijā izdot saistošos noteikumus par papildu nosacījumiem kuģošanas līdzekļu satiksmei Latvijas iekšējos ūdeņos. Pašvaldības dome pieprasa un ņem vērā Latvijas Jūras administrācijai atzinumu par minēto noteikumu projektu no kuģošanas drošības viedokļa.

KUĢU ĪPAŠNIEKI ATLĪDZINĀS IZDEVUMUS PAR JŪRNIKA VESELĪBAS PĀRBAUDI

Turpmāk izdevumus par atzīta jūrnieku ārsta veiktu jūrnieka veselības pārbaudi jūrniekam, kurš ir nodarbināts uz Latvijas kuģa, segs attiecīgā kuģa īpašnieks (JPJDL 29. panta (3¹) daļa).

Prasība noteikta atbilstoši Padomes 2009. gada 16. februāra Direktīvai 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā.

Jau līdz šim daži Latvijas kuģu īpašnieki sedz izdevumus par jūrnieka veselības pārbaudi.



APSTIPRINĀS LRIT TESTĒŠANAS PAKALPOJUMU SNIEDZĒJUS

Ar grozījumiem JPJDL tiek noteikts, ka Jūras administrācija apstiprina testēšanas pakalpojuma sniedzējus, kas novērtē kuģa spēju strādāt Tālās darbības identifikācijas un sekošanas sistēmā (LRIT), kā to paredz Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) rezolūcija MSC.263(84) „Kuģu Tālās darbības identifikācijas un sekošanas sistēmas pārstrādātie darbības standarti un funkcionālās prasības” un IMO cirkulārs MSC.1/Circ.1307 „Vadlīnijas kuģu apskatēm un sertifikācijai, lai novērtētu kuģu atbilstību LRIT informācijas nosūtīšanas prasībām” (ar grozījumiem).

KRASTA APSARDZE KONTROLĒS LATVIJAS VALSTS KAROGA LIETOŠANU UZ KUĢIEM

Ar grozījumiem papildināta Krasta apsardzes kompetence, nosakot, ka Krasta apsardze kontrolēs Latvijas valsts karoga lietošanu uz kuģa. Latvijas karoga lietošanas uz kuģa kārtība noteikta Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumos Nr. 1599 „Noteikumi par Latvijas valsts karoga lietošanas kārtību uz kuģiem”. Regulējumā ietvertās prasības attiecas gan uz Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem, gan arī ārvalstu kuģiem, kad tie atrodas Latvijas Republikas teritoriālajos vai iekšējos ūdeņos, tai skaitā ostās.

CITI NOSACĪJUMI

■ Krasta apsardze normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pārbaudīs, vai jūrnīeks, atrodoties uz kuģa Latvijas ūdeņos (jūras), ir lietojis alkoholu, narkotiskās, psihotropās vai toksiskās vielas.

■ Precizēta JPJDL 29. panta pirmā daļa, nosakot, ka derīgam ārsta atzinumam par veselības atbilstību darbam uz kuģa ir jābūt gan jūrnīekam, kurš gatavojas iegūt profesionālo kvalifikāciju apliecināšu dokumentu, gan jūrnīekam, kurš ir nodarbināts uz kuģa, gan jūrnīekam, kurš vēlas sākt darbu uz kuģa (precizējumi veikti atbilstoši Direktīvai 2009/13/EK).

■ Latvijas Jūras administrācija no kuģošanas drošības viedokļa saskaņos būvju (mākslīgo salu, būvju un iekārtu, tai skaitā platformu un enerģijas ražošanai nepieciešamo iekārtu) būvniecību Latvijas iekšējos jūras ūdeņos, teritoriālajā jūrā un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, kā tas noteikts atbilstoši Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumam un Būvniecības likumam.

■ JPJDL papildināts ar normām par jūras ģeotelpisko informāciju.■

Grozījumu redakciju skatīt interneta vietnē: www.likumi.lv



IMO AKTUALITĀTES 2015. GADĀ

**SEŠI KANDIDĀTI IMO
ĢENERĀLSEKRETĀRA
ĀMATAM, IEVĒL KITACKI LIMU
NO DIENVIDKOREJAS**



IMO ģenerālsēkretāra Kodži Sekimizu četru gadu pilnvaru termiņš beidzas 2015. gada 31. decembrī, tāpēc līdz 2015. gada 31. martam notika IMO ģenerālsēkretāra amata kandidātu izvirzīšana, bet ģenerālsēkretāra vēlēšanas notika IMO 114. sesijā, kas norisinājās no 2015. gada 29. jūnija līdz 3. jūlijam, savukārt Padomes lēmumu apstiprināja IMO Asamblejas 29. sesijā, kas notika no 2015. gada 23. novembra līdz 2. decembrim.

IMO 114. sesijā par jauno IMO ģenerālsēkretāru vienbalsīgi tika ievēlēts Kitacki Lims no Dienvidkorejas, kura amata pilnvaras sākas 2016. gada

1. janvārī. Līdz šim Kitacki Lims bija Pusanas ostas pārvaldes prezidents, kopš 1986. gada Dienvidkorejas darba grupas sastāvā piedalījies IMO sanāksmēs kuģošanas drošības un vides aizsardzības jautājumos, kā arī citu jautājumu risināšanā. No 1992. gada aktīvi strādājis, lai veicinātu kuģošanas drošību Dienvidkorejā, kā arī visā Āzijas reģionā atbilstoši IMO konvenciju prasībām. 2004. gadā tika ievēlēts par Tokijas saprašanās memoranda priekšsēdētāju, strādājis arī citos ar jūras drošības politiku saistītos atbildīgos amatos.

Kitacki Lims: „Tas ir liels gods, ka esmu ievēlēts ģenerālsēkretāra amatā šajā prestižajā un svarīgajā organizācijā. Ceru, ka savu pilnvaru laikā spēšu godam tikt galā ar tiem svarīgajiem uzdevumiem, kuri tuvākajos gados sagaida gan šo organizāciju, gan pasaules jūrniecības nozari kopumā.

Es vēlos apliecināt cieņu visiem, kas pirms manis ar pilnu atbildības izjūtu ir vadījuši IMO, it īpaši līdzšinējam ģenerālsēkretāram Kodži Sekimizu, kura entuziasms un ziedošanās devuši pozitīvu ieguldījumu IMO mērķu sasniegšanā. IMO pašlaik saskaras ar ļoti nopietniem jautājumiem, kurus var risināt tikai ar visu IMO dalībvalstu izpratni kopīgā darbā. Esmu pārliecināts, ka mēs varam turpināt

**UZZIŅAI**

Uz IMO ģenerālsekretāra amatu pretendēja Andreass Hrisostomous, (Kipra), Vitālijs Kļujevs (Krievijas Federācija), Kitacki Lims (Korejas Republika), Maksimo Q. Mejia (Filipīnas), Andreass Norrdsets (Dānija), Džuvenals Šiundu (Kenija).

veidot mūsu nākotni un risināt tās problēmas, kas skar kuģošanas drošību pasaulē, attīstot to kā drošu un ilgtspējīgu nozari. Šādu cerību man dod lēmumi, ko izdevies pieņemt IMO dalībvalstīm.

Uzskatu, ka viens no svarīgākajiem IMO uzdevumiem ir nostiprināt Rietumu attīstīto valstu un jaunattīstības valstu partnerību, turpināt veidot ciešu sadarbību un sapratni starp IMO dalībvalstīm un reģioniem. Tāpat liela nozīme arī turpmāk būs jūrniecības nozares saziņai un pārējo sabiedrību, kur IMO pildīs tādu kā tilta lomu. No savas puses plānoju koncentrēties uz vairākiem galvenajiem mērķiem: efektīva starptautisko konvenciju un noteikumu īstenošana, atbalsts jaunattīstības valstīm, it īpaši mazo salu jaunattīstības valstīm un vismazāk attīstītajām valstīm, palielināt IMO globālo nozīmi, veicināt izaugsmi visās dalībvalstīs, panākt efektīvu sekretariāta darbību. Kā dalībvalstu un sekretariāta kalps es strādāšu aktīvi, lai, panākot vienprātību un sadarbību starp dalībvalstīm, IMO turpinātu attīstīties un pildīt savu svarīgo misiju."

E-NAVIGĀCIJA KUĢOŠANAS UN JŪRAS VIDES DROŠIBAI

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO), IALA un IHO sadarbībā ar nozares un nevalstiskajām organizācijām strādā pie e-navigācijas koncepcijas, kuras mērķis ir saskaņot un efektīvi izmantot visus pieejamos datus, lai uzlabotu kuģošanas drošību un samazinātu cilvēka kļūdas faktoru iespējama nelaimes gadījuma izraisīšanā.

E-navigācija ir plašs jēdziens, IMO to skaidro šādi: e-navigācija ir saskaņota darbība, tā ir integrācija, informācijas apmaiņa un jūras informācijas analīze ar elektroniskiem līdzekļiem gan uz kuģa, gan krastā, lai uzlabotu drošību jūrā, kuģošanas un ar to saistīto pakalpojumu drošību, kā arī jūras vides aizsardzību.

Šai koncepcijai ir gandrīz desmit gadu ilga vēsture, kas aizsākās 2006. gadā IMO 81. sesijā ar Kuģošanas drošības komitejas sagatavotu dokumentu, kas apliecināja nepieciešamību nodrošināt kuģa kapteini un ar kuģošanas drošību saistītās atbildīgās amatpersonas krastā ar visiem nepieciešamajiem instrumentiem, lai jūras navigācija un sakaru sistēmas kļūtu uzticamākas, tā samazinot iespējamās kļūdas. Īpaša uzmanība tiek veltīta cilvēku un vides drošībai, kā arī jūras pārvaldījumu izmaksu samazināšanai.

IMO KUĢOŠANAS DROŠĪBAS KOMITEJĀ

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Kuģošanas drošības komiteja (MSC) 2015. gada jūnijā apstiprināja Starptautisko drošības kodeksu kuģiem, kas par degvielu izmanto sašķidrināto gāzi vai citu degvielu ar zemu



uzliesmošanas punktu (*Low-flashpoint*), (IGF Code). Kodekss un grozījumi SOLAS stāties spēkā 2017. gada 1. janvārī.

No sava redzesloka MSC neizlaida arī jautājumu par kiberuzbrukumu draudiem kuģiem un ostu iekārtām, tāpēc vienojās, ka jāizstrādā vadlīnijas šo draudu mazināšanai, ka ieviesīs grozījumus ISPS kodeksā.

Īpaša uzmanība tika veltīta jautājumam par nelegālajiem imigrantiem. Ņemot vērā, ka izveidojusies kritiska situācija, jo daudzi bēgļi iet bojā noslikstot, komiteja vienojās paturēt šo jautājumu Juridiskās komitejas darba kārtībā. 2015. gadā komitejā apstiprināja grozījumus IMSBC kodeksā, kas stāties spēkā 2017. gada 1. janvārī (brīvprātīgi no 2016. gada 1. janvāra). Tāpat tika apstiprināti grozījumi 2011. gadā pieņemtajā ESP kodeksā, tie saistīti ar Starptautiskās kuģu klasifikācijas sabiedrību asociācijas (IACS) prasībām, kā arī IMO rezolūciju MSC.381. Lai uzlabotu pasažieru kuģu drošību, tika nolemts izveidot ekspertu grupu, kas izvērtēs trešā Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) pētījuma par pasažieru kuģu drošību rezultātus.

IMO PIESĀRŅOJUMA NOVĒRŠANAS UN REAGĒŠANAS APAKŠKOMITEJĀ

IMO Piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas apakškomitejas (*Sub Committee on Pollution Prevention and Response, PPR*) ietvaros galvenokārt tiek sagatavoti starptautiskie tiesību akti vai to grozījumu projekti par vides aizsardzības un piesārņojuma likvidēšanas jautājumiem.



Apakškomitejā turpinājās diskusijas par augstas viskozitātes ķīmisku vielu novadīšanu jūrā kravas tanku mazgāšanas laikā no ķīmiskajiem tankkuģiem un šī piesārņojuma nonākšanu piekrastē. Honkongas konvencijas (par kuģu pārstrādi) ietvaros tika sagatavots grozījumu projekts Bīstamo vielu inventarizācijas vadlīnijās (MEPC.197(62)).

Apakškomitejā diskutēja par izlietotās cepamās eļļas utilizāciju. Šobrīd MARPOL konvencijas V pielikums paredz tikai izlietotas cepamās eļļas nodošanu krasta pieņemšanas iekārtās vai sadedzināšanu. Taču dalībvalstis uzskata, ka izlietotā cepamā eļļa nelielā daudzumā varētu tikt utilizēta kopā ar naftas atkritumiem atbilstoši MARPOL I pielikuma prasībām. Ņemot vērā, ka diskusijās netika panākts vienots viedoklis, apakškomiteja nolēma informēt par dalībvalstu izteiktajiem viedokļiem.

Reaģēšanas uz piesārņojumu jautājumu ietvaros turpinājās darbs pie rokasgrāmatas rīcībai naftas piesārņojuma gadījumā, norādījumiem, kā reaģēt uz naftas piesārņojumu ledus apstākļos, Dispersantu vadlīnijām un OPRC moduļa apmācību kursa.

Saistībā ar kuģu balasta ūdeņu konvenciju (BWMC) apakškomitejā izskatīja jautājumu par izņēmumu un atbrīvojumu piemērošanu. Īpaši uzsvērts termina „same location” skaidrojuma trūkums, kad runa ir par izņēmumu piemērošanu. Turpinājās arī darbs pie rokasgrāmatas „Ballast Water management. How to do it?” izstrādes.

Jautājumā par jaunajām tehnoloģijām apakškomiteja tika iepazīstināta ar akumulatoru tehnoloģijas (kā hibrīdtehnoloģijas) izmantošanu uz mazajiem kuģiem.

Sagatavoti grozījumi NOx tehniskajā kodeksā attiecībā uz gāzes dzinēju testēšanu un duālo degvielu dzinēju lietošanu NOx III līmeņa ietvaros. Sagatavots arī norādījumu projekts (MEPC cirkulārs) par III līmeņa prasību piemērošanu ar gāzi un duālo degvielu darbināmiem dzinējiem (MARPOL VI pielikuma 13. noteikums).■



KAD SAKĀM JŪRNICĪBA, DOMĀJAM – IMO, KAD SAKĀM IMO, DOMĀJAM – JŪRNICĪBA

Tā, iespējams, varētu raksturot priekšstatu, kas radies par Starptautisko Jūrnieceības organizāciju (IMO), ko līdz 1982. gadam sauca par Starptautisko Jūrnieceības konsultatīvo organizāciju (IMCO). Par tās izveidi Apvienoto Nāciju Organizācija pieņēma lēmumu 1948. gadā Ženēvā, jo bija pilnīgi skaidrs, ka starptautisko kuģošanas drošību var panākt vienīgi tad, ja ir starptautiski noteikts regulējums, kam pakļaujas visi kuģotāji pasaulē. IMO Konvencija stājās spēkā 1958. gada 17. martā, kad to bija ratificējuši 21 valsts.

Šobrīd IMO ir Apvienoto Nāciju Organizācijas specializētā aģentūra, kas atbildīga par starptautiskās kuģošanas drošības un aizsardzības uzlabošanu, kā arī kuģu radītā piesārņojuma novēršanu

Savulaik IMO pirmais uzdevums bija pieņemt starptautisku konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS), kas tika izdarīts 1960. gadā. Otru vērienīgāko dokumentu – Starptautisko konvenciju par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL) – pieņēma 1973. gadā. 1978. gadā spēkā stājās Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu (STCW), bet 2013. gadā – Starptautiskā konvencija par darbu jūrnieceībā (MLC). Šie ir četri stūrakmeņi, kas satur un regulē jūrnieceības nozari šodien. Bet likumi nav akmenī cirsti – dzīve, jaunas situācijas un vajadzības bieži prasa uzlabot prasības un veikt grozījumus spēkā esošajos dokumentos. Tā rodas pielikumi un grozījumi, saskaņā ar kuriem dzīvo un strādā pasaules jūrnieceība. IMO ir pieņēmusi vairāk nekā 50 dažādu starptautisko instrumentu (konvencijas un protokolus) un vairāk nekā 930 rezolūciju, kuru nosacījumi ir iestrādājami nacionālajā likumdošanā. Gunārs Šteinerts, kurš no 1993. līdz 1997. gadam pārstāvēja Latviju IMO, atceras: „Kad deviņdesmito sākumā pirmo reizi devos uz IMO Londonā, es kā jauns puika skrēju gar Temzas malu un skatījos, kur tad ir tā IMO. Ieraudzīju karogus, un man iekšā viss sagriezās otrādi. Pagāja tikai daži gadi, un darbs tur kļuva par manu ikdienu, bet tolaik IMO šķita kaut kas satraucošs.”

TĀ PASAULĒ NOTIEK UN AR TO JĀRĒKINĀS

Lai gan 1991. gada 17. septembrī Latviju uzņēma Apvienoto Nāciju Organizācijā, kas pavēra ceļu arī uz pilntiesīgu dalību IMO, divus gadus Latvija IMO



IMO centrālā ēka Londonā.

darbā piedalījās tikai ar novērotājas tiesībām, bet par tās oficiālu dalībvalsti kļuva 1993. gadā.

Latvijas Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta un Latvijas Jūras administrācijas amatpersonas un eksperti regulāri piedalās IMO komiteju un apakškomiteju darbā. IMO darba plānu komitejās un apakškomitejās izmanto kā nozares vadības darba plānu un orientieri turpmākai attīstībai. IMO ir organizācija, kuras kompetenci un ietekmi neviens neapšaubā. Par to, kas ir IMO, kā tur noris darbs un kā tajā pārstāvēta Latvija, kompetenti var pastāstīt Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks, bet viņš sarunu uzsāk ar pretjautājumu:

– Es gribēju pajautāt, vai tu vari vienā teikumā pateikt, kas ir IMO?

– Domāju, ka tā ir institūcija, kas spēj kompetenti izvērtēt situāciju jūrniecības nozarē, pieņemt izsvērtus lēmumus un veidot jūrniecības nozares nākotnes stratēģiju. Bet man arī šķiet, ka tas tomēr ir tāds ļoti lēns un birokrātisks aparāts.

– Pēc būtības tā ir tāda kā liela ģimene. Šobrīd IMO sastāvā ir simt septiņdesmit viena dalībvalsts, trīs nevalstiskās organizācijas, un visiem šiem tik dažādajiem *ģimenes locekļiem* panākt kopīgu viedokli un vienošanos kādā jautājumā nemaz nav tik viegli. Ja paskatās uz konvencijas izstrādāšanas un spēkā stāšanās gadu, varam redzēt, ka šos divus datumus šķir visai iespaidīgs



gadu skaits. Kāpēc tā? Varbūt nevajadzētu koncentrēties tik daudz uz normatīvo instrumentu jaunradi, cik uz jau esošo ieviešanu? IMO ir atzinusi, ka tā pēdējos gados atsevišķos gadījumos strādā tukšgaitā, jo ir ļoti daudz IMO instrumentu (dokumentu), kas gan ir izstrādāti un pieņemti, bet nav stājušies spēkā, jo pietrūkst dalībvalstu atbalsta.

– Paiet piecpadsmit, divdesmit gadu, un pa šo laiku reālajā dzīvē viss ir mainījies, jo kuģošanas industrija attīstās ļoti strauji un arī laiks iet uz priekšu.

– Laiks tiešām nevienam negaida. Jūrniecības industrija ir ļoti strauji augoša, tāpēc jau pāris gadiem ir liela nozīme, nemaz nerunājot par vairākiem gadu desmitiem. MLC konvencija stājās spēkā 2013. gadā, bet tika pieņemta jau 2006. gadā; Starptautiskā konvencijai par kuģu balasta ūdeņu un nosēdumu kontroli un pārvaldību tika pieņemta 2004. gadā, bet līdz šim brīdim vēl nav stājušies spēkā. Šie ir tikai daži piemēri. Paiet tik ilgs laiks, ka daudzas lietas jāvērtē pavisam no cita skatupunkta, tāpēc IMO vēlas mainīt kārtību. Pēc būtības arī pati jūrniecības organizācija ir nonākusi pārmaiņu priekšā. Par jauno IMO ģenerāļsekretāru ir ievēlēts Kitacki Lims no Dienvidkorejas, kurš amatā stāsies 2016. gada 1. janvārī. Kā jau pieņemts, katrs jauns vadītājs, jautāts par svarīgākajiem darbiem, informē par savu programmu, un Kitacki Lims uzsvērs liks uz jau esošo, izstrādāto normatīvo aktu ieviešanu un smagnējā IMO sekretariāta darba reorganizāciju. Arī līdzšinējais ģenerāļsekretārs Kodži Sekimizu centās mainīt esošo sistēmu, samazinot apakškomiteju skaitu, bet, vai tas ir devis cerētos uzlabojumus, dalībvalstis vēl šaubās. Taču tagad IMO, visticamāk, piedzīvos reformas.

– Kāpēc IMO vadošajā amatā jau atkal ir ievēlēts Āzijas reģiona pārstāvis?

– Iespējams, tam, ka ģenerāļsekretāra amatu ieguvis Dienvidkorejas pārstāvis, ir kāds racionāls iemesls, bet man tas nav zināms, jo Latvija nav to četrdesmit valstu vidū, kuras pieņem lēmumus IMO padomē. Mums nav tiesību balsot, jo esam maza valsts, kurai nav, piemēram, ievērojamas kuģubūves vai kāda cita liela pienesuma jūrniecības nozarei. No Eiropas Savienības balsošanā piedalās tikai divpadsmit valstis. Manuprāt, viens no argumentiem, kāpēc tika izvēlēts Kitacki Lims, varētu būt viņa iepriekšējā pieredze, strādājot Pusanas ostas pārvaldē, kas ļoti cieši sadarbojās ar jūrniecības industriju. Līdz šim IMO nereti tika pārņemts, ka tā neieklausās tieši industrijas viedoklī.

– Ja Latvijai nav nekādas īpašas ietekmes, vai vispār ir vērts tērēt laiku, sēžot plenārsēdēs? Vai tā ir tikai interese iegūt informāciju no pirmavota, vai arī kas vairāk, piemēram, ņemot vērā, ka diskusijās tomēr tiek uzklau-sīts Latvijas viedoklis?

– Tos jautājumus, ko esam izdiskutējuši mājās – Eiropā, Latvijā, protams, aktīvi atbalsta. Latvijas prezidentūras Eiropas Savienības Padomē laikā mūsu



Raitis Mūrnieks.

viedokli ieklausījās. Kādam varbūt mūsu jautājumi var likties mazsvarīgi, bet kopumā mēs centāties panākt vairāku lietu sakārtošanu.

– Kas bija tie jautājumi, par kuriem runāja Latvija?

– Prezidentūras laikā katra Eiropas līmeņa jautājuma izvērtēšanu koordinēja Latvija. IMO un Eiropas pieņemtajos dokumentos, kas regulē jūrnieku darba tirgu, bija iestrādātas atšķirīgas prasības. Pateicoties Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistram, šo prasību nesaskaņotību pamanīja, un mēs varējām šo jautājumu aktualizēt. Sākotnēji IMO bija grūti pārliecināt, ka šīs dažādās prasības ir nepieciešams harmonizēt. Tomēr ar Amerikas atbalstu mūsu viedokli ņēma vērā.

– Kas bija pretrunu pamatā?

– Prasības par citu dalībvalstu izdotu sertifikātu atzišanu jūrniekiem STCW konvencijas I/10 noteikumu kontekstā, kas izrietēja no Polārā kodeksa (*Polar Code*) un Drošības kodeksa kuģiem ar dzinējiem, kas darbināmi ar gāzi vai citām degvielām ar zemu uzliesmošanas temperatūru (*IGF Code*). Tā kā šis Konvencijas noteikums neattiecas uz minētajiem kodeksiem, bija nepieciešams harmonizēt sertifikācijas atzišanas kārtību abos šajos kodeksos.

– Un viss, kas nav stingri reglamentēts, tiek interpretēts?

– Ir daudzas lietas, kur karoga valstij ir „manevrēšanas” iespējas noteikumu izpratnes kontekstā, ir vairāki skatījumi uz vienu un to pašu jautājumu, kas bieži



JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks (no kreisās) un eksperti vides aizsardzības jautājumos Juris Skrube un Ieva Šmite IMO PPR sanāksmē.

rada pārpratumus. Līdz ar to noteikumos, kur iespējama interpretācija, ir jāievieš skaidrība, kā šo noteikumu pareizi ieviest, lai nerodas pārpratumi, kuģiem apmeklējot dažādu valstu ostas.

– Kas ir tie svarīgākie jautājumu, kas tagad ir IMO darba kārtībā?

– Arī IMO šobrīd ir skāris bēgļu jautājums. IMO darba kārtībā ir Vidusjūras problēma. Situācija ir satraucoša, jo iet bojā cilvēki, un šī problēma vēl tikai pieņemas spēkā. Ņemot vērā, ka bēgļu transportēšanā ir iesaistīti kuģi, tas kļūst par kuģošanas un cilvēku drošības jautājumu. Savukārt kuģi, kas, glābjot cilvēkus, uzņem bēgļus, nonāk kīlnieka lomā, jo rodas neskaitāmi jautājumi: vai uz kuģa ir pietiekami daudz vietas, kur bēgļus izvietot, vai pietiekamā daudzumā ir glābšanas aprīkojums utt.? Protams, pirmajā brīdī, glābjot dzīvības, šie jautājumi atvīrās otrajā plānā, bet pēc būtības tā nedrīkstētu būt, jo tad, kad kuģis ar bēgļiem ienāk ostā, visi drošības jautājumi atkal kļūst svarīgi. Tāpēc ir diskusijas, kā uz šīm ārkārtas situācijām reaģēt ostas valsts kontroles inspektoriem. Tikai loģiski, ka IMO ir uzņēmusies iniciatīvu šo jautājumu sakārtošanā. No IMO svarīgo jautājumu klāsta nepazūd diskusijas par pasažieru kuģu drošību, alternatīvo degvielu izmantošanu, e-navigāciju, Balasta ūdeņu konvenciju. Katru gadu jūrā bojā iet tūkstotis jūrnieku, neskaitot pasažierus, tāpēc IMO ir



izvirzījusi mērķi samazināt bojā gājušo jūrnieku skaitu vismaz uz pusi. Lielākā problēma ir vietējā kuģošanā iesaistītie pasažieru kuģi, un IMO vienmēr ir uzsvērusi, ka kuģiem ir jābūt vienlīdz drošiem, neatkarīgi no tā, vai tie ir iesaistīti piekrastes vai starptautiskajā kuģošanā. Tāpat aktuāls ir arī jūrnieku izglītības jautājums, jo tehnoloģijas attīstās tik ātri, ka jūrnieki pat nespēj izsekot līdzi visam jaunajam. Jūrnieku izglītības jautājums ir arī šā gada IMO moto: „*Maritime Education and Training*”.

BŪT VAI NEBŪT – TĀDS IR JAUTĀJUMS

Gadiem ilgi aktuāls bija arī jautājums, ka netiek samērotas IMO un Eiropas prasības. Eiropa dažkārt ir steigusies notikumiem pa priekšu, tāpēc ES valstis ir maltas gluži kā starp diviem dzirnakmeņiem – IMO un ES prasībām. R. Mūrnieks atzīst, ka šī problēma tiešām nodarbinājusi Eiropas jūrniecības nozares ļaudis, tomēr pēdējā laikā situācija mainījusies, jo Eiropa arvien vairāk ieklausās IMO viedoklī un saprot, ka reģionāli nevar noteikt stingrākas prasības, tā kropļojot biznesu. Protams, paliek spēkā arī Eiropas iekšējās prasības, kas jāievēro kuģotājiem, piemēram, dažādas ziņošanas, bet kopumā Eiropas prasības iet kopsolī ar starptautiskajām prasībām. Latvija 2009. gadā labprātīgi pieteicās IMO auditam ar mērķi izvērtēt valsts pārvaldes sistēmu jūrlietās un nodrošināt jūras drošības un aizsardzības jomā pieņemto Latvijai saistošo starptautisko līgumu prasību un standartu īstenošanu un ievērošanu, lai novērstu vides piesārņošanu no kuģiem un padarītu drošāku jūras satiksmi. Audits bija kā mēraukla, lai novērtētu, cik labi jūrlietu sistēma Latvijā strādā un kā to pilnveidot.

2016. gada 1. janvārī spēkā stājas prasība, ka nu jau IMO audits dalībvalstīm kļūs par obligātu, tāpat arī Eiropas direktīva (2009/21/EK) par karaļa valstij noteikto prasību ievērošanu nosaka, ka jābūt veiktam šādam auditam, tā apliecinot, ka Eiropas un IMO starptautiskās prasības tiek sinhronizētas.

Otrs būtisks jautājums ir pieņemto konvenciju izpilde. Pasaulē ir dažādi kuģošanas maršruti. Ja kuģis *strādā* īsajos pārgājienos (līdz 24 stundām), tad, piemēram, prasības, kas izriet no STCW un MLC konvencijām, attiecībā uz darba un atpūtas stundām ir grūti īstenot. Četrpadsmit stundu pārgājienā uz tankkuģa jāpagūst izdarīt ļoti daudzas praktiskas lietas: izmazgāt tankus, sagatavot kuģi, darbs ostā, kur paralēli kravas operācijām dažādas uzraugošās institūcijas veic arī savas funkcijas. Sabalansēt noslodzi uz kuģa ir sarežģīts uzdevums gan kuģa komandai, gan kuģošanas kompānijai.

– Kāda jēga ir konvencijai, ja to nevar īsti ievērot, un visi to lieliski zina, bet piever acis?

– Var izpildīt, bet tad kuģa īpašniekam skaitliski jāpalielina apkalpe. Taisnību sakot, uz jaunajiem kuģiem tas ir pagrūti, jo, attīstoties jaunajām tehnoloģijām, tos būvē ergonomiskus ar iespējami mazāku nepieciešamo minimālo apkalpi, līdz ar to rodas pārslodze. Šeit atkal ir jārod kompromiss starp kuģa īpašnieku



un kara valsti. Lai izpildītu katru konvencijas prasību, jāiegulda ievērojami līdzekļi, bet kuģu īpašnieki cenšas ekonomēt, kā un kur vien var. Kuģošana ir tā nozare, kas balansē starp izdevīgumu un drošību, un ir svarīgi saprast, kur ir šī robeža. Bet ko nozīmē izpildīt prasības? Ne vienam vien dažkārt šķiet, ka daudzas noteikumu prasības ir formalitāte, un viņi īsti neiedziļinās būtībā. Jaunā IMO nostāja šajā jautājumā ir nevis tikai trūli izpildīt prasības, bet domāt droši un saprast katra regulējuma jēgu, jo problēma nereti rodas no tā, ka automātiski izpilda darbības, kuras nesaprot. Bet, ja pasaulē viss būtu ideāli, konvencijās nevajadzētu veikt grozījumus.

– Latvijas Jūras administrācijas speciālisti aizbrauc uz lielo IMO ģimeni, kur visus ģimenes locekļus nemaz nav iespējams iepazīt. Kā reāli notiek Jūras administrācijas speciālistu darbs, varbūt vispirms jāmeklē sapratne Eiropas saimē?

– Panākt sapratni Eiropas saimē nav viegli. Piemēram, HELCOM ietvaros strādā tikai astoņas Eiropas Savienības valstis un Krievija, tās ir valstis, kurām ir kopīga Baltijas jūra. Tad, lūk, Itāliju vai Franciju mūsu problēmas šeit mazāk interesē. Līdz ar to diplomātijai ir ļoti liela loma, lai panāktu vēlamu rezultātu ne tikai HELCOM ietvaros, bet visā ES, kurā ir divdesmit astoņas valstis.

Pārējām IMO dalībvalstīm Eiropas bloks ir ļoti neērts, jo principā mēs varam apturēt kāda jautājuma virzību, tāpēc dažkārt nākas dzirdēt uzskatu, ka uz IMO nemaz nevajadzētu braukt visām ES dalībvalstīm, jo ir tikai viens viedoklis reiz divdesmit astoņi. Kā jau minēju, ir grūti panākt vienotu viedokli ES dalībvalstu starpā, bet, kad tas ir panākts, tad uz IMO ar vienotu mērķi ir jābrauc un mums svarīgi jautājumi jāaizstāv. Visi par vienu, viens par visiem! Tad nu Latvijas prezidentūras laikā mēs kā prezidējošā valsts dažkārt iznesām visu smagumu vieni paši. Savukārt Eiropas Komisija, kas IMO piedalās kā novērotāja, novēro arī mūs – dalībvalstis. Neskatoties uz iepriekš panāktu vienošanos kādā jautājumā, lielās jūrniecības valstis Zviedrija, Somija, Holande, Vācija, Francija tomēr bieži cenšas diktēt savus noteikumus. No tādas valstiskas pieejas tas ir saprotams, jo katrai dalībvalstij ir jāaizstāv savi kuģu īpašnieki un savas intereses.

Eiropas Komisijai ir doma, ka pēc IMO sanāksmēm vajadzētu rīkot ES dalībvalstu sanāksmes, lai izvērtētu, kā mēs katrā IMO sanāksmē esam strādājuši un vai iepriekš koordinētais viedoklis ir pausts uz lielās IMO skatuves un mērķi sasniegti. Daļēja taisnība jau tur ir, jo uz katru sanāksmi mēs braucam ar konkrētu mērķi – atbalstīt vai noraidīt kādu no citu valstu priekšlikumiem. Tāda kopības sajūta izpalika kaut vai Ukrainas jautājuma sakarā. Kad katrs sēž savas valsts galvaspilsētā, visiem ir skaidrs, ka Krieviju vajadzētu nosodīt, bet, kad katra atsevišķa valsts nonāk uz lielās skatuves, tad tomēr kavējas publiski paust savu viedokli. Arī mums pašiem šis jautājums bija diezgan jutīgs, jo lieliski apzināmies, ka caur Latviju iet Krievijas tranzīts, tāpēc pateikt skaļi, ka mēs Krieviju nosodām, zinot, ka zālē varbūt sēž Krievijas transporta ministrs, ir milzīgs



izaicinājums un uzdrīkstēšanās. Bet, ja politiski ir pieņemts lēmums, ka Krievija ir jānosoda, tad mums vairs nav jāizliekas, ka mēs to nedarām.

– Bet kas notiek gadījumā, ja, piemēram, Latvijai tiešām ir kāds ļoti svarīgs jautājums, kas būtiski var ietekmēt situāciju mūsu valstī?

– Ja Latvijai ir kāds ļoti svarīgs jautājums, tad mums vispirms ir jākonsultējas ar pārējiem divdesmit septiņiem ES ģimenes locekļiem, no kuriem daudzus šis jautājums vispār varbūt neinteresē, piemēram, HELCOM ietvaros. Ir gadījumi, kad dažas valstis grēko un savus priekšlikumus iesniedz IMO, nesaskaņojot tos ar Eiropas Komisiju. Dažkārt labi, argumentēti dalībvalstu priekšlikumi, kas iesniegti IMO, ir jāatsauc no IMO darba kārtības, jo nav ievērotas iesniegšanas procedūras, kas prasa ES dalībvalstīm jautājumus sākotnēji izdiskutēt Eiropā.

– Izskatās, ka mēs tā īsti neko nevaram pasākt ne ES, ne IMO.

– Visur pamatā ir diplomātija un diskusijas. Piemēram, ņemot vērā šobrīd Krievijas īstenoto starptautisko politiku, pēdējās sanāksmēs IMO dalībvalstis neatbalstīja gandrīz nevienu no Krievijas iesniegtajiem dokumentiem. Ir jāatrod līdzīgi domājošas valstis, kuras atbalstīs tavu priekšlikumu, un ar to vēl nepietiek, mums vēl viss jāaskaņo ar Eiropu, jo citādi nekas nevar notikt. Un te tad sākas diplomātija. Lai kaut ko *dabūtu cauri*, ir jāvelta daudz laika un enerģijas ārpus oficiālām sanāksmēm, atašeju līmenī vai pat satiksmes ministru līmenī.

– Vai tas nozīmē, ka arī Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā visu nosaka politika, lobiji un lielo intereses?

– Tā demokrātiskā pasaulē notiek, un ar to jāreķinās, lobiji nav nosodāms, ja tas ir līdzsvarā. Nevar lobēt lietas, kas būtu pretrunā, piemēram, ar



starptautiskām kuģošanas drošības pamatvērtībām. Lai gan drošība ir plašs jēdziens, tomēr var teikt, ka kuģu īpašniekiem ar katru gadu būs arvien grūtāk un grūtāk izpildīt drošības prasības, jo IMO un to dalībvalstu pamatuzdevums ir veicināt drošu, aizsargātu, videi draudzīgu, efektīvu un ilgtspējīgu kuģošanu caur savstarpēju sadarbību. Runājot par grozījumiem, IMO beidzot ir ieviests šis četru gadu cikls: ja grozījumi ir pieņemti šodien, tad tie stāsies spēkā pēc četriem gadiem. Līdz šim grozījumi IMO instrumentos notika divas reizes gadā.

– Un kuģi peld, kravas tiek pārvadātas, viss notiek.

– Ņemot vērā apjomu, ko pārvadā kuģi, un intensitāti, ar kādu tie pārvietojas, jāatzīst, ka jūras transports ir viens no visvairāk un visstingrāk regulētajiem transporta veidiem. Un tas ir arī viens no drošākajiem, pat neraugoties uz to, ka jūrā notiek sadursmes un kuģi pat iet bojā. Katru negadījumu, jo īpaši, ja tas prasījis cilvēku dzīvības, detalizēti izmeklē un analizē. Lai gan „Costa Concordia” avārija notika 2012. gada sākumā, vēl joprojām IMO notiek diskusijas par šo negadījumu. Itāļi dusmojas – cik ilgi var diskutēt par vienu notikumu, laiks slēgt šo jautājumu, tomēr tas vēl ilgi pavadīs pasažieru kuģu industriju. Par „Titāniku” diskutē vairāk nekā simt gadu. Ja viss notiktu perfekti, droši vien nebūtu iespējama attīstība, jo kļūdas liek aizdomāties, ko darām nepareizi, tās aicina uzlabot, izstrādāt un ieviest arvien augstākus standartus. Jūrniecības nozare, lai cik pretrunīgi tas izklausītos, kļūst drošāka no pieļautajām kļūdām. Un par tām ir jārunā, skaļi jārunā, lai paši un citi no tām mācītos un nākotnē līdzīgas kļūdas neatkārtotos. Par kuģošanas drošību atbildīgi esam mēs visi kopā – gan karogvalsts, gan ostas valsts, gan piekrastes valsts un arī jūrnieku izcelsmes valsts.■

Anita Freiberga



Lieliem darbiem pamatā stāv laba ideja

Grāmatas. Tās visu mūžu pavadīja Krišjāni Valdemāru. Izlasītās un sarakstītās, bet pēc viņa nāves arī grāmatas par viņu pašu, par viņa dzīvi, darbiem un centieniem.

Krišjāņa Valdemāra Ēdoles bibliotēkas vēsture aizsākas 1847. gada pavasarī, kad Ēdolē par muižas skrīveri sāka strādāt Krišjānis Valdemārs. Savu brīvo laiku viņš veltīja pašizglītībai, viņš vakarus pavadīja lasīdams. Istabiņā stāvēja tajos laikos reti sastopama lieta — grāmatu plaukts. Kaut viņa grāmatu krājums bija neliels, tomēr jaunieši sāka par tām interesēties, un Valdemārs labprāt tās deva lasīt vietējiem iedzīvotājiem. Muižā izplatījās runas, ka jaunekļi kaļot plānu sazvērestībai pret baroniem. Lai izvairītos no šādas mēļošanas, K. Valdemārs nodibināja „Baltijas jūras izsmelšanas biedrību”. Ļoti dziļa doma, jo izsmelt lielo tumsonības jūru latviešos toreiz bija milzīgs izaicinājums. Valdemārs aicināja: „Tad nu, zēni ganiņi, kad jūs sprinģēt beiguši, ķersimies pie grāmatām, — Ak tad Dievam patīkam.”

Drīz vien visas viņa personīgās grāmatas bija izlasītas, tāpēc dzima doma Ēdolē dibināt latviešu grāmatu bibliotēku. Tā 1848. gada 23. aprīlī, Lieldienās (pēc vecā stila 11. aprīlī) Ēdoles baznīcā atvēra pirmo pašu latviešu dibinātu bibliotēku.

K. Valdemārs raksta: „It kā bites uz medu — tā uzkrita 1848. un 1849. gadā lasītāji Ēdolē grāmatu krātuvei, ko man laimējās caur siltu un aukstu gaismas draugu dāvanu iesaistīt; lasītāji dabūja grāmatas par velti lasīt, jo jauniem ziņkāriem lasītājiem uz zemes reti atrodas grasis kabatā.”

Valdemārs iedvesmo. 2015. gadā salacgrīviešiem dzima ideja izveidot bibliokuģi „Krišjānis Valdemārs”. Kādos plašumos tas kuģos, rādis laiks, bet lieliem darbiem vispirms ir vajadzīga ideja!



LATVIJA ATKĀRTOTI APLIECINA SAVU PIEDERĪBU STCW BALTAJAM SARAKSTAM

STCW konvencija nosaka vienādus starptautiskus standartus jūrnieku sagatavošanai un sertificēšanai visām ar jūrniecību saistītām valstīm.

Reizi piecos gados katras IMO dalībvalsts pienākums ir nodrošināt neatkarīgu savas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas novērtēšanu. Novērtēšanas mērķis ir apzināt tās likumdošanas un kvalitātes standartu, jūrnieku profesionālās sagatavošanas iestāžu un to īstenoto programmu, kā arī jūrnieku sertificēšanas iestādes (pie mums – Jūrnieku reģistrs) darbības atbilstību STCW konvencijas prasībām. Neatkarīgās novērtēšanas rezultātā top ziņojums, kas tiek iesniegts IMO, kura pieņem lēmumu par valsts atbilstību vai neatbilstību STCW *White List* – *baltajam sarakstam*. Tikai *baltā saraksta* valstīm ir tiesības piešķirt starptautiskās profesionālās kvalifikācijas un izsniegt STCW kompetences sertifikātus, kas dod tiesības strādāt attiecīgajos amatos uz jebkura karoga kuģiem. Visi jautājumi, kas skar jūrnieku sagatavošanas sistēmu, jūrnieku kompetences izvērtēšanu un profesionālās kvalifikācijas piešķiršanu, Latvijā ir Jūrnieku reģistra kompetencē.

Izvērtējot iesniegto, nu jau trešo Latvijas neatkarīgās novērtēšanas ziņojumu, IMO 2015. gada jūnijā atkārtoti atzina, ka Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēma pilnībā atbilst STCW konvencijas prasībām. Vienlaicīgi tika izvērtēts STCW konvencijas 2010. gada Manilas grozījumu prasību ieviešanas process Latvijā. IMO apstiprināja, ka Latvijā ir pilnā mērā ieviestas Manilas grozījumu prasības un process ir pabeigts. Tas nozīmē, ka mūsu jūrnieku profesionālā izglītība un kompetence atbilst jau jaunajām STCW konvencijas prasībām, tiek atzītas starptautiski, kas savukārt nodrošina plašākas un stabilas iespējas darba tirgū, palielina pieprasījumu pēc mūsu jūrniekiem. STCW Manilas grozījumi visām valstīm jāievieš līdz 2017. gada 1. janvārim.

Latvija STCW konvenciju ratificēja 1991. gadā, bet STCW *baltajā sarakstā* ir kopš 2000. gada, kad šāds saraksts tika izveidots. Tas radīts, lai veicinātu standartiem atbilstošu un kvalificētu jūrnieku profesionālo sagatavošanu, tādējādi samazinot jūras negadījumu skaitu, kam iemesls ir cilvēka faktors. *Baltajā sarakstā* iekļautas valstis, kurās atbilstoši un pilnā apmērā ir ieviestas STCW konvencijas un tās grozījumu prasības un kuru sertificētie jūrnieki pilnā mērā atbilst STCW konvencijā noteiktajiem standartiem. Šobrīd minētajā sarakstā ir 126 valstis.■



LATVIJA SAGLABĀ VIETU PARĪZES MEMORANDA *BALTAJĀ SARAKSTĀ*

2015. gadā Latvijas kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 31 reizi. Neviena Latvijas kuģis nav aizturēts jau pēdējos četrus gadus, līdz ar to Latvija saglabā vietu Parīzes saprašanās memoranda *baltajā sarakstā*.

2015. gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģiem veikuši 282 ostas valsts kontroles inspekcijas, no tām 151 Rīgas ostā, 69 Ventspils ostā, 62 Liepājas ostā.

2015. gadā nevienam ārvalstu kuģim Latvijā nav konstatēti nopietni pārkāpumi un neviena kuģis nav aizturēts.

Latvija saglabā vietu *baltajā sarakstā*, jo laikā no 2012. līdz 2014. gadam ārvalstu ostās nav aizturēts neviena Latvijas kara kuģis.

Baltajā sarakstā iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Pavisam šajos sarakstos ierakstītas 72 valstis, šogad *baltajā sarakstā* palikušas 43, *pelēkā* 19 un *melnajā* 10 valstis.

No *baltā* uz *pelēko* sarakstu noslīdējušas Spānija, Lietuva, Polija un Taizeme, bet no *pelēkā* uz *melno* Beliza. Savukārt no *pelēkā* uz *balto* pakāpusies Indija.

Valstīm, zem kuru kara reģistrēts maz kuģu – kā Latvijai – ir grūti saglabāt vietu *baltajā sarakstā*, jo, lai no tā „izkristu”, pietiek pat ar vienu aizturēšanu. Tajā pašā laikā valstīm ar lielu floti var tikt aizturēti pat vairāki simti kuģu. Parīzes memoranda dalībvalstis vairākkārt ir aizrādījušas, ka šāda sistēma nav taisnīga un pilnīgi objektīvi neatspoguļo kuģu drošību dažādās valstīs.■

JŪRAS ADMINISTRĀCIJAI SUDRABA KATEGORIJA ILGTSPĒJAS INDEKSA NOVĒRTĒJUMĀ

Šogad Latvijas Jūras administrācija pirmo reizi piedalījās Ilgtspējas indeksa mērījuma projektā un ieguva Sudraba kategoriju. Iesaistoties projektā, tika veikts pilnīgs publisks uzņēmuma darbības novērtējums, kas apstiprināja JA atbildīgo un tālrēdzīgo uzņēmējdarbības pieeju.

JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš atzīst, ka ir gandarīts par tik augstu novērtējumu, un izsaka pateicību JA kvalitātes vadības





sistēmas vadītājai Leldei Lipšānei, jo Ilgtspējas indeksa mērījums tika veikts, pateicoties viņas iniciatīvai, turklāt viņa paveica lielāko darba apjomu, sagatavojot materiālus novērtējuma veikšanai.

Ilgtspējas indekss ir stratēģisks uz starptautiski atzītas metodoloģijas balstīts vadības instruments, kas palīdz Latvijas uzņēmumiem diagnosticēt savas darbības ilgtspēju un korporatīvās atbildības līmeni. Vienlaikus tas sabiedrībai, valsts un nevalstiskajām organizācijām sniedz objektīvus kritērijus, lai uzslavētu un atbalstītu tādus uzņēmumus, kuri palīdz stiprināt Latvijas ekonomiku ilgtermiņā.

Latvijas uzņēmumu Ilgtspējas indeksa metodoloģija balstīta uz ietekmīgāko globālo indeksu *Dow Jones Sustainability Index* un *Business in the Community CR Index* pieredzi, ņemot vērā korporatīvās atbildības standarta ISO 26000 un Globālās ziņošanas iniciatīvas G3 vadlīniju uzlikto latīņu. Lokalizētais indekss vērtē uzņēmumu sniegumu atbilstoši tieši Latvijai aktuālajiem ekonomiskajiem, sociālajiem un vides jautājumiem, vienlaikus pārstāvēt starptautiski atzītu izpratni par korporatīvās atbildības un ilgtspējas kritērijiem.

Iniciatīvas partneri ir Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūts, Latvijas Darba devēju konfederācija un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība. Kopš 2010. gada, kad veiksmīgi tika sākts Ilgtspējas indeksa pilotprojekts, indeksa pašvērtējuma iespējas ir izmantojuši vairāk nekā 200 uzņēmumu.■

VISĀ PASAULĒ MAINĀS PRASĪBAS PRET HIDROGRĀFU DARBU

Pasaules hidrogrāfi tieši pašlaik atrodas jaunu izaicinājumu un pārmaiņu priekšā, jo radikāli pieaug un mainās hidrogrāfu darba patērētāju loks un prasības. „Ja vēl samērā nesen hidrogrāfiskie mērījumi pirmkārt un galvenokārt tika izmantoti kuģošanas drošības garantēšanai, tad tagad mērījumu datus pieprasa ikviens, kas jūrā vēlas kaut ko pētīt, būvēt, veidot, zvejot, atpūsties un tā tālāk,” skaidro Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, kurš pašlaik vada Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) Baltijas jūras valstu Hidrogrāfijas komisiju (BSHC).

Taču nepieciešamais hidrogrāfisko mērījumu apjoms un dažādība ir tikai viens problēmas aspekts, ne mazāk svarīgs ir jautājums, kā iegūtos datus padarīt universālus no savietojamības viedokļa – pieejamus visiem potenciālajiem lietotājiem visā pasaulē. Šim jautājumam seko nākamais – lietotājiem jābūt apgādātiem ar attiecīgu aprīkojumu un programmām, lai datus varētu iegūt un izmantot.

Un atkal problēma – sagaidāma kuģu īpašnieku pretestība. „Elektronisko karšu lietošana uz kuģiem kļūst obligāta, un tas nenāca viegli. Tagad vairākums



kuģu īpašnieku ir iegādājušies aprīkojumu, kas atbilst esošo elektronisko karšu standartam, un ziņu, ka nepieciešams atkal cits aprīkojums, lielākā daļa uztvers sāpīgi. Taču visi šie jautājumi ir jārisina. Zinu, ka arī sauszemes kartogrāfi pašlaik cerīgi skatās uz mūsu pusi, jo līdzīgas pārmaiņas ar laiku skars arī viņus," piebilst J. Krastiņš.

Vēl viens aspekts, kas sarežģī situāciju, ir tas, ka cilvēkiem gan Latvijā, gan visā pasaulē ir vēlme datus iegūt bez maksas. Taču finansēšanas modeļi dažādās valstīs ir atšķirīgi. Nevar nerēķināties ar to, ka hidrogrāfisko datu ieguve ir darbietilpīga un noteikti nav lēta, jo jāmaksā gan par cilvēku darbu, gan kuģiem, gan aparātūru. Līdz ar to, uzsver J. Krastiņš, gandrīz nevienas valsts hidrogrāfijas dienesti nevar ne tikai strādāt ar peļņu, bet arī pilnībā atgūt izmaksas.

Par šīm un vēl citām aktualitātēm tika runāts IHO Starpreģionu koordinācijas komitejas (IRCC) sanāsmē, kas jūnija sākumā notika Meksikā. Sanāsmē piedalījās gan IRCC darba grupas, gan reģionālās hidrogrāfijas komisijas.

J. Krastiņa vadītā Baltijas jūras valstu Hidrogrāfijas komisija starptautiskā mērogā nu jau tradicionāli tiek atzīta par vienu no progresīvākajām IHO reģionālajām komisijām.

Pirmkārt, Baltijas jūrai ir 100% elektronisko karšu pārklājums, turklāt tās visas ir pieejamas tirgū, ko nevar sacīt par visām pasaules jūrām. Baltijas jūras valstis lielu darbu ir ieguldījušas karšu harmonizācijas sistēmā, kas nodrošina to, ka neveidojas ne „baltie plankumi”, ne arī karšu pārklāšanās.

Kā unikāls visā pasaulē tiek vērtēts Baltijas jūras valstu HELCOM mērījumu projekts, kura ietvaros vairākas valstis mērījumus veic vienoti, pēc kopīgi izstrādāta plāna. Jaunums ir FAMOS projekts, ko sešas valstis – Latvija, Igaunija, Zviedrija, Somija, Dānija un Vācija izstrādāja kopīgi, lai piesaistītu ES finansējumu, kas ļaus paātrināt mērījumu procesu un uzlabot kuģošanas drošību. BSHC darbība IHO mērogā nereti tiek minēta kā paraugs citiem reģioniem.

2015. gada septembrī Pēterburgā notika BSHC sanāksme, kurā J. Krastiņš nodeva Latvijas kā komisijas vadītājas pilnvaras Krievijai, jo komisija tiek vadīta rotācijas kārtībā.■

JŪRNIEMI STEIDZ SAŅEMT JAUNĀ PARAUGA SERTIFIKĀTUS

2015. gada pirmajā pusgadā Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā izsniegti 250 sertifikāti stūrmaņiem un 464 sertifikāti kuģu mehāniķiem. Tik daudz sertifikātu JR bija plānojis izsniegt visa gada laikā.

JR vadītāja vietnieks Jānis Pastars uzsver, ka tas skaidrojams ar jauna parauga sertifikātu ieviešanu – cilvēki nāk nomainīt sertifikātus jau pirms to derīguma



termiņa beigām, lai saņemtu jaunā parauga sertifikātus. Taču JR veiksmīgi tiek galā ar šādu klientu aktivitāti.

Savukārt kapteiņiem izsniegts 201 sertifikāts, un tas ir tikai nedaudz vairāk par pusgadam plānoto.

Šajā laikā noformētas un izsniegtas 963 jūrnika grāmatiņas, veiktas 8899 kursu apliecību reģistrācijas, kā arī pieņemti eksāmeni un atestēti 1878 jūrniki. Arī šie skaitļi atbilst pusgadam plānotajiem.■

SAGAIÐOT ATPŪTAS KUÐU SEZONAS SĀKUMU

9. aprīlī Latvijas Jūras administrācijā notika tikšanās ar pasažieru kuģiŗu, kas kursē galvenokārt pa Daugavu un pilsētas kanālu, īpaŗniekiem. JA speciālisti kuŗu īpaŗniekus uz tikŗanos aicina nu jau tradicionāli katru pavasari, lai pirms sezonas sākuma kopīgi pārrunātu iepriekŗējā gadā aktualizējuŗās problēmas un sniegtu informāciju par jaunumiem, kas saistīti ar kuŗoŗanas droŗību. Sanāksmē piedalījās arī pārstāvjī no Rīgas domes, Krasta apsardzes dienesta un policijas.

Atklājot sanāksmi, JA valdes priekŗsēdētājs Jānis Krastiņŗš uzsvēra, ka iepriekŗējā sezonā bijuŗi gan pozitīvi, gan negatīvi momenti, taŗu tā beigusies bez nopietniem sareŗģījumiem, savukārt pasaules pieredze liecina, ka kuŗoŗanas droŗības jautājumi ir ļoti aktuāli, nepievērŗot tiem pietiekamu uzmanību, sekas var bŗt traŗģiskas. „Mēs pārbaudām jūsu darbību un jūsu kuŗus nevis tādēļ, lai kaut ko ierobeŗotu, bet gan tādēļ, lai mazinātu potenciālos riskus. Droŗi kuŗi – tā jums ir arī labākā reklāma,“ sacīja J. Krastiņŗš.■

IZMAIŅAS TIESISKAJĀ REGULĒJUMĀ

JA juriskonsulte Jana Jankoviŗa sanāksmes dalībniekus iepazīstināja ar normatīvo aktu grozījumiem attiecībā uz kuŗoŗanas līdzekļū satiksmi iekŗējos ūdeņos, jo līdzŗinējos noteikumos bija gan redakcionālas nepilnības, gan arī nepilnības pēc būtības, turklāt regulējums papildināts ar jaunām prasībām. Piemēram, līdz řim noteikumi attiecās galvenokārt uz atpūtas kuŗiem, bet jaunajā izdevumā norādīts, ka tie attiecas uz visiem kuŗoŗanas līdzekļiem – gan tiem, kas reŗģistrēti JA Latvijas kuŗu reŗģistrā, gan CSDD reŗģistrā, gan arī uz tiem, kuru reŗģistrācija nav obligāta, tāpat uz citu valstu karoga kuŗiem.

Mainījuŗās arī teritorijas, ko řie noteikumi aptver: līdz řim tie bija iekŗējie ūdeņi un 3000 metru plata josla no krasta uz jūras pusi, bet turpmāk runa bŗs tikai par ūdeņiem no jūras krasta līnijas uz sauszemes pusi (upes, ezeri) un ostu akvatorijām.

Jaunais regulējums precīzē kuŗoŗanas līdzekļū vadītāju tiesības, pienākus, kā arī aizliegumus. Tāpat ir noteikts, ka kuŗoŗanas līdzekli vadīt atļauts tikai atbilstoŗi sertificētai personai. Stingrāk reglamentēta arī kuŗoŗanas līdzekļū



reģistrācijas kārtība, paredzot, ka kuģošanas līdzekļiem jābūt reģistrētiem, izņemot gadījumus, kad reģistrācija ir brīvprātīga, turklāt šī prasība attiecas uz visiem kuģošanas līdzekļiem neatkarīgi no valstiskās piederības.

Jaunie noteikumi aptver jautājumus par kuģošanas ātrumu, kuģošanu zem tiltiem, kuģošanas līdzekļu navigācijas ugunīm, zīmēm un skaņas signāliem. Noteikumos precizēti kontroles dienesti, kā arī dokumenti, kurus tie var pieprasīt uzrādīt. Vairāki kuģu īpašnieki ierosināja noteikt, ka kontroles dienestiem varēs uzrādīt apstiprinātas dokumentu kopijas, nevis oriģinālus, jo pastāv iespēja, ka dokumenti, sevišķi uz mazajiem kuģiem, var samirt un tikt bojāti.

Noteikumos paredzēta rīcība sadursmju novēršanai, kā arī rīcība sadursmes un ūdens satiksmes negadījumā. Tāpat īpaša sadaļa nosaka prasības attiecībā uz peldbūvēm.

Saeimā apstiprināja grozījumus Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā, kas stāties spēkā 2015.gada jūnijā. Svarīgākais šajos grozījumos ir nosacījums, ka pašvaldībām ir tiesības savā administratīvajā teritorijā noteikt papildu nosacījumus kuģošanas līdzekļu satiksmei iekšējos ūdeņos, saskaņojot tos ar Latvijas Jūras administrāciju no kuģošanas drošības viedokļa.

Savukārt grozījumi Administratīvo pārkāpumu kodeksā paredz izmaiņas saistībā ar soda sankcijas apmēru par kuģa ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu – plānots samazināt sākotnējo sankciju. Līdz ar to palielināsies naudas soda amplitūda, kuras ietvaros tiks izvērtēts un piemērots attiecīgais administratīvais sods.

Par kuģošanas līdzekļu vadītāju un īpašnieku pieļautajiem administratīvajiem pārkāpumiem runāja Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra vadītājs Andris Skribis.



ĪPAŠNIEKI VĒLĀS LABIEKĀRTOTAS PIESTĀTNES

Vislielākās diskusijas izraisīja Rīgas domes Transporta būvju uzturēšanas nodaļas vadītāja vietnieka Andra Binde ziņojums par Daugavas piestātņu nomu pasažieru kuģiem. Kuģu īpašnieki vēlējās noskaidrot, vai var izmantot citas firmas nomātu piestātņi, ja tas netraucē nomnieka kuģiem, un vai var piestāt jebkur, ja vien zīmes to neaizliedz. A. Binde skaidroja, ka nedrīkst veidot nelegālas tauvošanās vietas – tās tiks demontētas, tāpat nedrīkst bojāt konstrukcijas, izmantojot tās, lai pietauvotos, bet tajā pašā laikā nav noteikts, ka būtu aizliegts tauvoties jebkurā vietā. J. Krastiņš atzina, ka šis jautājums ir nesakārtots un prasa risinājumu.

Kuģu īpašnieki nav apmierināti ar to, ka piestātnēs nav nodrošināts elektrības pieslēgums, lai gan labi saprot, ka tas paaugstinātu piestātņu nomas maksu. Pašlaik nomas līgumi tiek slēgti uz gadu, bet plānots, ka tuvākajā laikā termiņš varētu tikt pagarināts līdz pieciem gadiem, un tādā gadījumā kuģu īpašnieki būtu gatavi arī paši ieguldīt līdzekļus piestātņu labiekārtošanā.

ĪPAŠU UZMANĪBU PIEVĒRSĪS KVALIFIKĀCIJAI

Par prasībām, kas jāievēro kuģu īpašniekiem, lai novērstu piesārņojuma rašanos, informēja JA eksperte vides jautājumos Ieva Šmite. Savukārt JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs pastāstīja par tehniskajām pārbaudēm, kas visiem komercdarbībā iesaistītajiem kuģiem tiek veiktas pirms sezonas sākuma. Viņš uzsvēra, ka pārbaucēju gaitā inspektori kontrolēs kuģu korpusu hermētiskumu, dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, kā arī aprikojumu, tai skaitā ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat viņš norādīja, ka uz kuģiem obligāti jāatrodas rīcības plānam avārijas gadījumiem.

Taču īpaša uzmanība inspekciju laikā tiks pievērsta kuģu vadītāju kvalifikācijai. A. Ošs vēlreiz atgādināja, ka, lai vadītu komercdarbībai izmantojamu kuģi,



nepietiek ar CSDD izsniegtu apliecību, ir nepieciešama Jūrnieku reģistra sertifikācija. Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Jānis Pastars pastāstīja, ka mācību un ražošanas kombinātā „Zerko” ir akreditēta un licencēta mācību programma kuģu vadītājiem sertifikāta iegūšanai. Tur nepieciešamo kvalifikāciju var iegūt arī bez iepriekšējām zināšanām.

PRASA SAMAZINĀT ĀTRUMU STARP TILTIEM

Kopīgā diskusijā kuģu īpašnieki ierosināja noteikt kuģošanas ātruma ierobežojumu starp Vanšu tiltu un Dzelzceļa tiltu (ostas akvatorijā līdz Vanšu tiltam tāds jau ir noteikts), jo ātrgaitas kuteri nopietni apdraud kuģošanas drošību mazajiem pasažieru kuģiņiem. Tāpat tika panākta vienošanās, ka norādījuma zīmes par to, starp kuriem tiltu balstiem iespējama kuģošana, no obligātām jānomaina uz ieteicotām, tas ļautu mazo kuģiņu kapteiņiem pašiem pieņemt lēmumu, kā izbraukt zem tilta, neizbraucot Daugavas vidū, jo krastu tuvumā ir drošāk.■

HIDROGRĀFIJAS KUĢIS „KRISTIĀNS DĀLS” PIEDALĀS HELCOM UN FAMOS PROJEKTOS

Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģis „Kristiāns Dāls” pēc remonta un aprīkošanas ar jaunu aparāturu – jaunas paaudzes GPS stacijām – aizvadīja aktīvu darba sezonu.

Jaunais aprīkojums ļauj ar maksimālu precizitāti noteikt kuģa un jūras objektu atrašanās vietu, tā nodrošinot hidrogrāfisko mērījumu veikšanu atbilstoši visaugstākajām kvalitātes prasībām.

JA Hidrogrāfijas dienesta hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls atgādina, ka 2014. gadā notika pārmaiņas „Kristiāns Dāls” apkalpē – pensionējās pieredzējušais kuģa kapteinis Valērijs Koroļovs, viņa vietā stājās stūrmanis Vasilijš Migačovs, bet apkalpi papildināja stūrmanis Oļegs Plahotņiks. Kuģa komanda jaunajā sastāvā jau paguvusi labi sastrādāties.

2015.gada sezonā kuģa „Kristiāns Dāls” galvenie uzdevumi bija saistīti ar HELCOM un FAMOS projektu hidrogrāfiskajiem mērījumiem, uzsver B. Špēls. HELCOM projekts ir kopīgs visām Baltijas jūras valstīm, tā mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību un vides aizsardzību. FAMOS ir HELCOM apakšprojekts drošai kuģu ceļu noteikšanai Baltijas jūrā.

FAMOS mērījumu veikšanai Rīgas jūras līcī tiek izmantots arī JA Hidrogrāfijas dienesta kuteris „Sonārs”, bet „Kristiāns Dāls” strādā galvenokārt Baltijas jūrā.■



PĀRBAUDA JŪRAS ZVEJAS LAIVU DROŠĪBU

Maijā un jūnijā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta inspektori visā piekrastē veica ikgadējās jūras zvejas laivu drošības pārbaudes. Pavisam Jūras administrācijas Kuģu reģistrā reģistrētas 619 jūras laivas. Galvenokārt tās ir laivas, kas tiek izmantotas komercdarbībai.



Pārbaūžu gaitā lielākā uzmanība tiek pievērsta tam, vai laivām ir nepieciešamais glābšanas aprīkojums – glābšanas vestes un glābšanas riņķi, kā arī iekārtas, ar ko iespējams raidīt trauksmes signālu. Plastmasas laivām pārbauda, vai kārtībā ir „peldkastes”, kas notur virs ūdens laivu pat tad, ja tā ir apgāzusies. Savukārt, ja laiva ir aprīkota ar dzinēju, tad tai nepieciešams ugunsdzēsšanas aparāts. Tāpat tiek pārbaudīts, kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi. Problēmas parasti nerada sakari, jo piekrastes zvejnieki nekuģo ārpus mobilo telefonu uztveršanas zonas un mobilie telefoni ir visiem.



Inspektori atzīst, ka glābšanas aprīkojums gan tiek uzrādīts, bet to, vai braucot jūrā glābšanas vestes un riņķi atrodas laivās vai ir „aizmirsti” krastā,

reāli izkontrolēt nevar. Visi zvejnieki gan apgalvo, ka drošībai pievēršot lielu uzmanību, jo „neesot jau pašnāvnieki”.

To, ka glābšanas aprīkojumam laivās tiešām vajadzētu atrasties, pierāda kaut vai tas, ka laivu kuģošanas spējas apliecības nereti ir sabojātas un jāizraksta no jauna, un parastais skaidrojums ir, ka gadījies pārkrist pār bortu ar apliecību kabatā.

Zvejnieki neslēpj, ka šis viņiem ir smags gads, jo, ņemot vērā pret Krieviju vērstās sankcijas un to sekas, zivju pārstrādes uzņēmumi ir bijuši spiesti pazemināt iepirkuma cenas. Lielu postu nodarot roņi. Zvejnieki cenšas iegādāties lētākus tīklus, galvenokārt piemērotus reņģu zvejai, jo jāreķinās ar to, ka roņi saplēš un sabojā lielu daļu tīklu un murdu. „Viņi ir gudri. Kāpēc pašiem ķert zivis? Mēs braucam likt tīklus, un roņi jau peld pakaļ un uzturas tuvumā, kamēr tīkls pildās ar zivīm, un tad – lūdzu, galds klāts!” žēlojas piekrastes zvejnieki.■



„RIX RIVER” PAPILDINA „RIX” SAIMI KUĢU REĢISTRĀ

Aprīļa nogalē Latvijas Kuģu reģistrā pierēģistrēts sauskravas kuģis „Rix River”. Kuģis būvēts 1993. gadā, tā bruto tilpība ir 2446.

Gada laikā šis ir jau piektais zem Latvijas karoga reģistrētais kuģis, kura vārds sākas ar „Rix”, kaut gan, kā liecina Kuģu reģistra dati, kuģi pieder dažādām firmām. Pagājušā gada 27. jūnijā reģistrēts „Rix Star”, 24. jūlijā – „Rix Crystal” un 28. novembrī – „Rix Flevo”, bet šogad 21. janvārī zem Latvijas karoga peldošo kuģu skaitu jau papildināja „Rix Alliance”. Visi „brāļi” „Rix” ir sauskravas kuģi, būvēti deviņdesmitajos gados, un to bruto tilpība pārsniedz 2000.

Tagad Latvijas Kuģu reģistrā ir 22 SOLAS konvencijas kuģi. Bez abiem „Rix” Latvijas karoga kuģu saimi šogad papildinājis arī 1999. gadā būvētais sauskravas kuģis „Osterems”, kura bruto tonnāža ir 2780.■

JA VEIKTS KVALITĀTES VADĪBAS UZRAUDZĪBAS AUDITS

Akreditētā sertificējošā institūcija „Lloyd’s Register Quality Assurance” Latvijas Jūras administrācijā veikusi kvalitātes vadības uzraudzības auditu. Audita gaitā neatbilstības netika konstatētas.

Kvalitātes vadības sistēma JA darbojas kopš 2001. gada. Tā atbilst ISO 9001:2008 standarta prasībām, un 2013. gadā „Lloyd’s Register Quality Assurance” atkārtoti izsniedza sertifikātu, kas apliecina atbilstību standartam.

2015. gadā auditori vērtēja procesus Jūrnieku reģistrā, īpaši jautājumus, kas saistīti ar izglītības iestāžu un kuģu apkāpes komplektējošo uzņēmumu uzraudzību. Kuģošanas drošības departamentā tika auditēts ekspertu darbs, savukārt Hidrogrāfijas dienestā auditori izvērtēja procesus, kas saistīti ar navigācijas līdzekļiem, hidrogrāfiskiem mērījumiem un iekārtu uzturēšanu.

Tika auditēti arī uzņēmuma vadības procesi – līgumi, ar klientiem saistītie procesi, dokumenti un pieraksti, informācijas vadības sistēma, kvalitātes vadība, vadības pārskats, iekšējie auditi, korektīvās darbības, preventīvās darbības, darbs ar sūdzībām, logo lietojums un citi.

Auditori atzinīgi novērtēja to, ka uzņēmuma darbība vērsta uz attīstību. Tāpat auditoru atzinību izpelnījās ļoti pozitīvais mikroklimats kolektīvā un savstarpējā sadarbība, kā arī darbinieku kompetence un profesionalitāte.

Sertifikāta darbības termiņš ir trīs gadi, 2016. gadā tiks veikts audits, lai uzņēmums sertifikātu varētu saņemt atkārtoti.■



AUDŽUĢIMEŅU BĒRNI IEPAZĪSTAS AR HIDROGRĀFU DARBU

23. jūlijā bērni no Latvijas Audžuģimeņu biedrības apciemoja Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfus, lai dotos kopīgā izbraukumā ar Hidrogrāfijas dienesta kuteri „Sonārs” un iepazītu hidrogrāfu darbu.

Audzubērnus un hidrogrāfus vieno sena draudzība, šādi pasākumi tiek rīkoti kopš 2006. gada, atzīmējot Starptautisko hidrogrāfijas dienu. Parasti tikšanās notiek tieši Hidrogrāfijas dienā 21. jūnijā un bērni viesojas uz hidrogrāfijas kuģa „Kristiāns Dāls”, taču šogad pasākums tika pārcelts, jo „Kristiāns Dāls” ir aizņemts, veicot mērījumus Baltijas jūrā.

Kuteris „Sonārs” iegādāts un ar mērījumu veikšanai nepieciešamo aparātūru aprīkots tikai pagājušā gada rudenī. Ikdienā kuteris tiek izmantots hidrogrāfisko mērījumu veikšanai galvenokārt Rīgas jūras līcī, kā arī mazajās ostās.

Dodoties izbraukumā kopā ar audzubērniem, JA hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls ne tikai iepazīstināja viņus ar kuģi un tā aprīkojumu, bet arī ļāva izmēģināt kuģa vadīšanu, par ko mazajiem ciemiņiem bija īpašs prieks. Atgriežoties krastā, vairāki no viņiem paziņoja, ka noteikti mācīšoties par jūrniekiem vai par hidrogrāfiem.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvere uzsver, ka JA hidrogrāfu aizsāktā tradīcija ir ļoti nozīmīga bērniem, kuri palikuši bez vecāku gādības, jo tā ir iespēja uzzināt daudz jauna, redzēt un piedzīvot to, ko daudzi viņu vienaudži nav redzējuši un piedzīvojuši, līdz ar to aug audzubērnu pašapziņa, kas ir ļoti svarīgi, lai dzīves apdalītie jaunieši integrētos sabiedrībā. ■



SEPTEMBRĪ NOTIKA KONCENTRĒTĀ OSTAS VALSTS KONTROLES KAMPAŅA

No 1. septembra līdz 30. novembrim Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) dalībvalstīs, arī Latvijā, notika koncentrētā ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa.

Šogad kampaņas gaitā inspektori pārbaudīja kuģu apkalpju informētību par iekļūšanu un darbu slēgtās telpās, kurās atrašanās var kļūt bīstama. Kampaņas mērķis ir nodrošināt efektīvus SOLAS konvencijai atbilstošus pasākumus un procedūras, lai jūrnieki, ieejot slēgtās telpās, netiktu apdraudēti.

Pārbaūžu laikā inspektori uzdeva jūrniekiem konkrētus jautājumus, lai pārliecinātos par apkalpes zināšanām par iekļūšanu un darbu slēgtās telpās, par iespējamo apdraudējumu un nepieciešamajiem drošības pasākumiem. Tika arī kontrolēts, kā uz kuģa pārbauda gaisa kvalitāti slēgtās telpās, lai pārliecinātos, ka cilvēkam atrasties konkrētajā telpā ir droši.

Koncentrētās kampaņas laikā pastiprināti tika pārbaudīti Latvijas karoga kuģi citu valstu ostās. Lai sagatavotos pārbaudēm, pirms kampaņas tika veikts nopietns darbs ar Latvijas kuģu īpašniekiem un apkalpēm.

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, ik reizes pievēršot uzmanību kādai no aktuālajām kuģošanas drošības problēmām. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši vienādiem standartiem un vienādām, iepriekš saskaņotām prasībām.

Vienlaikus līdzīga koncentrētā kampaņa notiek arī Tokijas memoranda valstīs. Noslēdzoties kampaņai, kā Parīzes, tā Tokijas memoranda valstīs tiek apkopota statistika par biežākajiem pārkāpumiem. Tiek prognozēts, ka pavisam tiks pārbaudīti aptuveni 10 000 kuģu.

Parīzes memoranda ikgadējās koncentrētās ostas valsts kontroles kampaņas laikā uz Latvijas karoga kuģiem nopietni pārkāpumi netika konstatēti. Neviens no ārvalstu ostās pārbaudītajiem Latvijas kuģiem nav aizturēts.

Tāpat nav aizturēts neviens no Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektoru pārbaudītajiem ārvalstu kuģiem.

Par pārbaudes rezultātiem visās PMoU dalībvalstīs tiks ziņots nākamā gada sākumā.

Tiek plānots, ka 2016. gadā kampaņa varētu būt veltīta MLC direktīvas jaūtājumiem, savukārt 2017. gadā kampaņas galvenais temats būtu navigācijas drošība. Šie lēmumi vēl jāapstiprina PMoU komitejā.■



VALSTS PĀRVALDES ATVĒRTO DURVJU DIENA

9. oktobrī Latvijas Jūras administrācija jau tradicionāli piedalījās valsts pārvaldes Atvērto durvju dienā, ko katru gadu visā Latvijā organizē Valsts kanceleja sadarbībā ar valsts pārvaldes institūcijām.

9. oktobrī valsts pārvaldes iestādēs notika pasākumi ikvienam interesentam – ekskursijas, izstādes, konkursi, semināri, prezentācijas, tikšanās ar amatpersonām un valsts pārvaldē strādājošajiem speciālistiem.

Dienas pirmajā pusē JA speciālisti piedalījās kopīgā pasākumā Satiksmes ministrijā, kur savā stendā skolēnus informēja par JA darbību, jūrniecības

izglītību un jūrniecības nozares konkursu vidusskolēniem „Enkurs”. Lai pārbaudītu savas zināšanas par jūrniecības tematiem, pasākuma apmeklētāji varēja piedalīties nelielā konkursā un pacinīties par AS „Tal-link Latvija” dāvēto balvu – kruīza ceļojumu uz Stokholmu, kā arī iemācīties siet jūrnieku mezglus.

Pēcpusdienā JA skolēniem organizēja tikšanos Novikontas Jūras koleģā, kur jaunieši ne tikai vairāk uzzināja par jūras virsnieka specialitāti, bet arī izmēģināja spēkus kuģa vadīšanā, izmantojot profesionālus kuģu vadības treniņierus. ■





BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU TIKŠANĀS

No 2. līdz 4. septembrim Anīkščos (Lietuva) notika Baltijas valstu jūras administrāciju ikgadējā tikšanās. Sanāksmes galvenais mērķis bija dalīties pieredzē par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt to risinājumus, kā arī saskaņot viedokļus dažādos starptautiskā mērogā aktuālos jūrniecības nozares jautājumos.

Šāds ikgadējs pasākums tiek organizēts kopš 1997. gada kādā no Baltijas valstīm, un šogad kolēģus uzņēma Lietuvas Jūras administrācija.

Sanāksmē administrāciju vadītāji informēja kolēģus par nozares aktualitātēm savā uzņēmumā un valstī. Lietuvas pārstāvji pastāstīja, ka jūrnieceksaminācijas sistēma ir pilnībā datorizēta, kas ļauj ietaupīt gan laiku, gan cilvēku resursus. Lietuvā darbu sākusi kuģu monitoringa sistēma NLESIS, kas pieejama jebkuram interesentam. Pagājušajā gadā nedaudz mainīti Lietuvas jūrnieceku formas tērpi un to valkāšanas kārtība. Lietuvā šogad atzīmēta Starptautiskā bāku diena, šajā dienā apskatei bija atvērtas Klaipēdas un Sventājas bākas, sabiedrības interese bijusi ļoti liela. Lietuvas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests gatavojas pievienoties FAMOS projektam, kurā jau darbojas kolēģi no Igaunijas un Latvijas.

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš informēja par administrācijas veikumu Latvijas prezidentūras ES laikā. Latvijā problēmas rada jūrniecības izglītības koncepcijas izstrāde, jo ir grūti vienoties ar Izglītības un zinātnes ministriju, galvenokārt jautājumā par jūrskolām. Latvijā izdevies panākt, ka mainās proporcija starp ierindas jūrniecekiem un jūras virsniecekiem – jūras virsnieceku skaits pieaug. Latvijas Kuģu reģistrā pakāpeniski pieaug kuģu skaits, no reģistra gan aizgājuši lielie pasažieru kuģi, bet to vietā nāk kravas kuģi. Kopš 2012. gada neviens Latvijas karoga kuģis nav aizturēts ārvalstu ostās.



JŪRAS ADMINISTRĀCIJA



Igaunijas Jūras administrācijai mainījies vadība, par administrācijas direktoru kļuvis Rene Arikasts. Arī igauņi, tāpat kā latvieši, lepojas ar to, ka pēdējos gados ārvalstu ostās nav aizturēts neviens Igaunijas kuģis. Igaunijā ir veikta pilnīga jūrā esošo salu uzskaitē un konstatēts, ka salu kopējais skaits ir 2222. Igaunijas Jūras administrācija iegādājusies jaunus pasažieru prāmjus satiksmes uzturēšanai starp lielākajām salām. Tāpat kā Lietuvā, arī Igaunijā nopietni tiek strādāts pie projekta par bāku atvēršanu publiskai apskatei.

Konkrēti profesionālie jautājumi tika izskatīti darba grupās, ko veidoja administrāciju speciālisti, kuri ikdienā nodarbojas ar attiecīgajiem jautājumiem – kuģošanas drošību, jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju, kuģu un ostu aizsardzību un hidrogrāfijas darbiem.

Kuģošanas drošības un vides aizsardzības darba grupas dalībnieki dalījās pieredzē par ostas valsts kontroles un karoga valsts kontroles pasākumu īs-

tenošanu. Visu triju valstu pārstāvji atzina, ka metodika, ko izmanto Parīzes saprašanās memoranda ietvaros, lai noteiktu kuģu atrašanos *baltajā, pelēkajā* un *melnajā* sarakstā, nav godīga attiecībā pret valstīm ar salīdzinoši nelielu floti.

Runājot par Starptautiskās konvencijas par darbu jūrniecībā ratificēšanu un ieviešanu, īpaša uzmanība tika pievērsta darbam ar jūrnieku sūdzībām, jo arvien vairāk jūrnieku ir gatavi šādā veidā aizstāvēt savas tiesības. Tika izskatīts jautājums par sēra satura ierobežojumiem kuģu degvielā. Šajā jomā nevienā no valstīm līdz šim nav konstatēti pārkāpumi.

Sanāksmes dalībnieki bija vienprātis, ka nopietns izaicinājums būs Balasta ūdeņu pārvaldības konvencijas ieviešana, jo šai sakarā būs nepieciešams liels darbs visu triju valstu likumdošanas jomā.

Jūrnieku sagatavošanas un sertifikācijas darba grupa apmainījās ar informāciju par e-kursu izmantošanu neklātienē studiju procesā. Kopējais secinājums:



kaut gan tā ir perspektīva mācību forma, pagaidām vēl ir pārāk maz informācijas, lai izdarītu nopietnus secinājumus. Latvijas un Lietuvas pārstāvji apsprieda prasības, kas jūras praksē izvirzāmas studentiem, kuri apgūst elektromehāniķa profesiju. Tāpat darba grupā tika skatīti jautājumi par sertifikātu izsniegšanu jūrniekiem un par mācību programmu satura novērtēšanu un kvalitātes kritērijiem.

Hidrogrāfijas darba grupas uzmanības lokā bija finansējuma piesaistīšana hidrogrāfisko darbu optimizēšanai un apjoma palielināšanai. Par sevišķi nopietnu problēmu to atzina Lietuvas hidrogrāfi, kuri pauda apņēmību iesaistīties starptautiskos projektos, kā to jau veiksmīgi dara Igaunijas un Latvijas kolēģi. Igaunī prezentēja sistēmu, ko izmanto efektīvai hidrogrāfisko, aeronavigācijas un flotes pakalpojumu plānošanai. Latvijas un Lietuvas hidrogrāfi atzina, ka šāda sistēma vērtējama pozitīvi un to varētu ieviest arī citās valstīs.

No darba brīvajā laikā Lietuvas Jūras administrācijas pārstāvji iepazīstināja savus viesus ar Anīkšču apkārtnes dabas un tūrisma objektiem, kā arī tika sarīkots basketbola turnīrs starp triju valstu komandām.■

KUGNIECĪBAS IZSTĀDĒ DONSO LATVIJU REKLAMĒ KĀ ZVIEDRU KUĢU ĪPAŠNIEKIEM INTERESANTU KAROGVALSTI

1. un 2. septembrī Zviedrijā, Donso salā, notika kuģniecības izstāde „DSM 2015” (*Donso Shipping Meet*), kurā piedalījās arī Latvijas Jūras administrācijas pārstāvji – valdes priekšsēdētāja padomnieks Ansis Zeltiņš, Kuģu reģistra inspektors Ģirts Aleksandrovskis un Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs.

Donso ir neliela sala Gēteborgas dienvidu arhipelāgā. Salā dzīvo vien aptuveni 1400 cilvēku, taču šeit mājvietu radušas ap 10 kuģniecības kompānijas, kas pārvalda turpat 100 kuģu, galvenokārt tankkuģus. Salas iedzīvotāju nodarbošanās izsenis bijusi zveja vai kravu pārvadājumi – atkarībā no tā, kura nozare konkrētā laikā izrādījusies konkurētspējīgāka. Arī pasaulē lielākās privātās kuģošanas kompānijas „Stena Line” īpašnieku Olsonu dzimta ir cēlusies no Donso salas.



Artūrs Ošs un Ģirts Aleksandrovskis izstādē „DSM 2015”.



Izstāde „DSM” tiek uzskatīta par lielāko kuģniecības notikumu Zviedrijā, un šogad tajā piedalījās ap 1000 dalībnieku un vismaz 60 kuģu īpašnieku pārstāvji.

Latvija izstādē piedalījās jau otro reizi, un galvenais uzdevums, gan noformējot JA stendu izstādes paviljonā, gan arī personīgi tiekoties ar kuģu īpašniekiem, bija sniegt pietiekami plašu informāciju par jūrniecības nozari Latvijā, Latvijas Kuģu reģistra pakalpojumiem un Latvijas karoga priekšrocībām.

„Zviedru konservatīvās nodokļu politikas dēļ daudzi zviedru kuģu īpašnieki pēdējos gados vērtē, meklē un izvēlas iespējas savus kuģus reģistrēt citās valstīs, un Zviedrijas karoga flote strauji sarūk. Šajā situācijā Latvijas Kuģu reģistrs saskata iespēju piedāvāt un reklamēt savus pakalpojumus. Mēs spējam piedāvāt interesantus, kompleksus un konkurētspējīgus karogvalsts pakalpojumus, īpaši tiem kuģiem, kuriem galvenais kuģošanas rajons ir ES un kuriem ES dalībvalsts karoga nepieciešamību diktē tirgus. Izvēloties Latvijas karogu, kuģu īpašniekam ir iespēja izraudzīties sev piemērotu risinājumu, kas nekādā veidā neliek mainīt uzņēmuma vai kuģu pārvaldības pierasto struktūru, un tas ir būtiski,” skaidro A. Zeltiņš.

Zviedru kuģu īpašniekiem Latvijas vārds nav svešs, jo daudzās Zviedrijas kompānijās strādā latviešu jūrniki, kuri, kā atzīst paši zviedri, radijuši pozitīvu iespaidu par Latviju.

Pasākuma gaitā JA darbiniekiem bija tikšanās ar Zviedrijas kuģniecības kompāniju „Terntank Rederi AS”, „Rederi AB Donsötank”, „Erik Thun AB”, „Sirius Shipping”, „Wisby Ship Management” pārstāvjiem.■

NAVIGĀCIJAS LĪDZEKĻU APSAIMNIEKOTĀJU TĪKŠANĀS



Septembrī Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti Pāvilostā organizēja tikšanos Latvijas ostu pārstāvjiem, kuri veic navigācijas tehnisko līdzekļu (bāku, boju un citu kuģošanai domātu zīmju un norāžu) apsaimniekošanu Latvijas teritoriālajos ūdeņos.



Šādas tikšanās ir tradicionālas, un to galvenais mērķis ir informēt navigācijas līdzekļu apsaimniekotājus par nozares jaunumiem un kopīgi izdiskutēt svarīgākās problēmas. Ostu pārstāvji iepazīstas ar kolēģu pieredzi, tādēļ pasākums katru gadu tiek rīkots citā Latvijas ostā.

Pāvilostā bija ieradušies speciālisti no visām ostām, izņemot Enguri un Roju. Izrādot interesi par navigācijas līdzekļu un hidrogrāfijas jautājumiem, sanāksmē piedalījās arī Liepājas ostas kapteinis.

JA HD vadītājs Aigars Gailis informēja ostu pārstāvjus, ka pašlaik tapšanas stadijā ir noteikumi par navigācijas līdzekļu apsaimniekošanu un tehniskajām prasībām. Līdz šim šos jautājumus regulēja divi atsevišķi noteikumi, kuros daudzas lietas pārklājās, turklāt līdzšinējie noteikumi bija novecojuši, daļa prasību saglabājušās vēl no padomju laikiem.■

ATPŪTAS KUĢU DIREKTĪVU APSPRIEŽ RĪGĀ UN BRISELĒ

4. un 5. novembrī Rīgā norisinājās ES Atpūtas kuģu direktīvas 33. administratīvās sadarbības darba grupas sanāksme. Šādas sanāksmes notiek divas reizes gadā, un tajās ES dalībvalstu pārstāvji pārrunā problemātiskos jautājumus un meklē vienotu pieeju Atpūtas kuģu direktīvas piemērošanai.

Darba grupā apspriestos jautājumus iesniedz Eiropas Komisijas vadītajai komitejai, kas ir tiesīga pieņemt konkrētus lēmumus.

Visiem ar Atpūtas kuģu direktīvu saistītajiem jautājumiem ir viens mērķis – garantēt drošu atpūtas kuģu ekspluatāciju.

Rīgā notikušajā sanāksmē tika sagatavoti vairāki atbilstības deklarāciju projekti – atpūtas kuģiem, iebūvētajiem dzinējiem, piekaramajiem dzinējiem, ūdens motocikliem, kā arī atpūtas kuģu projektēšanai, būvniecībai un trokšņu emisijas prasībām.

Sanāksmē dalībvalstis prezentēja savas valsts aktualitātes atpūtas kuģu drošības jomā. Tā Austrija dalījās pieredzē par kampaņu, kuras laikā Atpūtas kuģu direktīvas prasības tika piemērotas piepūšamajām laivām. Francijas pārstāvji skaidroja jēdzienu „neatkarīgi no dzinēja” definīciju atpūtas kuģiem. Savukārt Latvijas speciālisti dalījās pieredzē par tirgus uzraudzības aktualitātēm Latvijā.

2. decembrī Briselē norisinājās Atpūtas kuģu direktīvas komitejas un darba grupas sanāksme, kurā Latvijas Jūras administrāciju pārstāvēja vecākais inspektors Gints Ķezbers. Viens no svarīgākajiem sanāksmē izskatītajiem jautājumiem bija par direktīvas ieviešanas aktu ar regulas spēku, kas precizēs daudzus direktīvā neiekļautos jautājumus, tai skaitā par atpūtas kuģa korpusa identifikācijas numuriem un citus.■



PARĪZES MEMORANDA TEG SANĀKSME

No 1. līdz 3. decembrim Rīgā notika Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) Tehniskās novērtēšanas grupas (TEG) sanāksme. TEG no tehniskā viedokļa izvērtē un apkopo dažādu jautājumu risināšanai izveidoto darba grupu sagatavotos priekšlikumus un ieteikumus, lai tālāk iesniegtu tos lēmumu pieņemšanai PMoU komitejā.

Sanāksmē Rīgā piedalījās PMoU dalībvalstu pārstāvji, kā arī Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) speciālisti un novērotāji no citu memorandu komitejām.

Pavisam sanāksmē izskatīja ap divdesmit dažādu jautājumu. Latvijai svarīgs bija jautājums par dalībvalstu iekļaušanas PMoU *baltajā, pelēkajā vai melnajā* sarakstā metodikas maiņu, jo pašlaik spēkā esošā metodika ir diskriminējoša valstīm ar salīdzinoši nelielu floti. Sanāksmes dalībnieki atzina, ka tā tiešām ir nopietna problēma, kuras risināšanai nepieciešams piesaistīt neatkarīgus ekspertus.

Svarīgs bija arī jautājums par koncentrētajām ostas valsts kontroles kampaņām. Tās norisinās katru gadu no septembra līdz novembrim visās PMoU dalībvalstīs, un to gaitā tiek pievērsta pastiprināta uzmanība kādai no aktuālajām kuģošanas drošības problēmām. Sanāksmē tika pārrunāts, kam būtu pievēršama īpaša uzmanība nākamajos gados. Tiek plānots 2016. gadā kampaņu veltīt MLC direktīvas jautājumiem, savukārt 2017. gadā kampaņas galvenais temats varētu būt navigācijas drošība. Šie lēmumi vēl jāapstiprina PMoU komitejā.■



Lai tradīcijas neizzustu, tās jāciena un jākopj

Arturs Bekmanis ir tikai viens no Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskolas absolventiem. Latvijas jūrniecības vēstures enciklopēdijas pirmajā daļā viņa nāves datuma vietā stāv jautājuma zīme. Vēsture klusē par to, kas noticis ar kapteini Bekmani. Iespējams, ka viņš gājis bojā Otrā pasaules kara laikā, varbūt viņa kaps ir jūras dzelme, bet nav arī izslēgts, ka viņš var būt nomocīts čekas pagrabos vai devies emigrācijā. Šī jautājuma zīme ir simboliska, tā uzdod jautājumu, kur meklējama atbilde cilvēku dzīves mezgļiem, kas reizēm ir vēl sarežģītāki par jūras mezgļiem.

Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskolas abās nodaļās katru gadu mācījās vairāk nekā 100 audzēkņu un strādāja aptuveni 40 pedagogu. Katru gadu skolas labākie absolventi tika apbalvoti ar Rīgas biržas komitejas un Latvijas kuģu īpašnieku savienības balvu – zelta pulksteni. Kapteiņa Paula Brašķa zelta pulkstenis tagad kā tā laika liecība glabājas Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, kuram to 1985. gadā dāvināja kapteiņa kundze Malda Brašķe.

Ari tagad Latvijas Jūras akadēmijas labākajiem absolventiem tiek dāvināts pulkstenis, gan ne zelta, bet tas jau nemazina pašas idejas nozīmīgumu. Tradīcijas tiek cienītas un turpinātas, un tas, lūk, ir spilgts apliecinājums, ka Valdemāra idejas ir dzīvas, un visu cieņu tiem, kas tradīcijas tur svētas un kopj. Paies gadi, un kāds no bijušajiem Latvijas Jūras akadēmijas absolventiem, jau cienījama vecuma kapteinis būdams, muzejam uzdāvinās savu pulksteni. Tā noteikti būs, jo spēcīga sēkla neiznīkst, vēl jo vairāk tad, ja tā tiek sēta auglīgā zemē.



PASAULES JŪRNICĪBAS DIENAS CENTRĀLĀ TĒMA – JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA

IMO ģenerālsēkretārs Kodži Sekimizu 2015. gadu pasludinājis par jūrniecības izglītības gadu, vēršot uzmanību uz to, ka tikai kvalitatīva izglītība un mūsdienu prasībām atbilstoša izglītības sistēma spēs nodrošināt pasaules floti ar profesionāliem un kvalificētiem jūras speciālistiem.



Kodži Sekimizu.

Kodži Sekimizu: „Ļoti svarīgi ir savlaicīgi pieņemt lēmumus, kas ļaus koncentrēt uzmanību uz jūrniecības izglītības sistēmas sakārtošanu un mācību programmu pilnveidošanu, lai kvalitatīvi sagatavotu jūras speciālistus. Veidot jaunajiem speciālistiem iemaņas un kompetenci ir izglītības pamata uzdevums, jo tikai profesionāli jūrnieki spēj nodrošināt stabilu pamatu kuģošanas biznesam, citādi kuģošanas nozare nevarēs pastāvēt. Izglītības kvalitāte – tas ir kuģošanas biznesa pamatu pamats.”

Jautājums par izglītības kvalitāti ir neapstrīdams, tomēr jāatzīst, ka pati izglītības sistēma, lai cik sakārtota un pilnvērtīga tā būtu, kļūs bezjēdzīga, ja par attiecīgo jomu jauniešiem nebūs intereses, un šķiet, ka tieši tas ir skāris jūrniecību.

JŪRNIKU DEFICĪTS

Šāds vārdu savienojums arvien biežāk un uzstājīgāk izskan no dažādām tribīnēm, par to nobažījušies visi, kam darbs saistīts ar jūrniecību, vai tas būtu kuģošanas business, izglītības sistēma, ostu darbība vai administratīvās kapacitātes nodrošināšana. Speciālisti satraukušies vairāku iemeslu dēļ un brīdina, ka Eiropas nākotne iezīmējas pavisam drūmās krāsās. Patiesībā satraukumam ir reāls pamats, jo jautājums, vai Eiropas jūrnieki ir izzūdoša parādība, nemaz nav pārspīlēts.

Viens no iemesliem ir tas, ka jaunieši Eiropā izrāda arvien mazāku interesi par jūrniecības specialitātēm – gan tām, kas saistītas ar darbu jūrā, gan krasta dienestos.



Te nu jāpiekrīt teicienam „Kā mežā sauc, tā atskan” un vecajai patiesībai par bumerangu, kas atgriežas un var ļoti sāpīgi trāpīt tam, kurš to izlaidis no rokām. Jau pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados un deviņdesmito gadu sākumā bumerangu, tēlaini runājot, no rokām izlaida Eiropas kuģu īpašnieki. Lai izturētu konkurences cīņā, daudzu Eiropas valstu kuģniecības atteicās no saviem nacionālajiem karogiem, izvēloties ērtos, lētos karogus, piedevām saviem jūrniekiem samazināja atalgojumu. Vēl vairāk, lai optimizētu darbaspēka izmaksas, kuģniecības arvien vairāk sāka algot jūrniekus no trešajām pasaules valstīm. Skeptiķi gan aizrāda, ka zem apzīmējuma *konkurence* lielā mērā tomēr slēpjas dzišanās pēc krietnākas un vieglākas peļņas. Laikā no 1992. līdz 1999. gadam mēneša vidējā alga kvalificētam vācu jūrniekam samazinājās par 53%, beļģu un holandiešu jūrniekam par 49%, portugāļu jūrniekam par 26%, bet franču jūrniekam par 14%. Šāda Eiropas kuģu īpašnieku realizētā politika nepalika bez sekām. Tas bija visai nepatīkams signāls, kas, ļoti iespējams, kļuva par pēdējo pilienu, lai Eiropas jauniešu interese par jūrniecības izglītību, kā liecina statistika, samazinātos par 20–30%, bet citās valstīs pat par 60–70%. Ja senāk jaunos cilvēkus varēja iekārdināt ne tikai ar labu atalgojumu, bet arī ar iespēju apceļot un redzēt pasauli, tad tagad viņi uz šādu iespēju uzšķauda, jo pasauli var apskatīt arī tāpat, piedevām vēl kuģi ostās piestāj pavisam neilgu laiku, tāpēc nekāda pasaules apskatīšana jūrniekam tā īsti nemaz nesanāk. Arī labas izpeļņas iespējas nu palikušas vairāk tikai kā mīts, jo krastā var pieklājīgi nopelnīt, tāpēc jau nevajag uz daudziem mēnešiem doties labprātīgā trimdā.

PROFESIONĀLI ANALIZĒ UN BRĪDINA

„MariFuture” ir partnerība, kas apvieno Eiropas jūrniecības izglītības iestādes un jūrniecības nozares organizācijas, biznesa pārstāvjus, kā arī zinātniekus, lai kopīgi strādātu jūrniecības izglītības, pētniecības un inovāciju jomā, kas ļautu paaugstināt jūrniecības standartus un apmierināt jūrniecības nozares vajadzības. „MariFuture” iesaistītie speciālisti ir pārliecināti, ka tikai kopīgi strādājot varēs identificēt jūrniecības izglītības vājās vietas un tikai kopīgi darbojoties varēs tās likvidēt.

Eiropai tagad vairāk nekā jebkad agrāk ir nepieciešams saskaņot politiku un reālo rīcību jūrniecības nozarē, tai skaitā arī izglītībā, lai kuģošanas nozarē varētu turēties pretī pieaugošajai konkurencei no Austrumu valstīm, piemēram, Japānas un Korejas, bet darba tirgus ziņā pretī Filipīnu agresīvajai invāzijai, kas patiesībā ir pašu eiropiešu inspirēta.

„MariFuture” jau vairākkārt ir brīdinājusi Eiropas kuģošanas sabiedrību par esošo un sagaidāmo jūras virsnieku deficītu. Arī Eiropas Kuģu īpašnieku asociācijas (ESCA) ziņojumā teikts, ka pēdējo desmit gadu laikā ES kuģniecības nozare sāk izjust kvalificēta Eiropas darbaspēka trūkumu. Jūrnieka profesija eiropiešu acīs ir zaudējusi pievilcību, kam pamatā ir vairāki faktori, tai skaitā arī vājā informētība un nepareizi priekšstati par darbu jūrā.



Lai gan nozare ir brīdinājusi ES Parlamentu par draudiem jūrniecības nozarei, tikai pēdējo pāris gadu laikā ES šim jautājumam sāk pievērst liekāku uzmanību. ECSA kopā ar Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETE) izstrādājusi pētījumu, ko finansēja Eiropas Komisija un kas sniedz ieteikumus iespējamai rīcībai, lai pievērstu jauniešu lielāku interesi jūrnieka profesijai: jāpadara pievilcīgāka jūrnieka profesija, jānodrošina instrumenti, kas veicina karjeras iespējas jūrā, kā arī iespējas pēc jūras turpināt karjeru krastā. Skaidri jāparāda, kādas ir šīs iespējas un ko tas dod katram cilvēkam. Pēc būtības sen zināmas patiesības, kas tagad vairāk gan izklausās pēc tukšiem saukļiem. Vai tiešām, lai izdarītu šādus secinājumus, vajadzēja tērēt naudu pētījumiem?

Liela nozīme ir tai informācijai un pārliecībai par jūrnieka profesijas plusiem, ko jaunieši iegūst jau vidusskolas laikā. Stabili ienākumi, garantēts darbs un sociālās garantijas ir spēcīgs arguments par labu jūrnieka profesijai. Bet nereti negatīvu iespaidu rada pirmā jūras prakse, kad kadets nokļūst reālajā darba vidē, kas ievērojami atšķiras no viņa priekšstatiem par jūrnieka darbu. Tas, kas notiek uz kuģa, atgrūž jaunos speciālistus, bet pašreizējā situācija tirdzniecības flotē kopumā nespēj nodrošināt zīmola prestižu. Latvijas JA Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns ir pārliecināts, ka tieši pirmo jūras praksi kadetam vajadzētu iziet uz laba kuģa, lai būtu stimuls tālākajām studijām. Ļoti svarīgi, lai mācību procesā iesaistītos kuģošanas kompānijas, nodrošinot jūras prakses. Diemžēl šā brīža tendence liecina, ka darba devējs nevēlas apmācīt kadetu, viņš cenšas pārvilināt pie sevis virsnieku ar darba pieredzi. Lai kaut kas mainītos, būtu jālauz šī nepievilcīgā tendence, darba devējam vajadzētu kļūt atvērtākam pret topošo jūrnieku.

Lai gan speciālisti aicina ES nekavējoties rīkoties, diemžēl ES līmenī pietrūkst politiskās gribas, lai pieņemtu lēmumu kaut ko mainīt, un to apliecina arī bezzobainā un neko neizsakošā „Eiropas jūras transporta stratēģija 2008–2018”.

Kurš gan apšaubīs, ka svarīgi, lai jūrnieka profesija būtu brends, kas garantē prestižu, un šim brendam jābūt tik spēcīgam, lai tas spētu iedvesmot jaunos cilvēkus profesijas izvēlē. Bet atklāts paliek jautājums, vai Eiropas kuģošanas kompāniju saimnieki ir gatavi ko mainīt savā biznesa filozofijā un vai Eiropas likteņa lēmēji ir gatavi mainīt likumus Eiropas nākotnes vārdā?

EIROPAS KUĢU ĪPAŠNIEKI CĒRT PAŠI SEV KĀJĀ

Lai gan nav apstrīdams, ka tieši labi sagatavoti speciālisti ir pirmais nosacījums, kas palīdz noturēties virs ūdens sīvajā konkurences cīņā, paši kuģu īpašnieki rikojas pretēji saprāta balss aicinājumam. Norvēģijas, Nīderlandes, Dānijas kuģu īpašnieki, kuri lielā mērā nosaka toni pasaules kuģošanas biznesā, izdevumu samazināšanas nolūkā kuģu apkalpes labprāt komplektē ar tā dēvēto lēto darbaspēku, kas nāk pārsvarā no Filipīnām un Indijas. Visvairāk nodarbināti, protams, tiek filipīnieši. IMO noris karstas diskusijas par filipīniešu jūrnieku



vājo sagatavotību un licences anulēšanu Filipīnu jūrniecības mācību iestādēm, tomēr licences vēl arvien netiek anulētas, jo spēcīgi darbojas, piemēram, Norvēģijas – vienas no lielākajām kuģu flotes valstīm – lobiji. Ja vajadzētu atteikties no filipīniešiem, aptuveni 80% Norvēģijas kuģu paliktu bez personāla.

EIROPA NEAIZSARGĀ SAVUS JŪRNIKUS

Jauno jūrnieru darba tirgus problēmas komentē JR vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns: „Tirdzniecības floti sagaida lielas problēmas, jo gāzvedēju skaits pieaug, bet atbilstošu speciālistu trūkst. Varētu likties paradoksāli, bet tajā pašā laikā labi sagatavoti, Latvijas Jūras akadēmiju pabeiguši un uz gāzvedējiem jūras praksi izgājuši mehāniķi nevar iekārtoties darbā, jo kuģu īpašnieki priekšroku dod nesagatavotam filipīnietim, kuru apmāca jau uz kuģa.

Reizēm šķiet, tās ir tikai runas, ka flotei nepieciešami labi sagatavoti speciālisti, jo reāli piemēri liecina par pretējo. Kiprā pats biju liecinieks kāda filipīniešu mehāniķa „profesionalitātei”. Sēž jaunais speciālists, kurš Filipīnās saņēmis mehāniķa izglītības sertifikātu, bet patiesībā neprot pat ar bīdmēru strādāt. Šādu speciālistu vispirms paņem uz kuģa par motoristu un tad jau uz kuģa apmāca par mehāniķi. Filipīnieši ir izdevīgi darba devējam, jo neprasa, lai viņus nomaina pēc trim, četriem vai pieciem mēnešiem. Norvēģija un Nīderlande, kas ir vienas no lielākajiem kuģu īpašniekiem, iegulda naudu Filipīnu jūrniecības mācību iestādēs. Rezultātā labi sagatavots Eiropas jūrniecības speciālists nevar atrast darbu, jo viņu no darba tirgus izspiež lētais filipīnietis.

Eiropa ir nopietnas problēmas priekšā, jo tās jūras virsnieki paliek bez darba. Dīvēl Eiropā tiek pieņemti dokumenti, kam patiesībā ir tikai ķeksiša nozīme.



Jā, vārdos atzīst jūrniecības industrijas nozīmi Eiropas ekonomikā, bet darbi to neaplicina. Ja citu jautājumu risināšanā Eiropas Komisija ir kategoriska, tad attiecībā uz kuģu īpašniekiem izrāda nespēju konkrēti rīkoties. Jautājumus līdz galam nevar atrisināt, jo, lūk, kuģu īpašnieki tam pretojas. Eiropa savu floti patiesībā ir pazaudējusi, jo kuģu īpašniekiem nav izdevīgi maksāt nodokļus. Eiropas Transporta federācija aicina piedāvāt Eiropas kuģu īpašniekiem kādu *burkānu*, citiem vārdiem sakot, kādu finansiālu labumu, ja viņi savus kuģus reģistrē zem Eiropas valstu karogiem un pieņem darbā Eiropas jūrniekus. Tagad Eiropa skatās uz Āziju un Āfriku kā uz jūrnieku darba tirgus rezervēm, lētais darbaspēks pārņem varu, bet Eiropa savus jūrniekus neaizstāv. Un tas jau ir amorāli!”

FILIPĪNIEŠI „PAŅEM AR MASU”

Ja kādā jaukā dienā visi filipīniešu jūrnieki pārtrauktu darbu vai jebkāda iemesla dēļ pieteiktu streiku, jūras pārvadājumiem un kuģu īpašniekiem tā būtu katastrofa. Saskaņā ar Filipīnu Jūras nodarbinātības pārvaldes sniegto



informāciju ir reģistrēti vairāk nekā 600 tūkstoši filipīniešu jūrnieku, kas apkalpo vairāk nekā pusi no pasaules flotes kuģiem un savas valsts kasē ieņemas aptuveni piecus miljardus dolāru gadā. Citi informācijas avoti sniedz nedaudz piezemētākas ziņas: no pasaulē reģistrētajiem 1,37 miljoniem jūrnieku 25% ir filipīnieši, no kuriem nedaudz mazāk par 6% ir vidējā līmeņa jūras virsnieki.

Filipīnās ir pasaulē visvairāk jūrniecības mācību iestāžu – 157 augstskolas, koledžas, mācību centri un kursi, kas pasaules flotei ik gadus saražo aptuveni 9000 jūrnieku. Tie ir cilvēki, kas pārsvarā nāk no trūcīgām daudzdzimenu ģimenēm, un darbs jūrā ir veids, kā izkļūt no nabadzības un bez maksas redzēt pasauli. Filipīnās viens no biznesa veidiem ir sniegt *palīdzību* filipīniešu jūrniekiem, lai tie varētu iegūt kompetences sertifikātus.

Jūrniecības sabiedrība to zina, bet nekas netiek darīts, lai šo sistēmu mainītu. Neskatoties uz EMSA pārbaudēs Filipīnu jūrniecības mācību iestādēs atklātajiem trūkumiem un pat kļedzošajiem pārkāpumiem, tās joprojām bez uzlabojumiem turpina strādāt un *ražot* jūrniekus, bet IMO un Eiropas institūcijas, kas citkārt ir ļoti principiālas, stingras, nepieņemamas un prasīgas, joprojām piever acis uz Filipīnu jūrniecības izglītības neatbilstību STCW standartiem. Tāda ir politika, tā strādā lobīji, jo filipīniešu jūrnieks, lai arī ar nopirkto kompetences sertifikātu, ir izdevīgs darba devējam, tāpēc ka nav prasīgs, ir gatavs paciest grūtības un gadu, bet, ja darba konvencija jautu, arī divus gadus strādāt, nepametot kuģi.



EIROPA ŠŪMĒJAS, REZULTĀTI PAGAIÐĀM IZPALIEK

Lielbritānijas, Nīderlandes un Šveices profesionālā jūrnieku arodbiedrība „Nautilus International” (NI) arvien uzstājīgāk aicina valdības pievērsties jūrniecības izglītības popularizēšanai un jūrnieku sagatavošanai. Ja netiks sperti radikāli soļi, tad tuvāko desmit gadu laikā flote saskarsies ar nopietnu darbaspēka deficītu. Lai sakārtotu izglītības sistēmu, no valdību puses ir nepieciešams finansiāls atbalsts, bet, lai ieinteresētu kuģu īpašniekus piedalīties jauno speciālistu praktiskās apmācības procesā, vajadzētu sakārtot likumdošanu, lai varētu iedarbināt kompensācijas mehānismu tiem kuģu īpašniekiem, kuri iesaistās jauno jūrnieku profesionālajā sagatavošanā.

NI ģenerālsēkretārs Marks Dīkinsons: „Pēdējo divu gadu laikā jūrnieku sagatavošanas programmu finansējums ir ievērojami samazinājies un sedz tikai 20% no izglītībai nepieciešamā finansējuma.”



„Nautilus International”

ģenerālsēkretārs

Marks Dīkinsons.

MARIEPRO PROJEKTS

Apvienotajā Karalistē regulāri notiek MariePRO projekta semināri, kuru centrālā tēma ir IMO STCW un pašreizējā prakse, nepilnības jūrniecības izglītībā un apmācībā, kā arī jautājums par jauniešu piesaistišanu jūrnieka profesijai.

Profesionālo jūrniecības izglītību regulē IMO Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW), un tās mērķis ir panākt starptautiski noteikta regulējuma, jūrniecības izglītības standarta, kvalifikācijas un sardzes pildīšanas ievērošanu, sasniedzot vismaz minimālo prasību līmeni. Tomēr ir būtiskas atšķirības starp dažādu valstu profesionālo jūrniecības izglītības iestāžu mācību programmu līmeņiem un saturu, un MariePRO projekts ir vērtīgs instruments, lai panāktu Eiropas valstu jūrniecības mācību iestāžu programmu satura saskaņošanu. Pasniedzēju un studentu apmaiņas programmas starptautiskā līmenī, intereses vairošana par jūrnieka profesiju reģionālā un vietējā līmenī, kā arī jūrniecības tēla spodrināšana pasaulē – lūk, mērķis, ko vēlas sasniegt projekta īstenotāji.■

UZZIŅAI

MariePRO projekta budžets ir 400 tūkstoši eiro, tas tiek finansēts no ES „Erasmus+” programmas, un projekta darbības laiks ir 2014.–2016. gads.

Sagatavoja A. Freiberga

LJG 2015



PROGRAMMA „IMO JŪRAS VĒSTNIEKS”

Viena no jūrniecības nozares aktuālajām problēmām ir kvalificētu jūrnieku trūkums, īpaši jau domājot par industrijas vajadzībām nākotnē, tāpēc IMO par vienu no saviem galvenajiem izaicinājumiem un misiju uzskata jaunās paaudzes ieinteresēšanu par jūrnieka profesijas apguvi.

„Mums ir svarīgi sabiedrībā radīt labu priekšstatu par jūrniecības nozari kopumā, bet it īpaši jauniešu vidū, tāpēc IMO uzsāk jaunu projektu „IMO jūras vēstnieks”. Jau iecelti sešpadsmit jūras virsnieki, kuri popularizēs jūrnieka profesiju



jauniešu vidū, sākot jau no pamatskolas vecuma. Mēs aicinām šajā projektā iesaistīties visus tos, kam nav vienaldzīga jūrniecības nozares nākotne,” aicina IMO ģenerālsekretārs Sekimizu.

PASAULES JŪRNICĪBAS DIENA UZRUNĀ JAUNIEŠUS

IMO galvenā mītne Londonā vēra durvis, lai Pasaules jūrniecības dienas ietvaros aicinātu skolu jaunatni, sākot jau no pamatskolas vecuma, iepazīt jūrnieka profesiju. Svētku pirmajā dienā jaunieši iepazīna kuģa simulatoru, varēja stāvēt uz kuģa tiltiņa, kā arī varēja vairāk uzzināt par jūrnieka profesiju un karjeras iespējām. Otrajā dienā jaunieši tikās ar dažādu jūrniecības mācību iestāžu studentiem, topošajiem nozares speciālistiem, kuģu vadītājiem un mehāniķiem, kuri aizrautīgi stāstīja par mācību procesu, pirmajām jūras praksēm un tajās piedzīvoto. Ar jauniešiem tikās arī jūrniecības un kuģošanas nozares speciālisti, bet trešajā dienā uz semināru kopā pulcējās kuģniecības





un žurniecbas nozares akadēmiskā vide, lai spriestu par žurniecbas profesiju, jaunās paaudzes iespējām žurniecbā, kā arī par to, kā pilnīgot izglītības kvalitāti. IMO aicina visas dalībvalstis arī savās valstīs organizēt pasākumus, lai pievērstu jauniešus žurnieka specialitātei.



VISU IZŠĶIR KADRI

IMO ģenerālsēkretārs Kodži Sekimizu visaugstākajā līmenī aktualizējis jautājumu par kvalitatīvu žurniecbas izglītību, kā arī par jauniešu ieinteresēšanu un piesaistīšanu žurniecbas profesijām, no kā vistiešākajā veidā nākotnē būs atkarīga žurniecbas nozare, kas ik gadus pieprasa arvien vairāk profesionāli izglītotu speciālistu. Kodži Sekimizu arī norāda, ka nepieciešams palielināt sabiedrisko, politisko un finansiālo atbalstu žurniecbas izglītībai un apmācībai.

DESMIT IEMESLU, KAS ATTUR JAUNOS CIVĒKUS IZVĒLĒTIES ŽURNIEKA PROFESIJU

Diskusijās, kas norisinājās Pasaules žurniecbas dienas ietvaros, tika nosaukti kavēkļi, kas attur jaunos cilvēkus izvēlēties žurnieka profesiju.

- Vajadzētu vieglu piekļuvi internetam;
- Nepieciešams celt žurnieka profesijas prestižu;
- Vajag spodrināt kuģniecības nozares tēlu;
- Jābūt plašākai un pieejamākai informācijai par žurniecbas nozares nozīmi pasaules ekonomikā;
- Jābūt informācijai par karjeras iespējām;
- Topošie žurnieki par vienu no lielākajām problēmām atzīst nepietiekamu jūras praksi. Nav mācību kuģu, kur jau studiju procesā topošie žurnieki varētu iegūt vajadzīgās praktiskās iemaņas;
- Joprojām ļoti zems ir karoga valstu politiskais atbalsts žurniecbas nozarei;
- Salīdzinoši mazais sieviešu īpatsvars žurniecbas nozarē;
- Nepietiekama esošo žurnieku profesionālā novērtēšana un kvalifikācijas celšana;
- Pietrūkst atbalsta, lai pēc karjeras jūrā cilvēks varētu pārkvalificēties darbam krasta specialitātē.■



DOTS STARTS „ENKURAM 2016”

2015. gadā Latvijas Jūras akadēmija nosvinēja savu divdesmit piecu gadu jubileju, Liepājas Jūrniecības koledža piesaista jauniešus jūrnieka profesijai, un mēs esam lepni par saviem jūrniekiem pasaules jūrās. Tieši tāpēc kopš Latvija atguva savu neatkarību, jūrniecības sabiedrība kopīgi strādā, lai jauniešu vidū popularizētu jūrnieka profesiju. 2015. gada 29. septembrī Latvijas Jūras administrācijā notika konkursa „Enkurs” organizatoru un sponsoru sanāksme, lai izvērtētu konkursa iepriekšējo sezonu un lemtu par konkursa rīkošanu 2016. gadā. Visi konkursa atbalstītāji pauda gatavību turpināt sadarbību, tāpēc tika nolemts, ka jāsāk gatavošanās konkursam „Enkurs 2016”.

2016. gads būs konkursa jubilejas sezona – „Enkurs” notiks jau desmito reizi. Sanāksmē tika ierosināts piešķirt balvu skolām, kas konkursā piedalījušās visus 10 gadus, un tās ir Bauskas Valsts ģimnāzija, Brocēnu vidusskola, Rojas vidusskola un Rīgas Ķengaraga vidusskola. Pēc tam balvu varētu pasniegt katru gadu tām skolām, kas piedalās konkursā desmito reizi pēc kārtas.

Tāpat tika spriests par starptautiskās sadarbības atjaunošanu. 2011. un 2012. gadā konkursa „Enkurs” uzvarētāji sacentās ar Lietuvas konkursa „Ceļš uz jūru” uzvarētājiem, bet pēc tam šis projekts vairs netika turpināts. Konkurss Lietuvā savulaik tika iedibināts, apgūstot un izmantojot „Enkura” pieredzi.

Uz sanākumi bija ieradies „Latvijas kuģniecības” valdes priekšsēdētāja padomnieks Ģirts Apsītis, lai izvērtētu iespēju uzņēmumam pievienoties konkursa sponsoru pulkam.



„Enkurs” kruinga kompānijas „Lapa” mācību centrā 2015. gada pavasarī.

2015. gadā mācības Latvijas Jūras akadēmijā sākuši 17 jaunieši no vidusskolām, kas piedalījušās jūrniecības nozares konkursā vidusskolēniem „Enkurs”, tai skaitā 11 šā konkursa dalībnieki.

No Rēzeknes 5. vidusskolas Jūras akadēmijā 2015. gadā iestājušies četri puīši, pagājušajā gadā jūrniecības studijas



„Enkura” stipendiāti.

uzsāka trīs šīs skolas absolventi. No Ventspils 4. vidusskolas, kas 2015. gada konkursā piedalījās pirmo reizi, akadēmijā iestājušies trīs jaunieši – divi puisi un viena meitene. No Ventspils 1. ģimnāzijas uz Jūras akadēmiju devies viens bijušais *enkuriets*.

Par jūras virsniekiem izlēmuši kļūt divi Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas absolventi un trīs *enkuriēši* rīdzinieki – no Rīgas Ķengaraga vidusskolas, Rīgas Hanzas vidusskolas un Rīgas 31. vidusskolas.

Mācības akadēmijā sākuši arī jaunieši no Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Rojas vidusskolas, Ugāles vidusskolas, Valmieras Pārgaujas ģimnāzijas un Jēkabpils 3. vidusskolas.

2015. gadā jau ceturto gadu tika piešķirtas „Enkura” stipendijas, tām var pieteikties 1. kursa studenti, kas piedalījušies konkursā un saņēmuši „Enkura” sertifikātus. Šogad pirmajā semestrī stipendiju saņems topošie kuģu vadītāji Izolde Krūkle no Ventspils 4. vidusskolas un Deinis Grigorjevs no Rēzeknes 5. vidusskolas, kā arī kuģu elektroautomātikas programmas students Rafaels Apelis no Rēzeknes 5. vidusskolas un Rīgas 31. vidusskolas absolvents Daniels Brikmanis, kurš izlēmis kļūt par kuģu mehāniķi.

30. septembrī stipendiju saņēmējus sveica Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnīeku arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, Latvijas Jūrnīecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters un Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš.■



KONKURSA „ENKURS” DEVĪTĀ SEZONA

Līdz ar pavasara sākumu sākas arī jūrniecības nozares konkurss vidusskolēniem „Enkurs”. Šogad tam jau devītā sezona.

28. martā Novikontas Jūras koledžā notika pirmā atlases kārtā. Šajā kārtā visvairāk uzdevumu bija veicami, izmantojot trenāžierus – komandtilta simulatorus. Skolu komandas sacentās „kuģu vadīšanā” gan uzdevumos, kur galvenais ir ātrums, gan svarīgāka ir precizitāte. Protams, uzdevumus nav iespējams izpildīt bez sagatavošanās laikā apgūtām navigācijas pamatzināšanām un prasmes sadarboties un strādāt komandā. Tāpat katrai komandai bija jāizpilda arī uzdevums dūmu labirintā: tērptiem pilnā ugunsdzēsēju ekipāžumā un lietojot gāzmaskas un skābekļa balonus, piedūmotās telpās jāsameklē cietušais un jānogādā drošībā. Bez tam jāapliecina prasme sniegt pirmo palīdzību nelaimes gadījumā cietušajiem. Atlases kārtā noslēdzās ar virves vilkšanas sacensībām.

Pirmajā atlases kārtā tiesības startēt „Enkurs 2015” finālā ieguva Jelgavas Valsts ģimnāzijas, Rēzeknes 1. vidusskolas, Rēzeknes 5. vidusskolas un Jaunpiebalgas vidusskolas komandas. Neraugoties uz apņēmību un cīņas spar, „aiz svītras” šoreiz palika Ugāles vidusskolas, Ventspils 1. ģimnāzijas, Ventspils 4. vidusskolas un Rīgas Sergeja Žoltoka vidusskolas komandas.

11. aprīlī jūrnieku mācību centrā „LAPA” notika otrā atlases kārtā, kurā tikās Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Aizputes vidusskolas, Skrundas vidusskolas, Līvānu



Sacensību dalībniekus kompānijas „LAPA” mācību centrā sveic Aleksandrs Nadežņikovs (no labās), Antons Vjaters, Jānis Krastiņš un Sarma Kočāne.



1. vidusskolas, Rīgas 31. vidusskolas, Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas, Ulbrokas vidusskolas un Valmieras Pārgaujas ģimnāzijas komandas.

Jaunieši mērojās spēkiem airu laivas un motorlaivas vadīšanā, izbraucot Daugavas ūdeņos nospraustu trasi, kā arī ugunsdzēsības glābšanas stafetē. Stafetes dalībniekiem bija jāprot savienot un izvilkt ugunsdzēsības līniju, ar ūdens strūklu notriekt mērķi, iešinēt lūzumu un pašu „cietušo” uz nestuvēm nogādāt drošībā, kā arī nodzēst atklātu liesmu. Savukārt uzdevumā baseinā komandu dalībniekiem vajadzēja nostatīt „uz kājām” apgāzušos glābšanas plostu un iekļūt tajā. Tāpat bija jātiek galā ar uzdevumiem, kas jāpilda visu atlases kārtu dalībniekiem, – pirmās palīdzības sniegšanu un virves vilkšanu.

Finālā iekļuva alūksnieši un liepājnieki, kā arī Aizputes un Ulbrokas vidusskolu komandas.

Trešā atlases kārtā notika Rīgas brīvostas teritorijā. Tā bija organizēta sadarbībā ar Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu (KAD). Konkursa dalībniekiem bija jāpiedalās cietušo meklēšanas un glābšanas operācijā – jāpieņem informācija, izmantojot KAD sakaru sistēmu, jāatrod kartē nelaimes vietas koordinātas un ar KAD kuteri jādodas uzmeklēt „cietušo”. Neizpalika arī pirmās palīdzības sniegšana, ar ko konkursantiem jātiek galā gan visās atlases kārtās, gan arī finālā. Atraktīvs bija uzdevums uz ledlauža „Varma”, kur bija jāpierāda spēja orientēties uz kuģa, atrast un atpazīt dažādus objektus. Tāpat nācās mēroties spēkiem



Pārbaudījumi konkursa „Enkurs” dalībniekiem.



Sacensību norise kompānijas „LAPA” mācību centrā.



Uz ledlauža „Varma”.



sviedlines mešanā, jūrnieku mezglu siešanā un virves vilkšanā.

Trešajā atlases kārtā sacentās Alūksnes novada vidusskola, Bauskas Valsts ģimnāzija, Brocēnu vidusskola, Rīgas Hanzas vidusskola, Rīgas Ķengaraga vidusskola, Jēkabpils 3. vidusskola, Madonas Valsts ģimnāzija un Rojas vidusskola. Finālā iekļuva baušķenieki, madonieši, jēkabpilieši un brocēnieši.

Fināls kā ik gadus norisinājās Latvijas Jūras akadēmijā, un to organizēja akadēmijas Studentu padome. Jau tradicionāli finālā pārsvarā bija tieši teorētiskie uzdevumi: skolēni demonstrēja savas zināšanas jūrniecības „satiksmes noteikumos” (COLREG konvencija), mezglu siešanā, ziņojuma nodošanā ar signālkarogiem, kā arī apliecināja praktiskās iemaņas kuģa vadīšanā, izmantojot kuģu vadības simulatoru, un pirmās palīdzības sniegšanā. Pirmās palīdzības uzdevums bija īpaši sarežģīts – tika imitēts nelaimes gadījums kuģa dzinēja remonta laikā, kad viens no cietušajiem saņēmis strāvas triecienu, otrs zaudējis pirkstus un trešais ir bezsamaņā. Vairākas komandas šādā situācijā apjuka, bet konkursa līderi apliecināja, ka viņus nekas nespēj izsist no sliedēm. Akadēmijas studenti bija sagatavojuši arī speciālu komandu stafeti, un sacensību nobeigumā neizpalika virves vilkšana.

Konkursa finālā pirmo vietu izcīnīja Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas komanda, otrajā vietā ierindojās Bauskas Valsts ģimnāzija, trešajā Madonas Valsts ģimnāzija.



Bez trim labākajām komandām finālā pārliecinoši startēja arī Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzija, kas kopvērtējumā no Madonas atpalika tikai par 0,8 punktiem, un Rēzeknes 5. vidusskola, kam līdz trešajai vietai pietrūka vien 2,2 punkti. Arī pirmo vietu no otrās šķira tikai 0,8 punkti: Liepāja kopvērtējumā izcīnīja 75,9, bet Bauska – 75,1 punktu.

Trīs pirmo vietu ieguvējas komandas balvā saņem AS „Tallink” sarūpēto kruīza braucienu, kura laikā ir iespējams iepazīties ar norisēm uz īsta kuģa.■

UZZIŅAI

Šajā mācību gadā Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrnieceības koledžā iestājās 30 jaunieši no skolām, kas piedalījās konkursā 2014. gadā. Bet pirmo „Enkuru” dalībnieki, kuri izvēlējās kļūt par jūras virsniekiem, jau beiguši studijas un strādā par stūrmaņiem un kuģu mehāniķiem dažādu valstu kuģniecības kompānijās.

MADONAS VALSTS ĢIMNĀZIJA IZSAKA PATEICĪBU LĀTVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAI

Madonas Valsts ģimnāzijas direktore Vanda Maderniece izteikusi pateicību Latvijas Jūras administrācijai par piedalīšanos Karjeras dienas pasākumā Madonā 25. novembrī.

Karjeras diena Madonas Valsts ģimnāzijā tiek rīkota katru gadu, un tajā piedalās jaunieši arī no citām pilsētas un novada vidusskolām. Pasākuma laikā jaunieši saņem informāciju par iespējām mācīties dažādās augstskolās, apgūt dažādu nozaru specialitātes.



Latvijas Jūras administrācija sadarbībā ar Novikontas Jūras koledžu prezentēja jūrnieceības izglītību Latvijā un jūras virsnieka profesijas perspektīvas.

Madonas Valsts ģimnāzija ir viena no skolām, kas regulāri piedalās jūrnieceības nozares konkursā „Enkurs”, un gandrīz katru gadu vairāki šīs skolas absolventi turpina mācības kādā no jūrnieceības nozares augstākās izglītības iestādēm.■



ĒNU DIENA LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ

11. februārī Latvijas Jūras administrācija piedalījās Ēnu dienā. *Ēnas* bija administrācijas valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam, Kuģošanas drošības departamenta direktoram Raitim Mūrniekam un sabiedrisko attiecību speciālistei Sarmai Kočānei.

Pavisam JA viesojās 10 skolēnu no Rīgas, Ventspils, Kuldīgas, Tukuma, Ogres un Aizkraukles. Taču pretendentu skaits bija daudz lielāks, tādēļ *ēnas* nācās izvēlēties, izvērtējot iesniegtās motivācijas vēstules. Aktīvākais gan jautājumu uzdošanā, gan atbilžu meklēšanā uz JA speciālistu uzdotajiem jautājumiem izrādījās astoņus gadus jaunais Toms no Ogres. Visi pārējie Ēnu dienas dalībnieki bija vidusskolēni.

Kā katru gadu, arī šogad Ēnu dienā ne tikai centāmiešiem jauniešiem parādīt un izstāstīt, kā strādā Jūras administrācija, bet arī kopā ar savām *ēnām* devāmiešiem uz Rīgas brīvdostu, kur apmeklējām ledlauzi „Varma”, Kuģu satiksmes vadības centru un Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru. Tā jauniešiem tiek dota iespēja rast plašāku ieskatu jūrniecības nozares procesos.

„Jūsu līdzdalība Ēnu dienas projektā palīdzēs tā dalībniekiem veiksmīgāk veidot savu nākotni un iekļauties mainīgajā tirgus un biznesa vidē. Šāds ieguldījums Latvijas jauniešu izglītībā un uzņēmējdarbības gara audzināšanā ir



Latvijas Jūras administrācijas *ēnas* viesojas Rīgas brīvdostā.



tālredzīga investīcija mūsu valsts kopējā ekonomiskajā attīstībā,” pateicoties par JA dalību Ēnu dienā, uzsvēra Tukuma 2. vidusskolas direktore Anita Locāne.

Stāsta Klaudija, kas *ēnoja* Latvijas jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktoru Raiti Mūrnieku:

„Pētot piedāvājumu, skaidri sapratu, ka savu Ēnu dienu vēlos pavadīt kādā ar jūrniecību saistītā uzņēmumā. Varbūt neraksturīgi meitenei, bet man ir liela interese par jūrniecību. Kad biju pieteikusies trim Ēnu dienas vakancēm un norādījusi prioritātes, sekoju līdzi, vai esmu apstiprināta. Vēl tagad atceros mirkli, kad saņēmu atbildi, ka man dota iespēja *ēnot* Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktoru Raiti Mūrnieku.

No rīta pulcējāmies Latvijas Jūras administrācijas ēkā, kur iepazīnāmies ar ēnas devēju. Sākumā bija neziņa, kā būs, kā uzdot jautājumus, kādas atbildes varēsim saņemt un, galu galā, kāda būs attieksme. Pārejot pirmajam mulsam, ātri vien sapratām, ka attieksme no ēnas devēja puses ir tik laba, cik labu vien var vēlēties.

Skatījāmies prezentāciju, kuras gaitā iepazīnāmies ar jūrniecības nozares statistiku, ēnas devēja darbu un pienākumiem. Pēc tam devāmies ekskursijā pa Latvijas Jūras administrācijas ēku, iepazīnāmies ar ostu kartogrāfu darbu un par piemiņu saņēmām Rīgas ostas karti.

Turpmāko dienas daļu pavadījām Rīgas brīvdostas kapteiņdienestā. Tā bija liela veiksmē, jo sākotnēji vēlējās *ēnot* tieši tur, bet tāda vakance diemžēl netika piedāvāta. Ekskursija sākās ar ledlauža „Varma” apskati, kas bija visai interesanti, jo ikdienā šāda iespēja netiek dota. Ekskursija turpinājās kapteiņdienestā, kur satikām ostas kapteini, iepazīnāmies ar viņa darbu. Apskatījām kapteiņdienesta galveno stāvu – pēdējo, kur mani īpaši ieinteresēja operatora darbs, kas ir ļoti atbildīgs, jo operators regulē pilnīgi visu kuģu kustību Rīgas ostā.



IZGLĪTĪBA



Ēnas uz ledlauža „Varma”.



Un Krasta apsardzes dienestā.

Vēl tikai jāpiebilst, ka ēnas devējs, protams, izstāstīja visu par savu profesiju, par savu izglītību. Priecājos, ka varēju *ēnot* cilvēku, kurš dara to, kas pašam patīk. Mans ēnas devējs noteikti ir ļoti motivēts cilvēks, kurš spēj motivēt citus. Viņš pastāstīja par darba negatīvajām un pozitīvajām pusēm jūrniecības nozarē.

Varu teikt, ka gaisotne nebija tik formāla, kā biju gaidījusi. Ēnas devējs mūs iesaistīja prezentācijā, veidoja diskusiju, spēja veltīt uzmanību katram no mums.

Šī bija mana pirmā un reizē arī pēdējā Ēnu diena. Pateicoties šim pasākumam, esmu guvusi pārliecību, ka, ja izvēlēšos studēt Latvijas Jūras akadēmijā un nākotni saistīt ar jūrniecības nozari, mana izvēlē nebūs kļūdaina,

jo šis darbs mani saista. Iesaku ikvienam, īpaši vidusskolēniem, izmantot šo vienreizīgo iespēju, lai saprastu, vai darbs jūrniecībā viņiem ir piemērots.

Liels paldies jāsaņem Ēnu dienas organizatoriem un vēl lielāks ēnu devējiem. Aptvēru, ka ir cilvēki, no kuriem var ļoti daudz mācīties. Paldies manam ēnas devējam un visiem, kas šo dienu organizēja! ■



SVARĪGI NE TIKAI KLAUSĪTIES, BET ARĪ SADZIRDĒT

Jautājums par jūrniecības izglītības nākotni nodarbina jūrniecības sabiedrību – darba devējus, ierēdņus, pedagogus, jūrniecības sabiedriskās organizācijas un arī pašus studentus. Skaidrs ir viens – pārmaiņām jūrniecības izglītības sistēmā noteikti ir jānāk. Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns intervijā 2014. gada rudenī atzina, ka jaunajai koncepcijai jāatspoguļo reālās darba tirgus prasības un mācību iestāžu viedokļi. „Mēs nekādā gadījumā koncepciju nesāksim rakstīt no nulles, bet izmantosim labāko pieredzi, lai veidotu modernu un jaunākajām prasībām atbilstošu mācību procesu. Jūrnieku reģistrs, pieaicinot jūrniecības speciālistus, asociācijas, sabiedriskās organizācijas, jūrniecības mācību iestādes un ministrijas, uzņemsies iniciatora un projekta vadītāja lomu, jo likums tieši Jūrnieku reģistram uzliek par pienākumu jūrniecības izglītības procesa uzraudzību, un arī divi pēdējie Jūrnieku reģistra pētījumi mums dod pietiekami plašu un vispusīgu informāciju par to, kā uz izglītības lietām skatās darba devēji, studenti un pasniedzēji,” atzina Spridzāns.

Jūrnieku reģistra speciālistu mērķis bija koncepcijas izstrādi pabeigt vēlākais līdz 2015. gada marta beigām, lai jau 2015./2016. mācību gadu varētu uzsākt jaunās koncepcijas ietvaros, bet tagad ir skaidrs, ka tik ātri lietas uz priekšu nevirzās. Jūrniecības speciālistiem ir bijusi konstruktīva saruna ar izglītības un zinātnes ministri Māriti Seili un ministrijas darbiniekiem, un no ministrijas puses bijusi sapratne par situācijas nopietnību, tomēr smagnējā birokrātiskā mehānisma dēļ process uz priekšu nevirzās pietiekami ātri. Tā kā Izglītības un zinātnes ministrija vēl tikai meklē visas Latvijas izglītības sistēmas tālākās darbības stratēģiju, no kā būs atkarīga jūrniecības izglītības nākotne, tad jaunā jūrniecības izglītības koncepcija pagaidām ir iesprūdusi, bet tāpat vien aprakstīt papīru nav jēgas. Par jūrniecības izglītības nākotni saruna ar izglītības un zinātnes ministri Māriti Seili.

– Jūrniecības sabiedrība ir sapratusi, ka 2003. gadā izstrādātā jūrniecības izglītības koncepcija ir savu laiku nodzīvojusi, tāpēc Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs kopā ar jūrniecības mācību iestādēm un jūrniecības sabiedriskajām organizācijām strādā pie jaunas jūrniecības izglītības koncepcijas. Kā Izglītības un zinātnes ministrija iesaistīsies un piedalīsies šīs koncepcijas izstrādē?

– Saruna ar kolēģiem no jūrniecības nozares bija nepieciešama un, es gribētu teikt, pat neizbēgama, jo nevienas nozares izglītības sistēma nevar attīstīties bez diskusijām ar attiecīgās nozares speciālistiem, ar cilvēkiem, kuriem pēc



tam būs jāstrādā ar attiecīgās nozares jaunajiem speciālistiem. Saruna tiešām bija vērtīga, un tas ir viens starpposms, lai virzītos tālāk un attīstītu jūrniecības izglītību, uzlabojot tās kvalitāti. Ja runājam par izglītības koncepciju, kas bija ieviesta 2003. gadā, tad tā tiešām ir sevi izsmēlusi, tāpēc esam ļoti priecīgi un gandarīti, ka partneri no jūrniecības nozares ir sākuši darbu pie jaunas koncepcijas izstrādes. Ir pavisam skaidrs, ka Izglītības un zinātnes ministrija ne tikai ir gatava iesaistīties šajā darbā, bet tai arī jāuzņemas vadošā loma šīs koncepcijas izstrādē, un koncepcijas izstrādes darbā būs iesaistītas gan jūrniecības mācību iestādes, gan darba devēji, lai mēs visi kopā nonāktu pie veiksmīga risinājuma. Koncepcija nav tikai papīru blāķis, šim no jauna radītajam dokumentam pēc būtības jābūt vērtībai. Pēdējo desmit gadu laikā ir mainījušās prasības, arī jūrniecības nozari ir ietekmējusi ekonomiskā situācija pasaulē pēdējo gadu laikā, tāpēc mums tiešām ir objektīvi jāizvērtē, kādai jābūt jaunajai jūrniecības izglītības sistēmai.

Atsaucoties uz sarunām ar nozares speciālistiem, kas ļāva identificēt esošās problēmas jūrniecības izglītībā, mēs visi kopā esam nonākuši pie atziņas, ka jaunās koncepcijas izstrādāšanai ir jāizveido darba grupa, kā arī koncepcijas izstrāde ir jāiekļauj ministrijas darba plānā. 2015. gada otrajā pusē, kad būs beidzies Latvijas kā Eiropas Savienības prezidējošās valsts pilnvaru laiks, mēs nopietni ķersimies pie šī jautājuma risināšanas.

– Vai jaunās koncepcijas ietvaros varētu notikt Latvijas jūrniecības mācību iestāžu – Latvijas Jūras akadēmijas (jūrskolas, koledžas) un Liepājas Jūrniecības koledžas (jūrskolas) mācību programmu harmonizācija valsts līmenī, lai ieviestu kārtību jūrniecības izglītības sistēmā?

– Protams, šī ir viena no problēmām, par ko liecina arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra veiktie pētījumi. Ļoti svarīgi, lai jaunieši, kuri iegūst pirmā līmeņa izglītību, varētu turpināt studijas, lai būtu pēctecība. Tas, ka pašlaik sadarbība starp jūrniecības mācību iestādēm diemžēl ir nepietiekama, ir viens no līdz šim neatrisināto problēmu iemesliem, un to atzīst visas puses. Esmu pārliecināta, ka koncepcijas izstrādāšanas gaitā mums izdosies šo sistēmu sakārtot. Koncepcijas izstrādes process ir laba iespēja satikties dažādās nozarēs iesaistītajām auditorijām.

– Patiesībā jau kopš deviņdesmito gadu sākuma kopīgu valodu nav atradušas un joprojām nevar atrast Rīga un Liepāja, un katra no jūrniecības mācību iestādēm stāv savās pozīcijās, tāpēc cerams, ka tieši Izglītības un zinātnes ministrija spēs panākt situācijas maiņu.

– Neesmu pārliecināta. Tas būtu ļoti vienkāršots problēmas risinājums: sa-sauks visus pie galda, parakstīs rīkojumu un tālāk dzīvos draudzīgi. Viss nav tik vienkārši. Ministrija var dot skaidru zīmi, ka nepieciešama sadarbība, un to es tagad arī daru, bet tas, ka šā procesa sekmes būs atkarīgas no tiem cilvēkiem, kuri sēdēs pie sarunu galda un kuriem ikdienā reāli būs jāsadarbjas arī tad,



Māriete Seile.

kad ministrija nestāvēs pa vidu, arī ir skaidrs. Mans aicinājums ir raudzīties pēc būtības. Kāpēc tad eksistē skolas? Laikam jau tāpēc, lai bērni un jaunieši, kuri tur mācās, iegūtu labu izglītību, lai būtu konkurētspējīgi, lai raudzītos uz šo izglītību kā labu investīciju nākotnei, kas ļautu kļūt sekmīgiem gan savā darba, gan privātajā dzīvē. Būtu pavisam nepareizi, ja tik mazā valstī kā Latvija savā starpā konkurētu vienas nozares mācību iestādes. Godīgi sakot, nav saprotams, kas ir šīs konkurences pamatā. Runājot par programmu sazobi, tas noteikti būtu viens no jautājumiem, ko koncepcija varētu atrisināt: kā nodrošināt pāreju no vidējā līmeņa jūrniecības mācību programmām uz koledžas izglītību un tālāk uz akadēmijas izglītību. Pašlaik šādas sazobes pietrūkst, jo akadēmija vairāk domā par savu resoru, par savu jūrskolu.

– Vai jūrniecības sabiedrība var būt droša, ka Latvijas Jūras akadēmiju nepievienos, piemēram, Latvijas Tehniskajai universitātei, jo pēdējā laikā šādas runas vai baumas nākas dzirdēt visai bieži? Kāda ir šī jautājuma politiskā virzība: vai tas ir apvienošanas virziens, vai arī LJA tiks saglabāta kā augstākā mācību iestāde, kas sagatavo jūrniekus starptautiskajam darba tirgum saskaņā ar starptautiskajām prasībām?

– Mums nav plāna kādu mehāniski apvienot un Jūras akadēmiju pievienot Tehniskajai universitātei. Tas, ko mēs iesakām, ir apsvērt, vai nav iespējama sadarbība ar kopīgiem studiju kursiem, jo neapšaubāmi, ka mazajā Latvijā



ir jānovērtē arī iespēja mācīties citam no cita, nedublēt to, ko var nedublēt, un darīt lietas kopā. Ja jūs jautājat par politisko uzstādījumu, tad varu teikt, ka politiskais uzstādījums ir sarunāties, raudzīties un paņemt no cita to, kas var būt noderīgs, nevis izdomāt no jauna velosipēdu, jo ļoti svarīga ir resursu koplietošana, bet plāna tehniski apvienot augstskolas mums nav. Lai ko mēs darītu šīs nozares izglītības sistēmas sakārtošanā, ir ļoti svarīgi saglabāt skaidru uzstādījumu, kāpēc mēs to darām. Studiju kvalitāte, zinātniskā bāze un jauno speciālistu integrācija darba tirgū ir tie trīs svarīgākie sieti, caur kuriem šis process ir jāvērtē.

– Jūrniecības mācību iestāžu finansējums. LJA budžets krīzes laikā tika samazināts, tāpēc, kā atzīst LJA rektors Jānis Bērziņš, viena budžeta vieta šobrīd akadēmijai rada aptuveni 800 eiro zaudējumus. Kā turpmāk attīstīsies notikumi jūrniecības izglītības finansēšanas jomā?

– Šeit jārunā par vairākām lietām. Viena neapšaubāmi ir tā, ka mēs nevaram raudzīties uz jūrniecības mācību iestādēm atrauti no pārējām Latvijas izglītības iestādēm, un tas ir jautājums par budžeta sadali. Lai novirzītu papildu budžeta vietu skaitu kādai augstskolai, šāds lēmums ir atkarīgs no kopējā naudas daudzuma, un es nevaru solīt, ka varēsim to atļauties. Vēl viens aspekts, kas ir vērtējams, ir lielais studentu atbiruma procents mācību procesā, un tāds ir arī Jūras akadēmijā. Šis noteikti ir ļoti nopietni risināms jautājums, jo tā ir budžeta līdzekļu izšķiešana. Atzīstama ir LJA iniciatīva mācīt jauniešiem tās zināšanas, ko viņi nav ieguvuši vidusskolas laikā, un tas savukārt liek uzdot jautājumus par eksakto zināšanu līmeni vidusskolas programmās.

– Pašlaik studentiem nereti problēmas rada studiju kredīta saņemšana, jo bez valsts, kas ir viens no galvotajiem, nepieciešams vēl otrs galvotājs, un tas studentiem sagādā grūtības. Kā risināt šo jautājumu?

– Izglītības pieejamība ir ļoti svarīgs princips, mēs apzināmies šo problēmu, tāpēc plānojam sarunas ar Finanšu ministriju, lai jautājumu risinātu.

– Jūrniecības izglītība ir specifiska, Latvijas jūrniecības mācību iestādes gatavo speciālistus starptautiskajam jūrnieku darba tirgum. Pašlaik rodas problēmas, piemēram, ar jūrniecības profesionāļu piesaistīšanu mācību procesam, jo viņiem nav pedagoģiskās izglītības, bet ir vajadzīgās profesionālās zināšanas. Jūrniecības aprindās daudz diskutē arī par prasībām, kādas tiek izvirzītas Latvijas Jūras Akadēmijas rektora amata kandidātam. Vai ministrija ir gatava risināt šos jautājumus, lai atvieglotu un reizē uzlabotu mācību procesa organizēšanu jūrniecības mācību iestādēs?

– Šis patiešām ir konceptuāls jautājums, kuru nevaram atrisināt nekavējoties. Pieredze pasaulē ir ļoti atšķirīga. Vai augstskolas rektoram ir jābūt akademiķim, vai tam vajadzētu būt profesionālim? Pat ja augstskolas vadītājs ir akadēmiski izglītots, nekas netraucē par attīstības direktoru piesaistīt nozares speciālistu, bet var būt arī pretējs risinājums. Šo jautājumu uzdod arī citas augstskolas,



tā tad problēma pārsniedz vienas augstskolas un vienas nozares robežas. Manuprāt, pat ja mēs mainītu esošo sistēmu, mums tomēr nāktos atgriezties pie jautājuma par akadēmisko izglītību. Kas attiecas uz mācību spēkiem, tad augstskolu likums pieļauj nozares profesionāļu piesaistišanu ar noteiktu darba stāžu attiecīgajā nozarē. Jautājums, vai augstskolas efektīvi izmanto esošās iespējas.

– Jūrniecības nozares lielākā vēlme ir, lai neiznīcinātu jūrniecības izglītību Latvijā.

– Par to nevar būt ne runas! Jūrniecības izglītībai Latvijā ir ievērojamas vēsturiskas tradīcijas, tā ir bijusi ļoti nozīmīga struktūra. Makroekonomiskās attiecības pēdējos gados ir mainījušās, tas atstājis iespaidu arī uz darba tirgu, tāpēc vēl jo vairāk mums ir svarīgi saglabāt jūrniecības nozari, kas Latvijai ir ļoti nozīmīga, tā ir daļa no mūsu identitātes. Es visus aicinu uz konstruktīvu sadarbību. Mēs šeit, Izglītības un zinātnes ministrijā, ne tikai klausīsimies, bet arī sadzirdēsim. Nesolu visu jautājumu atrisināšanu, bet lielu daļu centīšos vērst konstruktīvā risinājumā, un to gribu novēlēt arī pārējiem pie galda sēdošajiem. Ne tikai klausīties, bet arī sadzirdēt, patiešām uz klausīt dažādus viedokļus, vērtēt, kas ir labākais jauniešiem, kuri mācās mūsu skolās, un pieņemt lēmumus, izejot no šīm pozīcijām.■

Sarunājās Anita Freiberga



PAMUDINĀJUMI, MOTIVĀCIJA UN GRŪTĪBAS JŪRNIKA KARJERAS IZVĒLĒ JAUNIEŠIEM LATVIJĀ

Kuģniecība ir industrija ar augstu pievienoto vērtību, kas pamatu pamatos ir balstīta uz jūrniecības augstākās izglītības iestāžu ieguldījumu šajā nozarē. Ļoti svarīgi, lai jūrnieki būtu atbilstoši izglītoti, jo tieši viņu prasmes un pieredze ir būtiski priekšnoteikumi, lai kuģniecības industrija varētu vienmērīgi funkcionēt. Lai gan „Oxford Economics 2014” aprēķini rāda, ka 2012. gadā, salīdzinot ar 2004. gadu, jūrniecības augstākajās mācību iestādēs (jūras akadēmijas tipa augstskolas) par 11% pieauga studentu/kadetu skaits, sasniedzot aptuveni 38 000 studējošo, kruinga kompānijām joprojām ir grūtības darba tirgu nodrošināt ar universitātes līmeņa izglītības virsniekiem.

Profesijas popularizēšanas kampaņas tiek uzskatītas par vienu no galvenajiem pasākumiem, kas varētu palīdzēt atrisinātu šo problēmu. Pēdējos gados šādas kampaņas ir organizētas gan starptautiskā, gan nacionālā līmenī. Ar labiem rezultātiem turpinās, piemēram, Starptautiskās Jūrniecības organizācijas 2008. gadā uzsāktā kampaņa „Go to sea!”, kā arī Dānijas Kuģu īpašnieku asociācijas kopš 2007. gada organizētā kampaņa „World Careers”. Savukārt, lai iepazīstinātu vidusskolēnus ar jūrnieka profesiju Latvijā, Latvijas Jūras administrācija no 2007. gada rīko konkursu „Enkurs”.

Profesijas popularizēšanas kampaņu rezultāti ir atkarīgi no to kvalitātes, bet, lai varētu uzlabot kvalitāti, lietderīgi ir uzzināt, kas tomēr attur tos jauniešus, kuriem ir interese par jūrnieka profesiju, pieņemt lēmumu un spert pirmo soli, lai piebiedrotos jūrniecības nozarei. Diemžēl sabiedrībā joprojām valda dziļi iesakņojušies mīti par jūrnieka profesijas specifiku, piemēram, jūrniekiem ilgstoši jāatrodas jūrā (vairāk par sešiem mēnešiem), tāpēc šķietami neiespējami veidot normālu ģimenes dzīvi. Vai arī uz kuģiem nav drošības, tāpēc darbs saistīts ar dzīvības apdraudējumu, kā arī valda citi tamlīdzīgi priekšstati.

UZZIŅAI

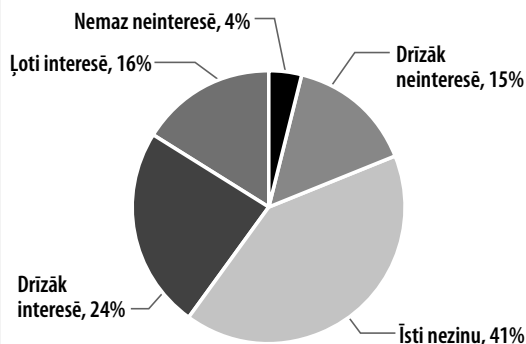
„Novikontas Research” birojs tika izveidots 2011. gadā, un tas nodrošina pētījumus par jūrnieku, pedagogu un vadītāju profesionālajām spējām, kā arī par mācību procesu efektivitāti. Pašlaik NR darbā ir iesaistīti četri pētnieki.

Lai uzlabotu jūrnieka profesijas popularizēšanas kampaņas kvalitāti, „Novikontas Research” (NR) Novikontas Jūras koledža Rīgā veica pētījumu, izmantojot atvērta tipa jautājumus, kurus no



2014. gada februāra līdz maijam uzdeva konkursa „Enkurs” dalībniekiem. Balstoties uz karjeras motivācijas teoriju un jēdzienu „paaudzes”, šā pētījuma mērķis bija izpētīt iemeslus, kas ietekmē jauniešus pieņemt vai noraidīt lēmumu par jurnieka profesijas izvēli, kā arī kļūdēt nepatiesu informāciju un šaubas.

VAI JŪS ESAT IEINTERESĒTI KĻŪT PAR JŪRNIĒKU?



PĒTĪJUMS PARĀDA REĀLO SITUĀCIJU

Tika reģistrētas 219 anketas, kurās respondenti atbildēja uz 144 atvērta tipa jautājumiem. Ko mēs uzzinājām ar šo pētījumu? 40% respondentu (N=88) bija ieinteresēti vai ļoti ieinteresēti kļūt par jurniekiem. 64% respondentu (N=148) uzskata, ka viņiem ir „iespējams, pietiekama” vai „pilnīgi pietiekama” informācija par jurnieka profesiju.

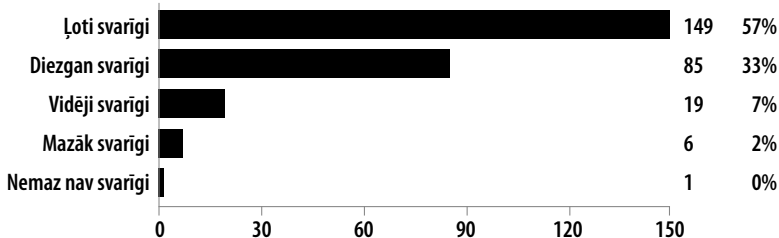
Galvenie iemesli, lai izvēlētos jurnieka profesiju, bija stabila nodarbinātība (MR=4.42 in a 5 point Likert scale), kā arī ceļot un redzēt pasauli (MR=4.42), bet tālāk seko labs atalgojums (MR=4.38). Galvenie iemesli, kas attur, bija grūtības ģimenes dzīvē (MR=3.94) un pārāk dārgs mācību process (MR=3.17).

Tika analizētas arī atšķirības starp reģioniem un dzimumiem. Respondentus no Latgales un Vidzemes vairāk nekā respondentus no citiem reģioniem piesaistīja jurnieka ikdienā klātesošais komandas gars, bet atturēja grūtības, kas varētu rasties ģimenes dzīvē, kas rīdniekiem nešķīta tik būtisks šķērslis. Sievietes vairāk nekā vīriešus piesaista ceļošana, savukārt vīriešus vairāk nekā sievietes motivē alga un prestižs. Sievietes vairāk nekā vīriešus uztrauc jurnieku darba ietekme uz veselību.

Atvērta tipa jautājumu analīze sniedza labu ieskatu respondentu uztverē. Starp profesijas pozitīvajiem aspektiem tika minēts: atbildība, kas stiprina raksturu, interesantas studijas, iespēja mācīties svešvalodas un fiziskā aktivitāte, tika minēti arī vairāki interesanti iemesli, piemēram, formas tērps, kas piesaista meitenes, iespēja satikt sievietes no citām valstīm un pat iespēja uz laiku tikt vajā no sievasmātes. Pie negatīvajiem profesijas aspektiem tika minēts: risks, kuģojot pirātu rajonos, bīstamība jūrā (vētras, iespējamība noslīkt), būt ieslodzītam „metāla kastē”, apdraudējums videi un risks, piesārņojot jūru, grūts mācību process, maz brīvā laika uz kuģa, jūras slimība un ko darīt, ja ēdienkartē nepatīk jūras veltes.



ES BŪŠU NODROŠINĀTS AR DARBA VIETU (CIK TAS IR SVARĪGI, LAI KĻŪTU PAR JŪRNIKU?)



SECINĀJUMI

Pētījums parādīja, ka jauniešus no izvēles par labu jūrnieka profesijai galvenokārt attur sociāla rakstura grūtības – kā savienot ģimenes dzīvi ar prombūtni un darbu jūrā. Profesijas pievilcība visvairāk ir saistīta ar finansiālajām garantijām (alga un stabilitāte) un personīgiem (ceļošana) aspektiem. Tomēr jāatzīst, ka, lai gan jauniešus jūrnieka profesijai piesaista labas algas, tomēr lielāku nozīmi viņi piešķir stabila darba un ceļošanas iespējām. Respondenti uzskata, ka jūrnieka profesija nav augsta riska profesija, bet prasa disciplīnu, atbildību un komandas sajūtu.

Kā vienu no iemesliem jaunieši minēja grūtības savienot darbu ar ģimenes dzīvi, bet šā faktora nozīmīgums, salīdzinot ar iepriekšējiem pētījumiem, ir mazinājies, jo jauniešiem ir pieejama plašāka informācija par profesijas specifiku. Respondenti joprojām uzskata, ka jūrnieki jūrā ir tādā kā izolācijā, un baidās, ka nevarēs sazināties ar radiem un draugiem, izmantojot internetu uz kuģa. Visbeidzot, skolēni domā, ka mācības ir pārāk dārgas, un šis bija jautājums, kas nebija iekļauts iepriekšējā pētījumā.

PAR KO VAJADZĒTU DISKUTĒT?

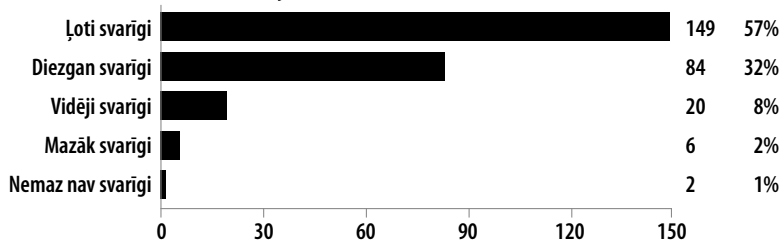
Vai skolēniem ir taisnība un viņu priekšstats par profesiju ir pareizs? Pēc mūsu domām, dažas lietas atbilst realitātei, bet joprojām ir diezgan daudz mītu, ko rada informācijas trūkums. Mēs salīdzinājam jauniešu priekšstatus par jūrnieka profesiju ar profesionālu jūrnieku atbildēm par reālo darba specifiku.

Darba stabilitāte. Tā tiešām var būt uzskatāma par vienu no vispievilcīgākajām jūrnieka profesijas iezīmēm. Darba stabilitāte ir reāla, un tai ir drošs pamats: pasaulē ir jūrnieku deficīts, jūrnieka profesijai ir starptautisks raksturs (jūrnieka diploms tiek atzīts visā pasaulē), kā arī nozares mobilitāte. Iegūtā izglītība paver iespējas arī tad, kad speciālisti izbeidz darbu uz kuģiem vai ostās, jo viņu prasmes tiek augstu vērtētas krasta kompānijās, kas saistītas ar jūras industriju visā Eiropā.

Ceļošanas iespējas. Respondentiem ir taisnība arī šajā jautājumā: jebkura ranga jūrniekiem ir iespēja ceļot un iepazīt daudzas kultūras un valstis, tai skaitā



MAN PATĪK CEĻOT UN APLŪKOT JAUNAS VIETAS (CIK TAS IR SVARĪGI, LAI KĻŪTU PAR JŪRNIKU?)



tādas kā Japāna, Kenija, Argentīna u.c. Tomēr visbiežāk jūrnieki nevar izvēlēties sev vēlamu galamērķi, jo daudzi kuģi veic pārvadājumus galvenokārt vienā vai divos reģionos.

Alga. Dalībniekiem ir taisnība par augsta līmeņa atalgojumu jūrniekiem. Protams, alga ir atkarīga no dažādiem faktoriem, piemēram, kuģniecības virziena, kuģa tipa (tankkuģis, sauskraavas vai konteinerkuģis), no ranga (ierindnieks vai virsnieks), kuģa īpašnieka u. c., bet jebkurā gadījumā jūrnieku algas, it īpaši virsnieku, ir daudz lielākas nekā krasta profesiju pārstāvjiem.

Ģimenes dzīve. Šis faktors, domājot par jūrnieka profesiju, prasa īpašu uzmanību. Tā ir taisnība, ka prombūtne no mājām ietekmē ģimenes dzīvi, un to ietekmē arī tas, kas jūrniekiem jādara, kad tie ir krastā, piemēram, jānokārto sertifikāti un jāiziet dažādi kursi, kas atņem laiku ģimenei. Tomēr jāatzīst, ka prombūtne no mājām tagad ir īsāka, kā arī jūrniekiem ir garāks atvaļinājums nekā krasta darbiniekiem. Jūrniecības negatīvo ietekmi uz ģimenes dzīvi var samazināt ar īsākiem kontraktiem, nepārtrauktu nodarbinātību (nevis nodarbinātība pēc kontrakta) un iespēju arī partneriem un ģimenes locekļiem iziet jūrā.

Izolācija. Respondenti bija diezgan uztraukti par darbu norobežotā telpā. Šī problēma ir pazīstama kā „kuģa ieslodzījums”. Tomēr uz mūsdienas kuģiem ir daudz atpūtas iespēju (peldbaseins, sporta zāle, milzīgas video bibliotēkas u.c.) un neierobežotas iespējas sazināties (*Skype*, e-pasts, internets u.c.). Mūsdienās jūrnieki, strādājot uz kuģa, var pat mācīties internetā *online* režīmā, bet jaunieši par šādām iespējām uz kuģa varbūt nav informēti.

Studiju maksa. Viens no šā pētījuma negaidītiem rezultātiem ir tas, ka respondenti par šķērslī izvēlēties jūrnieka karjeru uzskata mācību izmaksas. Ja salīdzina studiju ilgumu un mācību maksu jūrniekiem ar studiju programmām un maksām citās profesijās, kuģa virsnieka kvalifikācijas iegūšana izmaksā tikpat, cik studijas citās profesijās. Turklāt studiju laikā jūrniecības mācību iestāžu studenti var strādāt un saņemt labu algu, kas ļauj viņiem pašiem segt mācību maksu bez kredītiem vai ģimenes finansiāla atbalsta.



Veselība un drošība. Respondenti bija satraukti par jūrnieka darba iespējamo negatīvo ietekmi uz veselību. Nenoliedzami, ka dzīve uz kuģa var ietekmēt veselību, bet jūrniekiem ir iespēja kaut ko darīt savas veselības labā, piemēram, nodarboties ar fizisko kultūru. Diemžēl par to respondenti zina visai maz. Runājot par drošību, šķiet, ka jaunieši apzinās, ka mūsdienās, ievērojot drošības pasākumus uz kuģa, jūrnieka profesija nav bīstama un riskanta.

IETEIKUMI

Esam izstrādājuši dažus ieteikumus, lai jūrnieka karjeras popularizēšanas kampaņas sniegtu iespējami plašu informāciju vidusskolēniem.

- Lai gan galvenā mērķauditorija ir vīrieši, tomēr jāatceras, ka ne tikai, tāpēc, veidojot prezentāciju materiālus, jāņem vērā dzimumu atšķirības, pielāgojot to auditorijas interešu īpatnībām: vīriešus vairāk piesaista algas un profesijas prestižs, bet sievietes vairāk saista ceļošana un veselības jautājumi.

- Vajadzētu izveidot labu mājas lapu ar norādēm, kur var atrast objektīvu informāciju par jūrnieka profesijas specifiku, iespējām, kā arī rast atbildes uz problemātiskajiem jautājumiem, ko varētu ieteikt visiem interesentiem. Īpaši akcentēt jūrnieka darba priekšrocības, papildinot ar precīziem datiem par darba stabilitāti, drošību, iespējām ceļot un pievilcīgu atalgojumu.

- Piedāvāt informāciju un konsultācijas par aktuāliem jautājumiem: ģimenes dzīves apvienošana ar darbu jūrā, iespēja no kuģa sazināties ar krastu (*Skype*, interneta ātrums u.c.).

- Ar konkrētiem piemēriem izskaidrot drošības un veselības jautājumus.

- Akcentēt disciplīnas un atbildības jautājumus, kā arī uzsvērt, ka katrs indivīds uz kuģa ir daļa no komandas.

- Ievērot reģionālās atšķirības: jauniešiem no Latgales un Vidzemes, Zemgales un Rīgas var būt dažādas prioritātes, izvēloties jūrnieka profesiju.

Šis pētījums būs noderīgs, sniedzot jauniešiem reālu priekšstatu par darbu jūrā. Tas palīdzēs uzlabot informācijas saturu potenciālajiem jūrnieceiības studentiem karjeras veicināšanas kampaņas ietvaros. Ar jūrnieka profesiju saistīto mītu apzināšana palīdzēs uzlabot informācijas kvalitāti par jūrnieka karjeras iespējām, kas tiks sniegta dažādos veidos: prezentācijas skolās, informācija mājas lapās, forumos par karjeras izvēli u.c.. Tiem, kas sliecas saistīt savu dzīvi ar darbu un karjeras iespējām jūrā, būs iespējas iegūt nepieciešamo informāciju, lai, pieņemot lēmumu par profesijas izvēli, izprastu pozitīvos un negatīvos faktorus, kas saistīti ar šo profesiju.■

Pilns pētījums tika publicēts 2014. gada septembrī žurnālā „European Integration Studies” 8. nr.

Manuel Joaquín Fernández González, Dmitrijs Semjonovs, Aleksejs Bogdančecs, Sandra Ozola

Novikontas Jūras koledža – Novikontas Research, Duntes iela 17, Rīga, LV-1005 nr@novikontas.lv



AR HERCOGA JĒKABA JŪRASBRAUCĒJU GĒNIEM

„2015. gada decembrī Krišjānim Valdemāram bija 190 gadu jubileja. Viņu mēdz uzskatīt par Latvijas profesionālās jūrniecības un jūrskolu pamatlicēju, šajā kontekstā ar jūrniecību saprotot ne tikai arodu, bet arī nozīmīgu latviešu nacionālās pašapziņas simbolu. Tāpēc aicinu ikvienu padomāt par jūrniecības vietu un lomu šodien, tostarp ne tikai valsts ekonomikas, bet arī valsts un iedzīvotāju nacionālās pašapziņas un tās nākotnes kontekstā.” Par to gadumijā aicina aizdomāties Latvijas Jūras akadēmijas rektors JĀNIS BĒRZIŅŠ. Lūk, viņa viedoklis par jūrniecības lietām Latvijā.

Latvija ir sena jūrnieku valsts, un līdz šim brīdim joprojām arī liela jūras valsts ar trim lielām un septiņām mazām ostām, starptautiski atzītas izglītības iespējām un plašu kruinga kompāniju pārstāvniecību, kas ir būtiski jūrnieku darba tirgum.

Nopietni Latvijas kā jūrnieku valsts pirmsākumi rodami jau 17. gadsimtā, kad hercoga Jēkaba laikos latvieši būvēja kuģus, gāja jūrā un spēja konkurēt ar tādiem starptautiski zināmiem jūrasbraucējiem kā angļi un holandieši. Nostāstu un leģendu netrūkst arī par vēl agrāku latviešu tirdzniecības un pat karaflotes vēsturi. Rīgas osta šogad svin 815 gadu jubileju. Daudz neatpaliek Liepājas osta un citas.

Taču Krišjāņa Valdemāra vārds jūrniecības vēsturē nozīmīgs ne tikai Ainažu jūrskolas dibināšanas dēļ, bet arī tāpēc, ka viņš pirmais pamatoja un sakārtoja jūrniecības izglītības metodiku. Kā zināms, Latvijā pirmā jūrskola tika nodibināta Rīgā teju gadsimtu agrāk, kad toreizējā Rīgas rāte pieņēma lēmumu par



Jānis Bērziņš.



Navigācijas skolas dibināšanu. Tiesa, Krišjāņa Valdemāra jūrskolā jūrniecības izglītība kļuva latviešiem krietni pieejamāka – tā bija bez maksas un notika latviešu valodā.

Svarīgi pieminēt, ka, iedvesmojoties no Krišjāņa Valdemāra un izmantojot viņa izstrādāto jūrniecības izglītības metodiku, Krievijas impērijā ātri tika atvērta 41 jūrskola. Salīdzinājumam: līdz tam tādas bija tikai četras, tai skaitā divas Latvijā – Rīgā un Liepājā.

LATVIEŠI ATKAL PIEVĒRŠAS JŪRNIECĪBAI

Jūrniecības jomā cauri gadsimtiem Latvijai un latvju jūras braucējiem ir gājis dažādi. Lai gan kopš pašiem pirmsākumiem latviešiem jūrā braukšana ir bijusi viena no svarīgākajām nacionālās apziņas komponentēm, ko par simbolu padarīja Krišjānis Valdemārs, padomju gados situācija tika mainīta.

Nevienam nav noslēpums, ka padomju gados latviešiem vairākumā gadījumu bija grūti tikt jūrā, jo gandrīz katram atradās kāds radagabals emigrācijā – Zviedrijā, Amerikā u.tml. Padomju ideologu izpratnē šis fakts bija nopietns arguments, lai liegtu cilvēkam iziet starptautiskajos ūdeņos. Daudzi pat necentās, jo tā kā kara gados pazudušo radnieku gaitas ne vienmēr bija zināmas, pastāvēja risks, ka čeka radnieku dzīves gaitu nepārzināšanu var uzvert kā melošanu, par ko savukārt draudēja nopietnas nepatīkšanas. Tāpat bija arī gadījumi, kad latvieti jūrā palaida, taču, iebraucot svešzemju ostās, viņam bija aizliegts nokāpt no kuģa. Tāpēc padomju gados jūrniecība no izteiktas „latviešu profesijas” un nacionālās apziņas simbola kļuva par Latvijā dzīvojošo iebrucēju nodarbošanos.

Tiesa, tagad situācija ir mainījusies, šobrīd aptuveni 60% Latvijas Jūras akadēmijas studentu ir latvieši no laukiem, mazpilsētām, kuri nāk studēt, zinot, ka pēc studijām būs darbs un darbs būs labi apmaksāts.

Grūti komentēt jūras romantikas kā studentu motivācijas faktoru. Raugoties pragmatiski, jauniešiem lielākā interese ir par tirdzniecības floti, un tas ir visnotaļ likumsakarīgi, ņemot vērā, ka tirdzniecības flotei jūras ceļos ir lielākais kuģu īpatsvars. Pasažieru un atpūtas kuģu ir mazāk. Savukārt darbam uz karaflotes kuģiem ir izteikta specifika. Arī sievietes, pat kapteiņa statusā, uz kuģiem vairs nav nekas ārkārtējs. Tiesa, reālajā dzīvē sievietes kuģošanu diezgan ātri mēdz nomainīt pret darbu krastā, un tas saistīts ar ģimenes dzīvi, bērniem u.tml. reālās dzīves aspektiem.

PĒC KUĢU VIRSNIKIEK LIELS PIEPRASĪJUMS

Šobrīd pasaulē trūkst ap 30 000 kuģu virsnieku, tas ir, stūrmaņu, mehāniķu un elektromehāniķu. Latvijā patlaban ir aptuveni 12 000 jūrnieceku – kuģa ierindnieku (matroži, motoristi, stjuarti u.tml.) un kuģa virsnieku (stūrmaņi, mehāniķi un elektromehāniķi). Savukārt virsniekus iedala divos līmeņos – izpildes līmeņa



Jānis Bērziņš kopā ar studentiem Ainažos.

virsnieki (ar koledžas izglītību) un vadības līmeņa virsnieki (ar bakalaura, resp., Latvijas Jūras akadēmijas izglītību). Te jāpiebilst, ka virsnieka alga uzreiz pēc augstskolas beigšanas ir ne mazāka par 2000 eiro mēnesī, bet vadības līmeņa virsniekiem tās lielums ir dažāds, orientējoši robežās no 12 000 līdz 20 000 eiro mēnesī. Tādējādi var droši apgalvot, ka jūrnieka profesija ir starptautiskajā darba tirgū pieprasīta un labi atalgota.

Savukārt, raugoties caur valsts ekonomikas prizmu, Latvijas valstij būtiski apzināties, ka jūrnieki 94% no nopelnītā atved uz mājām, uz Latviju. Tam ir vairāki iemesli.

Pirmkārt, tā kā katra kuģa dīkstāves stunda dārgi maksā, kravu izkraušanas un iekraušanas darbs ostās ir raiti organizēts, sen pagājuši tie laiki, kad, iebraucot ostā, jūrnieks varēja brīvi nodoties svešzemju jaukumu baudīšanai.

Otrkārt, jūrniekiem ir īpatnēja dzimtenes izjūta: viņi ikdienā ceļo pa svešiem ūdeņiem un ir tālu prom no savas valsts, taču naudu viņi tērē mājās, jo mājās ir ģimene, bērni, visbiežāk arī māja, mašīna utt. Tādējādi, ja uz jūrnieka profesiju skatās caur valsts ieņēmumu prizmu, viņi pasaulē nopelnīto iegulda savā valstī.

Dati liecina, ka gadā jūrnieki Latvijas ekonomikā iepludina ap 300 miljonu eiro, un daļa no tā, protams, caur nodokļiem nonāk Latvijas valsts budžetā. Te būtiski pieminēt, ka tie, kas ilgi strādā ārzemju kompānijās, saņem arī ārzemju kompānijās vispārpieņemto sociālo paketi, piemēram, uzkrājumus pensiju fondos, apdrošināšanu, tostarp ne tikai pašam, bet visai Latvijā dzīvojošajai ģimenei, u.tml.



Jānis Bērziņš un Latvijas jūrniecības darbinieki Ainažos.

1994. gadā, kad Latvijas Jūras akadēmijai bija pirmais izlaidums, mūs neviens pasaulē nepazina, bet šobrīd Latvijas jūrnieki labi kotējas Ziemeļeiropā, tostarp Norvēģijā, Nīderlandē, Vācijā un citās valstīs. Un būtiski ir tas, ka atšķirībā no katras darba vietas uz sauszemes, kuras radīšanā valstij tiešā vai netiešā veidā jāinvestē noteikti līdzekļi, darba vietu radīšanā jūrā Latvijas valstij nav jāiegulda ne cents – tās jau ir radījuši citi.

Taču te svarīgi uzsvērt, ka jūrnieka darbs ir ļoti atbildīgs: ja cilvēks stāv sardzē, viņš tai brīdī vienpersoniski atbild ne tikai par kuģa un kravas vērtību, bet arī par komandas un pasažieru dzīvību. Tāpēc cilvēkam bez atbildības sajūtas uz kuģa nav vietas, un nav vietas arī Akadēmijā. Šajā kontekstā liela nozīme ir visiem nozares pasākumiem, kuru mērķis ir popularizēt jūrniecību skolēnu vidū. Kā piemēru te noteikti var minēt Latvijas Jūras administrācijas organizēto konkursu „Enkurs” un Rīgas brīvdostas rīkoto „Osta pilsētai”. Jo kā citādi lai jaunie cilvēki apzinātos savas intereses?

PRAKSE KĀ AHILEJA SPĒKS UN VĀJUMS

Latvijā īstenotā jūrniecības izglītība ir reglamentēta, tas ir, notiek saskaņā ar Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem, jo pretējā gadījumā, izbraucot no Latvijas teritoriālajiem ūdeņiem, izglītības dokuments jūrniekiem vairs nebūtu derīgs. Tātad ar Latvijā iegūto izglītību absolventi var strādāt jebkurā pasaules kompānijā.



Apmācības procesa nozīmīga sastāvdaļa ir prakse, jo darbā uz kuģa neņem cilvēku bez prakses, tikai ar teorētisku izglītību vien. Tā ir pieņemts visā pasaulē. Tāpēc Latvijas Jūras akadēmijas piedāvātās izglītības svarīga sastāvdaļa ir prakse. Tiesa gan, šāda sistēma nepastāv visās nozares augstskolās pasaulē.

Raksturojot praksi, jāsaka, ka dažs mūsu students to aizvada Rietumeiropā uz kuģa, kas veic īsākus pārvadājumus, piemēram, maršrutā Lielbritānija – Itālija, dažam sanāk ceļot pa Indijas okeānu, vedot kravu, piemēram, no Indijas uz Dubaiju, vēl dažam – doties ar kravu apkārt Āfrikai. Brauciena maršruts atkarīgs no tā, uz kāda kuģa cilvēks nokļūst un kāds ir kuģa darba uzdevums. Mūsu studentiem ir vairāki prakses periodi, kopā tie veido 12 mēnešus.

Lai nodrošinātu praksi, Latvijas Jūras akadēmija sadarbojas ar daudzām Latvijā pārstāvētām kruinga kompānijām. Tās sākotnēji studentiem palīdz ar prakses vietām, bet vēlāk, kad izpildīti visi starptautiski noteiktie standarti, tas ir, iegūts ne tikai diploms, bet arī prakses izziņa un jūrnika sertifikāts, jau līgst kvalificētam darbam uz kuģa.

Prakses iespējas saviem studentiem pasaulē nodrošina salīdzinoši maz augstskolu, kas lielā mērā arī ietekmē lielo kvalificētu darba roku un prātu pieprasījumu. Izskaidrojums tam ir kruinga kompāniju specifika, balansējot starp nozares lokālo un globālo kontekstu. Kā jau minēju, jūrnikiem ir īpatnēja dzimtenes izjūta. Viņi vēlas ne tikai nopelnīto tērēt savās mājās, bet arī jūrā iziet no savām mājām. Un šis emocionālais faktors ir kļuvis būtisks Latvijas Jūras akadēmijai ārvalstu studentu piesaistē: ārvalstnieki pārsvarā Latvijā vēlas gūt tikai izglītību, lai pēc tam jūrā izietu no savām mājām, bet tas savukārt neatbilst kruinga kompāniju darbības specifikai, tāpēc ārvalstu studentiem ir apgrūtinātas prakses iespējas sadarbībā ar Latvijā pārstāvētajām kruinga kompānijām, kas atkal kā apburtais loks noved pie tā, ka izglītība bez prakses jūrniecībā nav konkurētspējīga un ietekmē akadēmijas iespējas piesaistīt ārvalstu studentus. Acīmredzot tas tikai lieku reizi apliecina, ka jūrniecība ir ļoti nacionāla lieta.

Gadumijā gribu visus aicināt padomāt par jūrniecību un jūru, un ne tikai alegorijās. Tā mēdz dot, un, ja dod, tad dāsni un nesavtīgi, bet mēdz arī ņemt, un, ja ņem, tad skarbi un nežēlojot krastā palicējus. Šajā sakarā es vēlos, no vienas puses, iedrošināt jauniešus aktīvāk izvēlēties apgūt jūrnika profesiju, kas darba tirgū izceļas ne tikai ar augstu atalgojumu un stabilitāti, bet arī ar vienreizīgu iespēju apceļot pasauli, iepazīt citu tautu kultūru, nepametot savu dzimteni, un, no otras puses, aicināt valdību valsts stratēģiskās attīstības dokumentos vairāk iekļaut vīziju par jūrniecības nozares izaugsmes perspektīvām, lai Krišjāņa Valdemāra ideju ēra Latvijas tautsaimniecībā turpinātos un Latvija vienmēr būtu „jūras lielvalsts”■



„ERASMUS+” PROGRAMMĀ PIEDALĀS ARĪ AKADEMIJAS STUDENTI

„Erasmus+” mobilitātes programmā var pieteikties arī akadēmijas studenti. Ir noteikts, ka studējošajiem programma ir pieejama divus līdz divpadsmit mēnešus viena studiju cikla ietvaros, bet LJA Senāts ir pieņēmis lēmumu, ka akadēmijas studenti to var izmantot līdz trim mēnešiem un šajā laikā pie prakses naudas papildus saņemt 1500 līdz 2000 eiro triju mēnešu laikā. „Erasmus+” mobilitātes prakse augstskolā ir atzīta, un uz to var pieteikties arī pēdējā kursa studenti, kas praksi var iziet arī pēc diploma saņemšanas. Vēl jāpiebilst, ka Latvijas pilsoņi „Erasmus+” mobilitātes praksi nevar iziet uz LK kuģiem, tai ir jābūt ārvalstīs reģistrētai kompānijai. Tā kā daudzi akadēmijas studenti praksē strādā uz LK kuģiem, šajā programmā viņi nevar piedalīties. Ir arī kuģu īpašnieki, kas saka, ka maksājot tik pieklājīgi, ka studentiem tāda „Erasmus+” mobilitātes stipendija nav nepieciešama. Pirms došanās praksē studentam ir jāveic angļu valodas tests tiešsaistē internetā, par ko viņš saņem vērtējumu atbilstoši ES noteiktajam zināšanu standartam. Akadēmija ar gandarījumu atzīst, ka studentu angļu valodas zināšanas ir pieklājīgā līmenī.

Ceturtā kursa mehāniķi, kuri izgājuši „Erasmus+” mobilitātes praksi, atzīst, ka vispirms jau bijis prieks par stipendiju, kas bijusi labs finansiālais atbalsts prakses laikā. Protams, iegūtas jaunas zināšanas, sakari un uzlabota angļu valodas prasme. Lai cik labi akadēmijā tiek apgūta angļu valoda, lielākā nozīme ir valodas lietošanai ikdienā.

IEGŪTĀ DARBA PIEREDZE NOSTIPRINA TEORĒTISKĀS ZINĀŠANAS

Par savu praksi stāsta LJA kuģu vadītāju specialitātes 4. kursa studente Indra Annija Cekula: „Savu pirmo jūras praksi izgāju „Latvijas kuģniecībā” (LK), un arī otrajā praksē biju uz LK tankkuģa „Kandava”. Kā jau kadetei, galvenie pienākumi bija saistīti ar darbu kambīzē, bet tā kā man bija ļoti daudz brīva laika, to izmantoju lietderīgi, lai apgūtu praktiskās zināšanas. Pirmajā praksē vairāk apguvu navigāciju, bet otrajā biežāk gāju pie kapteiņa un kapteiņa vecākā palīga, kur daudz strādāju ar dokumentiem, palīdzēju sagatavoties ostas valsts kontrolei, kā arī praktizējos ostas operācijās. Tā kā kuģis „Kandava” strādā līnijā starp četrām Alžīrijas ostām, prakses laikā no kuģa nokāpu tikai divas reizes Bedžajas ostā, kur varēju pastaigāties pa piecsimt metru garo piestātni.

Izvērtējot prakses plusus un minusus, varu teikt, ka plusu, protams, ir vairāk nekā minusu. Par plusiem runājot, mans lielais ieguvums bija zinošā, pretimnākošā un atsaucīgā kuģa apkalpe. Astoņdesmit procenti no apkalpes locekļiem



bija no Latvijas, kuri zināšanas lielākoties ieguvuši Latvijā, pārsvarā Latvijas Jūras akadēmijā. Tās ir labas zināšanas, ar kurām viņi bija gatavi dalīties. „Latvijas kuģniecība” ir kompānija, kas labprāt ņem praksē akadēmijas studentus. Ja vien students pats ir pietiekami aktīvs prakses meklētājs, tad LK prakses vietu reāli var atrast. Arī atalgojums kadetiņiem šeit ir pieklājīgs, un arī tad, ja pēc studijām jaunais speciālists vēlas strādāt LK, viņš var rēķināties ar konkurētspējīgu atalgojumu. Pluss ir arī tas, ka uz LK kuģiem ir pieejams internets, bet tā lietošana tomēr ir ierobežota. Uz „Kandavas” labi bija tas, ka mēs ar savām krasta SIM kartēm varējām neierobežoti sazināties ar tuviniekiem un draugiem.



Indra Annija Cekula.

Vislielākais ieguvums ir tas, ka LK ir uzsākusi jaunu projektu – izveidojusi stipendiju fondu un piešķir stipendijas LJA studentiem. Es biju viena no četriem LJA studentiem, kas saņēma šo LK stipendiju. Lai to saņemtu, droši vien tiek vērtētas sekmes, vajadzīgas labas atsauksmes no kuģu kapteiņiem un jāsāņem labs prakses novērtējums. Man, un esmu pārliecināta, ka arī pašam kuģa kapteinim bija liels prieks, kad stipendijas piešķiršanas dienā viņš uzvilka savu kapteiņa formu. Tā tiešām izvērtās par īstu svētku dienu.

Ja runājam par mīnusi, tad jāatzīst, ka uz kuģa nebija iespēju sarunāties angļu valodā, ja nu vienīgi ar Alžīrijas ostu krasta dienestiem, kuru angļu valoda arī nav īpaši labā līmenī. Kadeti, protams, ir lētais darbaspēks, kas visbiežāk tiek nodarbināts klāja darbos pie krāsošanas, rūsas tīrīšanas un citiem līdzīgiem darbiem. Un vēl arī ēdienkarte: *plov, guļas, plov, guļas*. Tā kā „Kandava” strādāja Alžīrijas reisā, kur ir ļoti dārga pārtika, ēdienu izvēle bija stipri vien ierobežota. Reizēm tiešām bija diezgan nomācoša sajūta – vispirms jau tu netiec krastā, tad vēl ēdienkartē katru dienu viens un tas pats.”

– Kāda bija atšķirība starp pirmo un otro jūras praksi?

– Ja pirmajā praksē pirmais mēnesis pagāja, lai vispār apjaustu, kur un kāpēc atrodos, tad otrajā jau zināju, kas ir kuģis. Pirmajā praksē bija maz zināšanu no akadēmijas mācību procesa, jo biju mācījusies tikai trīs semestrus. Pirmajā praksē man paveicās ar otro stūrmani, kurš man mācīja navigāciju, otrajā praksē ar kapteiņa otro palīgu, kurš mācīja apgūt kravas operācijas, bet varu teikt, ka abas prakses bija līdzvērtīgas iegūto zināšanu un iemaņu ziņā. Protams, reizēm ir nomāktība, uznāk ilgas pēc mīļajiem, īpaši, kad tuvojas prakses beigas, tad negribas domāt ne par ko citu, kā vien par mājām, bet tāda jau ir jūras darba specifika, un es zināju, ko izvēlos.



Roberts Jaunozols.



Kintija Horelika.

– Teicāt, ka pati meklējāt praksi, bet kāpēc neizmantojāt iespēju, ka jūsu vietā to atrod akadēmija? Jums taču ir tādas tiesības.

– Pati meklēju gan pirmās, gan otrās prakses vietu, jo vēlējos iespējami ātrāk iziet praksi. Jau pēc pirmās prakses es interesējos, kad jāsāk kārtot dokumentus otrajai, iestājos rindā un sekmīgi visu izdevās nokārtot. Cik zinu, ja akadēmija meklē studentam praksi, tad ļoti vēlu tiek jūrā, bet man bija svarīgi to izdarīt iespējami ātrāk.

Savu pirmo jūras praksi uz LK kuģa „Kandava” izgāja arī kuģu vadītāju specialitātes 3. kursa students LJA studentu padomes prezidents Roberts Jaunozols, kurš atzina, ka ļoti dīvaini ir pamosties uz kuģa pavisam citā pasaules malā – Alžīrijas krastos.

Roberts Jaunozols: „Mans darbs kā kadetam bija stūrēt kuģi ostās un likt to uz enkura. Katru otro dienu mēs iekrāvām vai izkrāvām kuģi. Bieži vien jūrā bija redzami vietējie zvejas kuģi, kas patiesībā nemaz tik nevainīgi nav, jo, piemēram, tā sauktie zvejnieki no mūsu kuģa nozaga navigācijas ierīces, kas maksā visai lielu naudu. Īpaši piesardzīgiem vajadzēja būt, kad stāvējām uz enkura. Tad bija regulāras dežūras, lai raudzītos, ka neviens *zvejnieks* neieklūst kuģi. Varu teikt, ka mana pirmā prakse bija lieliska, tā deva lielu pārlicību un apliecinājumu tam, ka esmu izvēlējis pareizo profesiju.”

Savukārt 2. kursa ostu specialitātes studente Kintija Horelika savu praksi izgāja Rīgas brīvostas flotē uz velkoņa „Santa”.

Kintija Horelika: „Akadēmija piedāvāja praksi iziet uz Daugavā kursējošajiem atpūtas kuģīšiem, bet mani tas neapmierināja, tāpēc meklēju savu variantu, ko arī atradu. Man patiešām laimējās, jo ar velkoņa kapteini Jāni Kantori varēju sarunāties latviešu valodā, un viņš arī ļoti palīdzēja ar prakses atskaiti. Praksē biju kopā ar savu kursa biedri, un mēs guvām labu pieredzi – kā notiek komunikācija starp kuģa kapteini un ostas floti, sazināšanās ar Kuģu vadības centru un ostas kapteini. Akadēmijas studentiem ostniekiem, kuri uztraucas par praksi, varu ieteikt pašiem meklēt prakses iespējas.”■



JŪRAS PRAKSE – APLIECINĀJUMS PAREIZAI PROFESIJAS IZVĒLEI

Dienu pirms valsts svētkiem Latvijas Jūras akadēmijas studenti un LJA jūrskolas audzēkņi pulcējās savā Studiju centrā, lai jau tradicionāli iedibinātā pasākumā atskaitītos par jūras praksi, tai skaitā par programmas „Erasmus+” ietvaros gūto prakses pieredzi.

„ERASMUS+” MOBILITĀTES PROJEKTS „JAHTU TAKELĀŽAS UN KUĢU MEHĀNIKAS STARPTAUTISKĀ PRAKSE” LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJAS JŪRSKOLĀ

Stāsta projekta vadītāja Nora Ārgale, kura LJA jūrskolā ir arī angļu valodas pasniedzēja: „Starptautiskās mobilitātes projekts LJA jūrskolā tiek realizēts kopš 2012. gada, kad Leonardo da Vinči programmas ietvaros uz Valensiju devās pirmā piecpadsmit audzēkņu grupa. Sākot no 2014. gada, projekts atrodas „Erasmus+” programmas paspārnē. Šogad desmit audzēkņu devās uz Spānijas pilsētu Valensiju un desmit uz Maltu.

Atlase dalībai projektā tiek veikta pēc sekmju reitinga, vērā tiek ņemta arī audzēkņa motivācija, sabiedriskā aktivitāte un uzvedība. Divdesmit labākajiem sardzes stūrmaņu un kuģu mehānikas specialitātes 2. un 3. kursa audzēkņiem ir iespēja mēnesi dzīvot un strādāt kādā no Eiropas valstīm.

Prakses laikā audzēkņi strādā ar jahtu un laivu apkopi un izmantošanu saistītos uzņēmumos, apgūst burāšanas tehnikas, vada motorlaivu, veic jahtu un laivu apkopes darbus. Lielākajai daļai audzēkņu šī ir pirmā darba pieredze, daudziem arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas.

Pirms došanās uz prakses vietu projekta ietvaros tiek organizēti spēļu un angļu valodas kursi, kā arī sagatavošana kultūras jautājumos. Ceļa, apdrošināšanas un uzturēšanās izdevumus pilnībā apmaksā par projekta līdzekļiem, audzēkņi saņem dienas naudu.

Bez darba pienākumiem jauniešiem tiek



LJA jūrskolas audzēkņi kopā ar pasniedzēju un projekta „Erasmus+” vadītāju Noru Ārgali (pirmā no kreisās).



UZZIŅAI

„Erasmus Student Network” veic „Erasmus” stipendiātu aptauju „ESNsury 2016”. „ESNsury” rezultāti tiek izmantoti izglītības kvalitātes uzlabošanai un datu apstrādei. To atbalsta Eiropas Komisija, un tajā piedalās 37 Eiropas valstis. ESN sekcijas ir pārstāvētas vairāk nekā 500 dažādās universitātēs visā Eiropā. Apkopotos rezultātus izmanto mobilitātes uzlabošanai un veicināšanai.

piedāvāta arī plaša kultūras programma – iespēja iepazīties ar Valensijas un Maltas vēstures un kultūras mantojumu, gida pavadībā apmeklēt ievērojamākās vietas, praktiski nodarboties ar burāšanu, airēšanu un, protams, arī pavadīt laiku pludmalē.

Par iespēju piedalīties projektā visi tā dalībnieki atsaucas pozitīvi un atzīst iegūto pieredzi par interesantu un vērtīgu, kā arī par tādu, kas paliecinās viņu iespējas konkurēt darba tirgū. Prakses nobeigumā viņi saņēma darba vietas sertifikātu, Europass Mobilitātes dokumentu un svešvalodas apguves sertifikātu.

Es personīgi par visvērtīgāko uzskatu to, ka jauniešiem šī ir iespēja redzēt pasauli. Pie mums mācās puīši un meitenes gan no Rīgas, gan no Latvijas reģioniem, un daudziem no viņiem tā ir pirmā reize mūžā, kad viņi brauc uz ārzemēm, lido ar lidmašīnu, dzīvo patstāvīgi. Tas viss ir liels un pozitīvs piedzīvojums.”

NO DALĪBNIEKU ATSKAITĒM

Mārcis: „Mobilitātes braucienā apguvu labākā līmenī spāņu valodu, bet saistībā ar savu profesiju iemācījos siet mezglus un strādāt uz jahtām u.c. mazizmēra ūdens transporta līdzekļiem. Apguvu motorlaivas vadīšanu. Esmu ieguvis lielāku pārliecību par sevi, par to, ka varu uzturēties un strādāt svešā valstī, esmu iepazinies ar daudz jauniem cilvēkiem. Pēc mobilitātes brauciena esmu sapratis, ka man vēl ir ļoti daudz jāstrādā ar savām valodu zināšanām, jāizkopj tās.”

Diāna: „Esmu ļoti laimīga, ka piedalījos šajā projektā, jo man tagad ir sertifikāti, kuri palīdzēs nākotnē, esmu apguvusi jaunu svešvalodu, kura man ļoti patīk, pateicoties valodai ieguvu jaunus draugus, it īpaši kolēģus no darba vietas, kuri atkal gaida ciemos, no viņiem bija ļoti grūti šķirties. Man patika Spānija, un es ceru, ka kādreiz vēl būšu tur.”

Pāvels: „Pēc mobilitātes brauciena vairāk gribu mācīties, gribu iegūt vairāk zināšanu un kļūt par kuģa kapteini. Es ļoti vēlos turpināt mācības jūrskolā un Jūras akadēmijā, jo tagad saprotu, ka tieši šajā profesijā gribu attīstīties.”

Klātienē savos prakses iespaidos dalījās LJA jūrskolas audzēkņi Konstantīns Mihailovs, Alīna Račika, Pāvels Jakjans, Deniss Naviarnis un Stefans Koroza, kuri visi kā viens uzsvēra, ka prakse ir bijusi lieliska iespēja pārliecināties par to, ka izraudzīta

UZZIŅAI

„Erasmus+” programma finansē sedz valodu apmācību, ceļa izdevumus, apdrošināšanas, uzturēšanās, vietējā transporta un kultūras aktivitāšu izmaksas, dienas naudu, kā arī vietējo jūrskolu apmeklējumu.



tiešām vispiemērotākā profesija. Jaunieši papildināja valodu zināšanas, iepazīna darba specifiku un guva iemaņas izvēlētajā profesijā, mācījās sadarboties ar darba devēju un kolēģiem. Prakse ļāva plašāk paraudzīties uz jūrnieka karjeras iespējām un jūrniecības starptautisko vidi.

Jautāti, vai šī prakse, kas bija pirmā reālā saskaršanās ar izvēlētos profesijas specifiku un darba vidi, nostiprināja pārliecību, ka jaunieši tiešām vēlas kļūt par jūrniekiem, viņi cits caur citu atbildēja: „Protams. Jā. Noteikti!” Tā kā jūrskola ir tikai pirmais solis ceļā uz izvēlēto profesiju, jaunieši apzinās, ka jāturpina mācības. Vai tā būs Latvijas Jūras akadēmija? Uz šo jautājumu atbildes dalījās. Daži bija stingri pārliecināti, ka turpinās studijas LJA, bet daļa domā, ka labāk izglītošanos turpināt Liepājas Jūrniecības koledžā.

Liepājai par labu runā tas, ka tur studentiem, kuri pabeiguši jūrskolu, vēlreiz nav jāapgūst jūrskolas kurss, kā tas ir LJA. Līdz ar to netiek zaudēts laiks. „Tā ir laika ekonomija, iegūstam aptuveni divus gadus,” saka jūrskolnieki. Tā kā daudzi jūrskolas audzēkņi nav rīdzinieki, dažus gadus savu dzīvi saistīt ar Liepāju viņi neuzskata par problēmu.

Jūrskolnieki labprāt valkā formas tērpu. „Tas disciplinē, un arī uz ielas mūs ievēro,” saka jaunieši. „Pirmajā gadā vēl nebijām pieraduši, ka mums pievērš uzmanību, bet tagad esam lepni par savu piederību jūrskolai un jūrniecības sabiedrībai.”

Daudz kritikas jūrniecības sabiedrība velta LJA jūrskolas videi un tehniskajām iespējām. Paši jūrskolas audzēkņi atzīst, ka varētu vēlēties labākas telpas un aprīkojumu. Piemēram, daudzās klasēs vēl ir tāfele ar krītu, kas jau ir uzskatāma par vēsturi, pa logiem pūš vējš un ziemā ir nedaudz vēsi, bet jaunieši ir apbrīnojami optimistiski, jo uzskata, ka vienalga, kādos apstākļos mācīties, galvenais ir mācīties. „Mēs taču strādāsim jūrā, kur arī nebūs siltumnīcas apstākļi. Mums ar daudz ko būs jāspēj tikt galā. Tāda ir mūsu izvēlētais profesijas specifika.” ■



Prakses atskaites laikā.



Roberts Jaunuzols sveic jaunākos kolēģus no LJA jūrskolas.



IZLAIDUMS LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJĀ

2015. gada 17. janvārī Rīgas Latviešu biedrības namā notika jūrniecības izglītības 225. gadskārtai un Latvijas Jūras akadēmijas 25. gadadienai veltīto pasākumu nobeiguma svinīgais izlaidums.

Šogad Latvijas Jūras akadēmiju absolvēja 118 jaunie speciālisti, kuri savu nākotni saista ar jūrniecības profesiju.

Par izcilām sekmēm tika apbalvoti kuģu vadītājs Edgars Vasiļkovs, kuģu mehāniķis Arturs Kebergs, kuģu elektroautomātiķe Ksenija Maslova un ostu un kuģošanas vadības speciāliste Dace Kāposta.■



NAVIGĀCIJAS STUDIJU LABORATORIJA LJA

Latvijas Jūras akadēmijas Navigācijas studiju laboratorija ir izveidota starptautiskā projekta „EfficienSea 2” ietvaros.

Tā ir paredzēta attālas pieejas informācijas apmaiņas sistēmas „Maritime Cloud” testēšanai. Šī sistēma ietver jaunās paaudzes elektroniskas kartogrāfijas programmatūru; elektroniskas navigācijas risinājumus, kas samazina avārijas risku; automātiskas atskaites un ārkārtas reaģēšanas sistēmas.

Laboratorija sastāv no sešiem kuģu tiltiņiem, aprīkoti ar visām nepieciešamajām sastāvdaļām, tai skaitā radaru, kuģu kontroles instrumentiem, elektronisko kartogrāfiju un



Īpašu pateicību Latvijas Jūras akadēmija izsaka AS „Latvijas kuģniecība” valdes priekšsēdētājam Robertam Kirkupam (pa kreisi) un LTFJA prezidentam Igoram Pavlovam par atbalstu starptautiskajā projektā „EfficienSea 2” iekļautās laboratorijas izveidē.



vizualizāciju. Testēšanas procesā attiecīgie kuģi var veikt gan kopējus, gan atsevišķus uzdevumus.

LJA izsaka pateicību atbalstītājiem – Latvijas Tirdzniecības flotes jūrniecek arodbiedrībai un tās prezidentam Igoram Pavlovam un AS „Latvijas kuģniecība” valdes priekšsēdētājam Robertam Kirkupam.■

AR STIPENDIJĀM ATBALSTA SPĒJĪGUS STUDENTUS UN JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU LATVIJĀ

AS „Latvijas kuģniecība” un Vītoli fonds rīkoja stipendiju konkursu, lai ar stipendiju piešķiršanu atbalstītu topošos jūrniecek un veicinātu jūrniecek izglītību Latvijā. LK stipendijas piešķir spējīgiem un centīgiem studentiem, kuri izgājuši jūras praksi uz kāda no LK meitas kompānijas SIA „LSC Shipmanagement” tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem. Stipendija ir 300 eiro mēnesī, to piešķir uz laiku līdz 15 mēnešiem, un to var izmantot gan mācību maksai un profesionālās kompetences celšanai, gan ikdienas tēriņiem. Kopējais stipendiju fonds ir 18 000 eiro.

2015. gadā stipendija piešķirta četriem Latvijas Jūras akadēmijas studentiem: Indrai Annijai Cekulai, Mārim Cīrulim un Ievai Skrebeleī (Jūras transporta nodaļas studiju programma „Jūras transports – kuģa vadīšana”) un Arturam Spirinam (Kuģu inženieru nodaļas studiju programma „Jūras transports – kuģa elektroautomātika”).■



LIEPĀJNIEKI AICINA DAUGAVPILIEŠUS APGŪT JŪRNIIEKU PROFESIJAS

Liepājas Jūrniecības koledža pirmo reizi piedalījās izstādē „Izglītības iespējas 2015”, kas marta beigās notika Daugavpilī. Izstādē konsultantu lomā iejutās mācību iestādes audzēkņi Nauris Upenieks, kurš vienlaikus ir arī koledžas Pašpārvaldes prezidents, un Gintars Muižininks, kurš attiecīgi ir jūrskolas Līdzpārvaldes prezidents. Abi puīši metodiķes Santas Dreiblathenas vadībā stāstīja par koledžas piedāvātajām mācību programmām un sadzīvi, aicinot apgūt jūrnieka profesiju un izbaudīt jūras burvību.

Pēc atgriešanās Gintars Muižininks pastāstīja, ka daugavpiliešiem bijusi ļoti liela interese par koledžu. „Mēs šajā izstādē bijām pat ļoti pamanāmi, jo mums vienīgajiem bija formas tērpi, kas uzreiz piesaistīja apmeklētāju uzmanību. Daugavpilī atšķirībā no Liepājas jūrniecības mācību iestādes formas tērpos tērptus jauniešus ikdienā nevar sastapt. Līdzko kāds ienāca zālē, tā uzreiz mums pievērsa uzmanību,” stāsta Gintars un piebilst, ka pat tur, Latvijas „otrā krastā”, jaunieši dzīvi interesējās par jūrnieka profesiju. „Daugavpiliešiem bija interesanti klausīties, kādas ir sajūtas, dzīvojot





blakus jūrai. Viņus interesēja ne tikai mācību programmas, bet arī jūrnieku dzīve. Un mēs stāstījām gan par to, kā ir skolā, gan arī kā ir tad, kad esam jūrā, kad četri mēneši ir jāpavada uz kuģa, kad esi prom no mājām, no saviem tuviniekiem un draugiem. Kādas ir domas un kādas sajūtas, esot tik ilgi prom no mājām. Kādas domas ir galvā tad, kad esi uz kuģa, un kādas ir sajūtas, atgriežoties mājās.”

Arī koledžas metodiķe Santa Dreiblatheņa apliecināja, ka interese par Jūrniecības koledžu bijusi liela un klāt nākuši gan paši jaunieši, gan viņu vecāki un skolotāji un taujājuši par Liepājas Jūrniecības koledžas piedāvātajām mācību programmām, par sadzīves apstākļiem, par darba iespējām pēc izglītības iegūšanas.■

JAUNIEŠI IZVĒLAS AR JŪRU SAISTĪTAS PROFESIJAS

2015./2016. mācību gadā Liepājas Jūrniecības koledžā kopumā uzņemti 197 jaunieši. Nokomplektētas trīs grupas, kurās kuģa mehāniķa vai kuģa vadītāja profesiju apgūs 97 jaunieši ar pamatskolas izglītību. Bet 100 jauniešu mācības turpinās koledžā, kur pēc izvēles apgūs gan kuģa mehāniķa, gan kuģa vadītāja, gan loģistikas speciālista profesiju, iegūstot pirmā līmeņa augstāko profesionālo izglītību.

„Gan jūrskolā, gan koledžā izdevās nokomplektēt visas plānotās grupas un uzņemt audzēkņus pat ar uzviju, jo pieredze rāda, ka pirmā pusgada laikā 3–10% audzēkņu pārtrauc mācības, saprotot, ka studijas viņiem ir par grūtu,” saka Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis. „Ja kāds



domā, ka mācīties profesiju būs vienkārši, viņš maldās, jo pie mums atlaižu nav. Tieši pretēji, jūrniecības specialitāšu apgūšanas process ir sarežģīts. Paredzams, ka lielākas grūtības būs tiem, kuri ne tik labi mācījušies matemātiku un fiziku, bet mēs viņiem ļausim sevi pierādīt, jo topošo jūrnieku prakse uz kuģiem rāda, ka vajadzīgas ne tikai



teorētiskās zināšanas, bet arī vēlme, izturība un gribasspēks. Dažkārt tieši gribasspēkam ir ļoti pozitīva loma: saprotot, ka izvēlēta specialitāte viņu interesē, jaunieši sāk cītīgi mācīties un gūst panākumus. Un viens otrs no mācību ziņā vāja studenta kļūst par cilvēku, no kura citi var ņemt piemēru.

Bet tas, kā veiksmīgāk nokomplektēt, piemēram, loģistikas speciālistu grupu, ir jautājums, kas tuvākā nākotnē būs jārisina ne tikai koledžas, bet arī Izglītības ministrijas līmenī. Patlaban budžeta vietas piešķir tikai pilna laika studentiem, taču



pienācis laiks nopietnāk izvērt iespēju budžeta vietas piešķirt arī tiem, kas mācās nepilna laika studijās. Piemēram, koledžas piedāvātā loģistikas speciālistu apmācības programma kļūst arvien pieprasītāka tieši nepilna laika studentu vidū. Arvien vairāk cilvēku izvēlas attālināto apmācības metodi – strādāt un vienlaicīgi mācīties. Līdz ar to, nodrošinot budžeta vietas tikai pilna laika studentiem, ne tikai Liepājas Jūrnieceības koledžas, bet arī citu mācību iestāžu potenciālie nepilna laika studenti nereti izvēlas mācīties ārvalstīs.”

Paplašinot sadarbību ar Liepājas Universitāti, no šā mācību gada Liepājas Jūrnieceības koledžas absolventiem ar kuģa mehāniķa kvalifikāciju būs iespēja studēt mehatronikas bakalaura programmas 2. kursā, kas ļauj ietaupīt vienu studiju gadu. Tāpat koledžas audzēkņiem būs iespēja apgūt fiziku Liepājas Universitātes modernī aprīkotajā laboratorijā.

Savukārt Liepājas Universitātes studenti varēs izmantot koledžas piedāvāto mūsdienīgo, modernām mācību metodēm atbilstošu elektrotehnikas laboratoriju, kas nodrošina iespēju augstā līmenī apgūt visu, kas saistīts ar elektrību un elektrotehniku.■



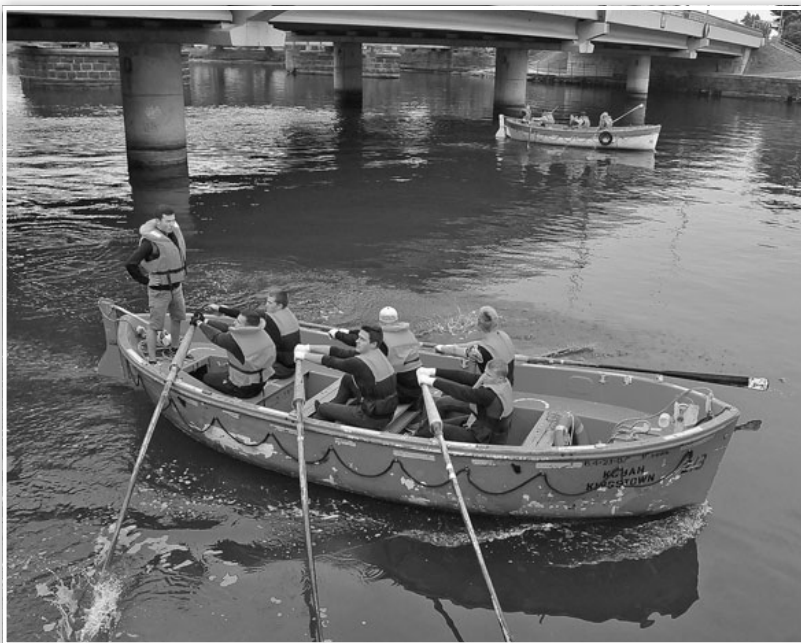
LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽA IEDIBINA JAUNU TRADĪCIJU – AIRĒŠANAS SACENSĪBAS

Airēšanas sacensības ir spēka, izturības un ātruma pārbaude. Kuģojot ar lieliem kuģiem, jūrnieki nevar iztikt bez mazās palīgflotes, tāpēc arī topošajiem jūrniekiem jāprot apieties ar laivu kā tehnisko palīglīdzekli, lai kritiskā situācijā neapjuku un spētu rīkoties atbilstoši apstākļiem.

Airēšanas sacensības ir aizsāktas, lai stiprinātu jūrniecības tradīcijas pilsētā un nodrošinātu iespēju jauniešiem apgūt airēšanas prasmi. Plānots, ka šādas sacensības turpmāk būs tradicionālas un notiks katra gada septembrī. Tās organizē Liepājas Jūrniecības koledžas sporta organizators Andris Freimanis sadarbībā ar mācību iestādes pašpārvaldes un līdzpārvaldes aktīvistiem metodiķes Santas Dreiblathenas vadībā.

Šogad sacensībās piedalījās LJK jūrskolas otrā, trešā un ceturtā kursa stūrmaņu specialitātes audzēkņi, no katra kursa viena komanda – seši airētāji un stūrmanis. Distance bija starp Tirdzniecības kanāla diviem tiltiem.

Nākamajā gadā sacensības varētu paplašināt, uzaicinot uz tām Klaipēdas Jūras akadēmijas, Latvijas Jūras akadēmijas, arī pilsētas vispārizglītojošo skolu, profesionālo un augstāko mācību iestāžu pārstāvjus, kuri vēlētos mēroties spēkiem airēšanā.■





TOPOŠIE STŪRMAŅI APĢŪST BURĀŠANAS PRAŠMES ĶĪLĒ

Liepājas Jūrniecības koledžas astoņi pirmā kursa topošie stūrmaņi – Verners Štolceris, Valters Kuncītis, Nauris Freimanis, Kitija Lagzda, Amanda Moisiļčuka, Alens Ščeglovs, Endijs Vičivskis un Raivis Dinvietis – atgriezušies no Vācijas pil-sētas Ķīles, kur kopā ar vācu jauniešiem apguva burāšanas prasmes, lai pienācīgi sagatavotos galvenajam pasākumam, kas notiks nākamā gada vasarā – burā-šanai no Ķīles uz Liepāju un atpakaļ.

„Tik daudz jahtu vienuviet biju redzējis tikai filmās, tas ļoti palicis atmiņā,” tā, atceroties spīlgtākos iespaidus pēc ierašanās Ķīles ostā, stāsta Nauris Freimanis. „Otrs, kas iespiedies atmiņā, ir brauciens no Ķīles uz vienu no Dānijas salām, jo tā bija pirmā reize, kad burāju. Bija liels vējš un lieli viļņi, tāpēc sajūtas bija iespaidīgas. Trešais, ko noteikti atcerēšos, ir peldēšanās Ķīles pietātnē starp jahtām nakts vidū. Vēl noteikti atmiņā paliks salas, kur pabijām, un tas, ko tur redzējām.”

Arī Edijs Vičivskis saka, ka visspilgtākie iespāidi bijuši jūrā: „Mēs burājām ar mazo laivu, bija lieli viļņi, un bija ātri jāreaģē, lai tā nepiesmeltos ar ūdeni. Grūti bija pierast pie tā, ka visu laiku šūpo. Man patika mūsu komanda, jo vienmēr bija jautri un viegli sastrādāties gan ar jauniešiem, gan pieaugušajiem. Jāuzlabo komunikēšana starp latviešu un vāciešu komandu, jo mums bija angļu valodas prasmes, bet viņiem ne tik labas.”

Savukārt Valteram Kuncītim visvairāk paticis tas, ka iemācījies burāt. „Vēl man patika tas, ka vācieši bija ļoti draudzīgi un izpalīdzīgi. Man patika iepazīt vācu un dāņu kultūru, kas ir ļoti atšķirīga no mūsējās, tāpēc man bija interesanti.”





IZGLĪTĪBA



Tā pēc atgriešanās no starptautiskā pieredzes apmaiņas brauciena stāsta Liepājas Jūrniecības koledžas pirmā kursa audzēkņi, kuriem koledžas direktora Vladimira Dreimaņa un pasniedzēja Mihaila Mutora pavadībā bija iespēja apgūt burāšanas prasmes uz divmastu burukuģa „Seestern” un šonera „Clara”. Vispirms jaunieši izgāja burāšanas teorētisko apmācību, guva zināšanas par kuģa uzbūvi, jūras kartēm un citām navigācijas ierīcēm, nepieciešamo ekipējumu un mežglu siešanas veidiem, kā arī mācījās noteikt vēja virzienu un, sadarbojoties ar vācu jauniešiem, pilnveidoja iemaņas strādāt komandā. Pēc tam topošie jūrnieki devās burāšanas tūrēs, lai praksē nostiprinātu iegūtās zināšanas un apgūtu iemaņas.





Koledžas direktors Vladimirs Dreimanis uzsver vairākus šā brauciena ieguvumus gan jauniešiem, gan pedagogiem: „Mūsu iecere bija atdzīvināt vienu no Jūrniecības koledžas tradīcijām, kad jauniešiem jau pirmajā kursā ir iespēja piedalīties ar jūru saistītās aktivitātēs. Savulaik pirmā kursa audzēkņi tika iesaistīti gan airēšanā, gan burāšanā, un viņi tā saucamo *jūras garšu* izbaudīja jau pašā mācību sākumā, tādējādi iegūstot zināmu pieredzi un saprašanu, vai izvēlētais ceļš ir pareizs. Patlaban topošie jūrnieki tikai trešā kursa beigās nonāk līdz jūras praksei, un tad, pirmo reizi izbaudot dzīvi jūrā, jauniešiem var rasties vilšanās sajūta. Šoreiz lielākie ieguvēji, protams, bija mūsu koledžas audzēkņi, kuri guva pirmo pieredzi jūrā un sapratni, ka tas ir aizraujoši un interesanti. Kopumā burāšanā piedalījās astoņi jaunieši no Ķīles un astoņi no Liepājas. Viņi gan apguva vajadzīgās iemaņas, gan sadraudzējās, pārvarot valodas barjeru. Liepājas un Ķīles jauniešu draudzība, kopīgi burājot, ir ļoti labs sākums sadarbības uzsākšanai ar Vāciju. No mūsu puses tā bija pirmā grupa, kas pēdējos 20 gados piedalījusies šādā pasākumā. Savukārt vāciešiem tā bija pirmā reize, kad viņi organizēja starptautisku burāšanu ar divām laivām vienlaicīgi. Veidojot sadraudzību ar Ķīles jauniešiem, mūsu mērķis ir mācību procesu padarīt





interesantāku un saturīgāku. Svarīgi arī, lai studenti redz, kā jūrniekus apmāca citās valstīs, kāda tur ir attieksme un prasības.

Taču tā ir pozitīva un vērtīga pieredze arī pašiem mācībspēkiem. Lai attīstītu burāšanu un airēšanu arī Liepājā, ir iecere dibināt burāšanas klubu, kur varētu pieņemt ne tikai Jūrniecības koledžas audzēkņus, bet arī citu pilsētas skolu jauniešus, lai attīstītu fizisko sagatavotību un izglītotu jautājumos, kas saistīti ar jūru. Tāpēc svarīgi bija uzzināt, cik daudz laika un resursu tas prasa, cik daudz tajā varētu iesaistīties pilsēta, kā organizēt šādus pasākumus."

Starptautisko pieredzes apmaiņas braucienu organizēja Ķīles Jauniešu tradicionālo burātāju kuģu biedrība sadarbībā ar Liepājas Jūrniecības koledžu. Šis pieredzes apmaiņas brauciens bija kā gatavošanās daudz lielākam burāšanas pasākumam, kas notiks nākamā gada vasarā. Veicot nelielus izbraucienus, jaunieši tiek gatavoti 2016. gada projektam „Starptautiska jauniešu vizīte/ apmaiņa Ķīlē un Liepājā”, kad Liepājas un Ķīles jaunieši jauktās komandās burās no Ķīles uz Liepāju un atpakaļ.■

LJK VEIDO KONTAKTUS AR NORVĒGIJU

Liepājas Jūrniecības koledžā no 2015. gada 26. līdz 28. oktobrim iepazīšanās vizītē viesojās Norvēģijas Jūrniecības departamenta „Sogn og Fjordane” Tehniskās koledžas pārstāvji – direktore Elina Stubhauga un projektu koordinators Roars Lodoens, lai tiktos ar Liepājas Jūrniecības koledžas direktoru Vladimīru Dreimani, mācībspēkiem un studentiem, kā arī apskatītu koledžu. Viesi apmeklēja arī mācību kuģi M-03 „Namejs” un mācību bāzi Ezermalas ielā 2.





Liepājas Jūrniecības koledžas direktors V. Dreimanis 2015. gada 24. martā viesojās Norvēģijā, kur parakstīja triju gadu sadarbības līgumu ar „Sogn og Fjordane” Tehnisko koledžu. Šīs vizītes nolūks bija uzsākt starptautisku sadarbību apmaiņas studentu, pasniedzēju un mācību programmu jomā.

V. Dreimanis: „Izvērsot sadarbību Liepājas Jūrniecības koledžai specifiskajā jūrniecības jomā, esam sākuši veidot kontaktus ar tuvākiem un tālākiem kaimiņiem. Patlaban kontakti ir nodibināti ar tādām valstīm kā Lielbritānija, Norvēģija, Dānija, Ķīna, Bulgārija un Rumānija. Norvēģijas flote ir pietiekami labi attīstīta, un tādu darba tirgu, kādu viņi piedāvā, mēs Latvijā nevaram nodrošināt. „Sogn og Fjordane” Tehniskā koledža atzinīgi novērtēja mūsu piedāvājumu iesaistīt Liepājas Jūrniecības koledžas topošos jūrniekus praksē uz Norvēģijas kuģiem. Viņi saredz iespēju, ka mūsu absolventi nākotnē varētu papildināt Norvēģijas floti, jo diemžēl arī Norvēģijā jauniešiem ir tendence izvēlēties darbu krastā, nevis iet jūrā.”■

STUDENTI GODINA KRISTIĀNA JOHANA DĀLA PIEMIŅU

LJK jūrskolas pirmā kursa audzēkņi katru gadu dodas uz Ziemeļu kapiem, lai godinātu tālbraucēju kapteini, bijušo jūrskolas priekšnieku Kristiānu Johānu Dālu.

„Piemiņas un cieņas izrādīšana jūrskolotājam K. J. Dālam, kurš savu laik devis lielu ieguldījumu mācību iestādes attīstībā, ir viena no pēdējo gadu laikā iedibinātajām Liepājas Jūrniecības koledžas tradīcijām,” stāsta LJK metodiķe Santa Dreiblatheņa. „Šis pasākums ir saistīts ar jauniešu pilsonisko un patriotisko audzināšanu. Tajā tiek iesaistīti tieši pirmā kursa audzēkņi, lai veicinātu sapratni par skolas vēsturi un ievērojamiem cilvēkiem. Viens no tiem ir arī bijušais šīs mācību iestādes priekšnieks Dāls, kurš skolas vadību uzņēmās brīdī, kad tās pastāvēšana bija apdraudēta. Viņš ieguldīja milzīgu darbu ne tikai mācību iestādes saglabāšanā, bet arī uzplaukumā.”



Piemiņas pasākuma laikā jūrskolas pirmā kursa audzēkņi sakopa izcilā jūrskolotāja atdusas vietu un nolika ziedus. Savukārt LJK Līdzpārvaldes pārstāvji Gintars Muižininks un Edijs Eglītis pastāstīja par K. J. Dāla devumu un nozīmi koledžas izveidošanas vēsturē.■



LIEPĀJAS UNIVERSITĀTE PIEDĀVĀ JAUNAS IESPĒJAS

Liepājas Universitātes (LiepU) Dabas un inženierzinātņu fakultāte saskaņā ar LiepU un Liepājas Jūrniecības koledžas noslēgto sadarbības līgumu šajā studiju gadā ir sākusi realizēt fizikas nodarbības koledžas audzēkņiem. Nodarbības trim grupām, kurās katrā ir ap divdesmit audzēkņiem, vada LiepU lektors Valdis Priedols. „Šī ir iespēja teorētiskās zināšanas papildināt fizikas laboratorijā, veicot praktiskus darbus un mērījumus, lai kvalitatīvāk apgūtu studiju kursu. Jūrniecības koledžas audzēkņiem paredzēts veikt laboratorijas darbus mehānikā, termodinamikā un elektrībā,” stāsta V. Priedols, norādot, ka līdz šim audzēkņi ir apmierināti, jo var apgūt ko jaunu. „Viņi ik reizes nevar vien sagaidīt, kad varēs uzdot jautājumus!”

Savukārt LiepU studiju programmas „Mehatronika” studenti Liepājas Jūrniecības koledžā apgūs elektropiedziņas kursu. Mehatronikas studiju programmas direktors Armands Grickus stāsta, ka tiek domāts arī par jaunu iespēju radīšanu tieši Jūrniecības koledžas audzēkņiem: „Mehatronikas studiju programma ir adaptēta Jūrniecības koledžas programmām, un koledžas absolventiem ir lieliska iespēja ietaupīt vienu studiju gadu, sākot studijas mehatronikas programmā jau otrajā kursā. Tas paātrina šo studentu kā augsti kvalificētu speciālistu iekļaušanos darba tirgū.” Līdzīga sadarbība tiek plānota ar Liepājas Valsts tehnikumu.■



ZINĀŠANAS UN ATBILDĪBA – SVARĪGĀKAIS, KAS VAJADZĪGS JŪRNIKAM

2016. gada rudenī Liepājas Jūrniecības koledžai aprit 140 gadu. Tā ir viena no vecākajām šāda veida mācību iestādēm Latvijā, kur zinības apgūst nākamie kuģu vadītāji un mehāniķi. Līdztekus šīm divām specialitātēm koledžā apmāca arī loģistikas speciālistus pārvadājumiem pa jūru. Kopumā Liepājas Jūrniecības koledžā mācās vairāk nekā 1000 izglītojamo. Mācību iespējas izglītības iestādē ir elastīgas un piemērotas dažādiem audzēkņu iepriekšējās izglītības līmeņiem.

Uz nelielu interviju aicinājām tos jauniešus, kuri šogad absolvēs gan Liepājas Jūrniecības koledžu, gan jūrskolu un kuri par sasniegumiem mācībās un nopietno attieksmi pret iegūstamo profesiju izpelnījušies atzinību. Jauniešiem jautājām kāpēc viņi ir izvēlējušies ar jūrniecību saistītas profesijas, cik nozīmīga nākamās profesijas apgūvē ir nopietna attieksme pret mācībām un kādām rakstura īpašībām jāpiemīt cilvēkam, kurš vēlas kļūt par jūrnieku.

Matīss Grigaļūns (koledžā iestāties pēc vidusskolas, mācās 3 kursā, apgūst stūrmaņa specialitāti): – Pēc vidusskolas pabeigšanas man nebija pat nojausmas, kur mācīties tālāk. Tad aizbraucu uz Latvijas Jūras akadēmijas Atvērto durvju dienu, kur guvu pirmo informāciju par jūrnieka profesiju. Pēc tam vairākas nedēļas braukāju līdz drauga tētim, kurš strādā par kuģu aģentu. Skatījos, ko viņš dara, parunājos arī ar jūrniekiem, kas uz kuģiem strādāja, un man iepatikās. Liepājas Jūrniecības koledžu izvēlējos tāpēc, ka esmu liepājnieks, jo kāpēc gan mācīties Rīgā, ja varu profesiju apgūt šeit. Tā kā koledžā iestājos pēc vidusskolas, varu ieteikt nebaidīties no jauniem





mācību priekšmetiem, tādiem kā navigācija, astronavigācija utt. Lai gūtu panākumus, jāmāk sevi piespiest mācīties arī tādos brīžos, kad pats sev uzdodu jautājumu, kāpēc gan es šeit esmu, jo daudzi mācību priekšmeti tiešām ir grūti un specifiski, bet, ja mācības uztver nopietni, tad viss izdodas.

Vecāki mani pilnībā atbalstīja, lai arī kādu profesiju es izvēlētos. Viņi teica, ka tā ir mana izvēle, ka man pašam būs jāstrādā, nevis viņiem. Pēc pirmās jūras prakses, kad atgriezos mājās, vecāki prasīja, vai man patīk tas, ko esmu izvēlēties, un es jau ar pārliecību varēju teikt – jā, man patīk. Ilgu laiku uzskatīju, ka esmu pirmais no ģimenes, kurš apgūst jūrnieka profesiju, taču tad atklājās, ka arī mans vecvectēvs ir gājis jūrā. Pēc koledžas beigšanas sāksu strādāt par jaunāko stūrmani. Tālāk, kāpjot pa karjeras kāpnēm, mans mērķis ir tikt līdz trešajam, otrajam stūrmanim un augstāk. Taču ļoti iespējams, ka došos uz Rīgu, lai turpinātu mācības Jūras akadēmijā, jo augstākā izglītība man būs nepieciešama gadījumā, ja pēc 10–15 gadiem izvēlēšos strādāt krastā.



Nauris Upenieks (koledžā iestāties pēc jūrskolas beigšanas, mācās 2. kursā, apgūst stūrmaņa specialitāti): – Es jau no divpadsmit gadu vecuma zināju, ka būšu jūrnieks. Liepājas ostā sadraudzējos ar jūrniekiem, kas strādāja uz velkoņiem. Tad arī sapratu, ka jūra ir mans aicinājums un ka mācišos jūrskolā. Manai ģimenei profesionālā ziņā nav nekādas saistības ar jūru. Iesākumā mamma bija pat mazliet bažīga par manu izraudzīto profesiju, bet viņa saprata, ka mani tas ļoti interesē, un atbalstīja. Mamma tā īsti pat nepārbauda, kā man iet mācības, jo viņa man uzticas un zina, ka man iet labi. Uzskatu, ka ir jāsaprot, ko tu gribi iemācīties un kas tev būs vajadzīgs tālākai dzīvei, ir jāpaņem viss, ko skolotāji tev piedāvā.

Lai kļūtu par jūrnieku, vispirms ir jāgrib iet jūrā. Ja strādā tikai naudas dēļ, tad nekas labs tur nesanāks. Jūrniekam jābūt arī morāli stipram, jo jūrā ir dažādas situācijas, kurās ir jārikojas ļoti ātri un jāpieņem pareizais lēmums, kas var izšķirt gan kuģa, gan cilvēku likteņus. Tā ir ļoti atbildīga profesija. Tāpat ir jāmāk saprasties ar cilvēkiem, jo nevar okeāna vidū izkāpt kastā un pateikt – man viss apnīcis. Jāmāk atrast kopīgu valodu ar komandas biedriem un iekļauties kolektīvā. Tas



ir arī psiholoģiski smags darbs. Taču visi izaicinājumi ir interesanti. Pēc pirmās prakses man apetīte uz jūru nepārgāja, jo katra diena bija atšķirīga un, kuģojot tepat pa Baltijas jūru, man bija gan labs kuģis, gan ļoti draudzīga ekipāža. Pēc koledžas beigšanas plāns ir viens – iet jūrā un sākt strādāt, lai tiktu līdz otram stūrmanim, kā arī turpināt mācības profesionālās pilnveidesursos, lai gūtu iespēju kļūt par kapteiņa vecāko palīgu un pēc tam jau par kapteini.

Aleksandrs Zimičs (jūrskolā iestājies pēc pamatskolas, mācās 4. kursā, apgūst mehāniķa specialitāti):

– Man visa ģimene ir saistīta ar jūru. Mamma ir ārsta palīgs un strādā jūrnieku medicīniskajā komisijā, bet tētis un divi vectētiņi ir jūrnieki. Pirms stāšanās jūrskolā es nedēļu kopā ar tēti pavadīju jūrā, lai pārliecinātos, vai mani tas interesē. Tajā brīdī vēl nezināju, vai tiešām stāšos jūrskolā, kaut gan dokumentus biju iesniedzis. Taču pēc reisa jau zināju pavisam noteikti, ka gribu mācīties par jūrnieku. Mans tētis ir stūrmanis, bet es izvēlējos mehāniķa specialitāti, jo mani vairāk interesē tas, kā strādā kuģu mehānismi. Pēc jūrskolas iestāšos Liepājas Jūrniecības koledžā, un, jo labāk būšu mācījies, jo man būs lielāka iespēja pretendēt uz budžeta vietu. Taču tas nav noteicošais. Vajag mācīties, lai iegūtu zināšanas, jo jūrā, kad man uzdos kādu uzdevumu, es taču nevarēšu pateikt – es to nezinu. Tad jau man jautās, ko es šeit vispār daru. Savukārt pēc koledžas es varēšu strādāt par otro mehāniķi, bet pēc diviem gadiem pabeigšu kursus, lai varētu kļūt par vecāko mehāniķi. Tas ir mans mērķis.



Domāju, ka jūrniekam jābūt mierīgam. Gadījumā, ja kaut kas ir noticis, nedrīkst krist panikā, lai varētu informēt citus par notikušo un ātri reaģēt. Un vēl – jūrniekam jāspēj saprasties ar komandas biedriem.

Artūrs Negrovs (jūrskolā iestājies pēc pamatskolas, mācās 4. kursā, apgūst mehāniķa specialitāti): – Iesākumā gribēju mācīties Rīgas Tehniskajā universitātē par automehāniķi, bet vecāki ieteica iet jūrskolā, un tagad jau esmu sapratis, ka man tas patīk. Kad biju praksē jūrā, pārliecinājos, ka mehāniķa darbs ir ļoti interesants. Jūrā ir gājis mans vectēvs. Viņš bija radists. Māte un tēvs gan nav saistīti ar jūru. Es cenšos labi mācīties, jo man pašam ir daudz patīkamāk, ja



ir labas sekmes. Skolotājs mums saka, ka mehānikim jāzina viss – gan profesijas teorētiskā, gan praktiskā daļa, un, ja to apgūst, tad viss būs kartībā. Bet, ja kaut ko „palaidīsi gar ausīm”, tad būs ļoti grūti. Piemēram, reiz es nokavēju tikai 15 minūtes no mācību stundas un jau nesapratu, par ko ir runa. Pašam pēc tam individuāli nācās visu noskaidrot. Ir jāmācās arī valodas, un viena no svarīgākajām, protams, ir angļu valoda. Piemēram, Ķīnā es sastapu tikai vienu cilvēku, kas runāja krievu valodā, un vienu, kas runāja angļu valodā, ar pārējiem nācās sazināties ar žestu palīdzību. Topošajam jūrniekam jābūt atvērtam, sabiedriskam, jābūt

zinātkāram un nepārtraukti jāuzdod daudz jautājumu, lai komandas biedri saprastu, ka gribi mācīties, nevis tikai kaut kā iziet praksi. Iesākumā domāju, ka uz kuģa visas dienas būs vienāda, bet tā nebija, jo katru dienu bija jaunas situācijas, jauni stāsti. Es uztraucos tikai par to, ka tajos gadījumos, kad būšu vajadzīgs ģimenei, es būšu jūrā un nekādi nevarēšu palīdzēt. Kā tas bija tad, kad manai mammai bija slikti ar veselību un es biju jūrā un neko nevarēju palīdzēt.



Arturs Razvadovskis (jūrskolā iestājies pēc pamatskolas, mācās 4. kursā, apgūst stūrmaņa specialitāti): – Pēc devītās klases es īsti nezināju kur mācīties tālāk. Zināju tikai to, ka negribu iet parastā vidusskolā, bet gribu mācīties kādu profesiju. Tā kā manā ģimenē gandrīz visi vīrieši ir jūrnieki, arī man vajadzēja pamēģināt turpināt šo tradīciju. Tēvs strādā par vecāko mehāniķi, bet man viņš ieteica mācīties par stūrmani, un neesmu vīlies. Pamatskolā diezgan slikti mācījos, bet tā kā tagad apgūstu profesiju, kura mani interesē, attieksme pret mācībām ir mainījusies, jo apzinos,



ka zināšanas noderēs praktiskajā darbā jūrā. Man praksē bija laba komanda, un bija patīkami ar tādiem cilvēkiem strādāt kopā. Uzskatu, ka stūrmanim jābūt nosvērtam, draudzīgam, lai ar komandu būtu labas attiecības. Jābūt pozitīvam, jo tomēr tu atrodies tādā kā slēgtā telpā, un arī harizmai ir jābūt. Sākumā bija šaubas, bet tagad noteikti zinu, ka gribu turpināt mācības Liepājas Jūrniecības koledžā, jo, salīdzinot ar Latvijas Jūras akadēmiju, šeit mācības aizņems īsāku laiku – tikai divus gadus. Pēc tam mācīšos profesionālās pilnveidesursos. Strādāt uz kuģa, protams, jāsāk no zemākā līmeņa. Es gribētu divus, trīs gadus pastrādāt katrā līmenī, lai zinātu, ko katrs dara, jo dažkārt tie, kas strādā augstākos amatos, nezina, kā iet zemāk stāvošiem, un tad bieži notiek strīdi. Bet ar laiku gribētu tikt līdz augstākajam līmenim – kapteinim.

Aleksejs Jakuševs (koledžā iestājies pēc jūrskolas beigšanas, mācās 2. kursā, apgūst mehāniķa specialitāti): – Jau no bērnības mani piesaistīja jūra. Man patika, kā izskatās kuģi, jo tas saistījās ar romantiku. Taču līdz astotajai klasei nemaz neplānoju iestāties jūrskolā. Bet, apspriežoties ar vecākiem, novērtējot šīs profesijas plusus un mīnus, tomēr nolēmu, ka pēc pamatskolas pabeigšanas iešu uz jūrskolu, un neesmu to nožēlojis. Mans vecaistēvs savulaik gājis jūrā, taču viņš nekādi neietekmēja manu lēmumu.



Esmu vairākas reizes bijis praksē, tā ka šo darbu esmu novērtējis arī no praktiskās puses. Man bija labi darb-
audzinātāji, kas man daudz stāstīja, un es varēju apgūt mehāniķa specialitāti. Man patīk strādāt šajā profesijā, kaut ko taisīt vai remontēt. Man patīk tikties ar citiem cilvēkiem un arī ceļot.

Uzskatu, ka kuģa mehāniķim jābūt ar lielu atbildības sajūtu par savu darbu, par padotajiem. Lai nebūtu tā, ka atbildīgos brīžos atklājas, ka kaut kas nav izdarīts vai kaut kas nav pamanīts, no kā atkarīga gan apkalpes dzīvība, gan drošība uz kuģa. Atbildība ir viena no galvenajām rakstura iezīmēm, kas vajadzīga jūrniekam. Ir jābūt arī stipriem nerviem, jo ir psiholoģiski smagi atrasties četrus, piecus mēnešus uz viena un tā paša kuģa. Jābūt sabiedriskam un draudzīgam ar komandas biedriem.



Tuvākajā nākotnē vispirms gribu labi nokārtot eksāmenus, tad gadu pastrādāt par motoristu, jo mehāniķi, kuriem ir liela pieredze, stāsta, ka vispirms vajag iemācīties strādāt ar rokām, un tas nāk tikai ar laiku. Pēc tam jau varēšu strādāt gan par ceturto, gan trešo mehāniķi un, pamācoties kursus, arī par otro. Pēc tam arī par vecāko mehāniķi, bet līdz tam vēl ir patālu, vēl daudz jāmācās. Visu dzīvi ir jāmācās, es tā uzskatu.



Jevgēnijs Poplavskis (koledžā iestājies pēc vidusskolas, mācās 3. kursā, apgūst stūrmaņa specialitāti):

– Pēc devītās klases man bija doma apgūt kādu no IT specialitātēm, bet nebiju par to pārliecināts, tāpēc turpināju mācīties vidusskolā. Tēvs jau kopš devītās klases mani centās pierunāt iestāties Jūrniecības koledžā. Mamma teica, ka man pašam jāizlemj, ko darīt. Kad biju 12. klasē, arī māsa mani mudināja izvēlēties – vai nu kļūt par IT speciālistu, vai par jūrnīeku. Izvēlējos Liepājas Jūrniecības koledžu. Iesākumā, kā jau daudziem, noteicošais bija tas, ka pēc mācību pabeigšanas iespējams atrast labi apmaksātu darbu. Tad es tā

īsti nemaz nealku iet jūrā, gribēju tikai labi pelnīt. Man bija kaut kāds priekšstats par jūrnīeka profesiju, bet nedomāju, ka tā ir tik nopietna un interesanta. Jau pirmajā kursā pēc pāris mēnešiem sapratu, ka gribu savu dzīvi saistīt ar jūru. Man patīk, ka šajā profesijā jābūt ļoti nopietnam un atbildīgam. Jābūt profesionālim šā vārda vistiešākajā nozīmē. Labi mācīties? Vispirms tas ir vajadzīgs man pašam, ne tikai labu atzīmju vai stipendijas dēļ, bet zināšanu dēļ, kas man palīdzēs tālākai attīstībai, karjerai. Uzskatu, ka atbildība pret saviem pienākumiem ir pirmā, kas vajadzīga jūrnīekam. Kā arī māka rīkoties nestandarta situācijās un saglabāt mieru. Strādājot jūrā, arī ar cilvēkiem jāprot atrast kopīgu valodu. Vēl jo vairāk tāpēc, ka tad, kad mēs kļūsim par oficiēriem, būs liela atbildība par cilvēkiem, par kuģi, un vajadzēs zināt, kā rīkoties jebkurā situācijā. Tāpēc ir daudz jāmācās.

Pēc koledžas beigšanas sāksu strādāt par matrozi. Pacentīšos kļūt par kapteiņa trešo palīgu un pēc tam mācišos tālāk. Lai īstenotu savas ieceres, man nav jāpamet darbs. Es varu strādāt un paralēli kursos apgūt nepieciešamās zināšanas, kas man ļaus pakāpties pa karjeras kāpnēm.



Aļina Panferova (koledžā iestājusies pēc vidusskolas beigšanas, mācās 2. kursā, apgūst loģistikas specialitāti): – Es iestājos Liepājas Jūrniecības koledžā, jo man gribējās kaut ko mainīt savā dzīvē un vismaz uz neilgu laiku aizbraukt no Rīgas. Izvērtēju vairākus variantus, dažādas pilsētas, bet, pateicoties pazīstamai meitenei, kura jau mācījās par stūrmani, izvēlējos Liepājas Jūrniecības koledžu, un mana dzīve mainījās par 360 grādiem. Loģistikas specialitāti izvēlējos tāpēc, ka, pirmkārt, mani tas interesē. Otrkārt, man labi padodas valodas un es spēju tās izmantot, komunicējot ar cilvēkiem un meklējot nestandarta risinājumus situācijām. Un, treškārt, pēc prakses es sapratu, ka ļoti gribu strādāt šajā jomā.■





MATEMĀTIĶIS AR MŪZIKA DVĒSELI

JŪRNICĪBAS DARBINIEKI PELNĪTĀ ATPŪTĀ

Liepājas Jūrnieceības koledžas bijušais pedagogs un ilggadējais direktors IVARS VIRGA uz sarunu par dzīvi, skolu, audzināšanu un pamatvērtībām bija atnāca kopā ar mazdēlu Tomiju Virgu, kurš apguvis loģistiku Jūrnieceības koledžā un tāpat kā viņa brālēns iet jūrā.

– Priecājaties, ka mazdēli izvēlējušies savu dzīvi saistīt ar jūrnieceību?

– Jā. Turklāt gan Daiņa dēls Tomijs, gan Ainara dēls Rūdis pabeidza mūsu koledžu. Rūdis ir otrs stūrmanis. Abi puisi iet jūrā. Daiņa meita Elīna beigusi Latvijas Universitāti un strādā Rīgas brīvostas pārvaldes juridiskajā nodaļā, savukārt viņas māsīca Ilze izvēlējās zobārstniecību, tāpat kā mamma.

– Jūs tagad esat pensijā. Bet Jūrnieceības koledža, vienalga, neatraujami saistīta ar jūsu vārdu.



– Šajā mācību iestādē, kas sākumā bija jūrskola, sāku strādāt 1959. gadā. Savas darba gaitas iesāku laboranta amatā. Tālāk izgāju visas pakāpes – biju skolotājs, mācību pārzinis, tad direktora vietnieks mācību darbā, līdz nonācu līdz direktora amatam. Tas bija Latvijas neatkarības atgūšanas laiks – 1991. gads. Un pēdējo darba gadu atkal biju skolotājs, mācīju tehnisko grafiku. Pēc izglītības esmu matemātikas un fizikas skolotājs.

– Strādājis esat tikai un vienīgi nākamo jūras braucēju mācību vietā? Bet kā nonācāt līdz pedagoģijai, tā bija tāda apzināta izvēle – kļūt par skolotāju?

– Esmu mācījis arī citās skolās, kādu brīdi strādāju



augstskolā, ko pats pabeidzu – Liepājas Pedagoģiskajā institūtā. Kāpēc skolo-tājs? Tā iznāca. Pēc vidusskolas gribēju iestāties Lauksaimniecības akadēmijā mehanizatoros, kur mans brālēns mācījās, bet mani neuzņēma, jo bija jāiet armijā. Rektors tā arī pateica: „Izdieni, un tad es tevi pieņemšu. Atzīmes tev ir, tās noderēs, kad pārnāksi!” Bet atgriezos Liepājā. Institutā mani aicināja uz ma-temātikas un fizikas fakultāti, jo jaunībā biju labs sportists, spēlēju basketbolu pilsētas izlasē. Augstskola gribēja, lai spēlēju viņu komandā.

– Jums patika skolotāja darbs?

– Kad sāku strādāt jūrskolā, tur valdīja īsta armijas kārtība un disciplīna, es – laborants – biju vienī-gais privātais. Visas mācības notika krievu valodā, lai gan diezgan daudzi latviešu zēni mācījās. Man tur patika, va-rēja mācīt no visas sirds, jo nebija nekādu problēmu ar paklausību un kārtību stun-das laikā. Zinu, ko runāju, biju strādājis Liepājas 4. un 8. skolā, arī 1.vidusskolā kādu brīdi, tur ar skolēniem bija grūtāk, visi nebija paklausīgi un centīgi.



Ivars Virga LJK 135 gadu svinībās.

– Viena lieta ir mācīt audzēkņus, pavisam cita – būt par vadītāju. Un vēl tādā iestādē, kur pamatā ir militāra kārtība un disciplīna. Vai tas kaut kādā veidā nedisonēja ar jums pašam piemītošajām īpašībām – tādu lielu mieru un labestību pret cilvēkiem?

– Man viss bija no pamatiem līdz jumtam pazīstams. Sāku strādāt par direk-toru 1991. gadā. Manā vadībā jūrskola pārtapa par koledžu. Es pats tai laikā biju pilsētas deputāts, un tas palīdzēja izveidot koledžu, pārkārtot visu jūrniecības izglītības sistēmu. Nodibināju arī Jūras spēkos dienējošo apmācību mūsu kole-džā, tai laikā viņus sauca par jūras robežsargiem. Vēlāk man lika izvēlēties – iet armijā un būt par Jūras spēku komandieri vai palikt koledžā par direktoru. Iz-vēlējos Jūrniecības koledžu.

– Atceros, bija daudz pārmēto, ka jau pēc Latvijas neatkarības atgū-šanas nākamajiem jūras braucējiem mācības vēl notiek krievu valodā.

– Protams, ka sākumā koledžai problēmu netrūka. Mums bija daudz kas jāpārkarāto – telpas, pedagoģiskais process. Kaut vai tas, ka tumši zilās sienas bija jāpārkrāso gaišā krāsā. Durvis bija jāliek jaunas, mēbeles jāiepērk jaunas. Daudz bija saimniecisko problēmu, arī dienesta viesnīca bija jāsaved kartībā. Ar pirmo piegājienu tas neizdevās...



Kapteiņi Jāzeps Spridzāns (no labās) un Artūrs Brokovskis-Vaivods sveic Ivaru Virgu LJK jubilejā.

Ar mācību valodu toreiz bija tā. Tika likvidēta PSRS Zivsaimniecības Liepājas K. Jansona jūrniecības skola un visi pasniedzēji atlaisti. Atpakaļ pieņēmu tikai tos, kuri prata latviešu valodu. Bet tā kā daudzi audzēkņi bija no krieviski runājošām ģimenēm, kuri skolā latviešu valodu nebija mācījušies un to nesaprata, tad ieviesu bilingvālo apmācību. Vēl viena bēda bija tā, ka visas mācību grāmatas un citi mācību materiāli bija tikai krievu valodā. Vēl šodien tās, kas saistītas ar jūrniecību, nav latviski. Tagad ir arī angļu valodā. Tāpēc vecāki sūdzējās, ka viss notiek krieviski. Mēs speciāli ieviesām mācību priekšmetu – terminoloģija, lai visi saprot specifiskus terminus trīs valodās. Tas nepieciešams, braucot jūrā, jo kuģu kompānijas ir starptautiskas.

– Savulaik jums, kas bijāt kļuvuši par savas mācību iestādes patriotu, bija jāizcīnā īsta cīņa, lai pilsēta nepaliktu bez šīs vēsturiskās topošo jūras braucēju skolas. Ko tas no jums prasīja?

– Jā, tā tiešām bija cīņa. Skola man bija kļuvusi par otrām mājām. Ne viena vien paaudze te izaugusi. Man rūpēja, lai skola ir un lai tā ir laba. Lai mēs paliktu kā atsevišķa mācību iestāde. Mūs aizstāvēja daudzas jūrniecības iestādes un institūcijas, kuras pārliecināja, ka tieši mūsu profila skolas beidzēji ir tie, kas reāli iet jūrā. Viņiem ir pirmā līmeņa augstākā izglītība, bet līdzās teorijai mēs devām daudz praktisko zināšanu un iemaņu.

– Kas jums sniedzis vislielāko gandarījumu pa visiem darba gadiem?

– Tas, ka bijušie audzēkņi mani atceras gan kā skolotāju, gan kā direktoru. Esmu savējos saticis ne tikai Latvijas ostās, bet arī daudzās ārzemju ostās.



Ivars Virga kopā ar dēlu Ainaru.

Aizbraucu ekskursijā uz Sanktpēterburgu, man nāk pretī jauns cilvēks un saka: „Skolotāj, es pie jums mācījos!” Kopenhāgenā pastaigājos pa pilsētu, satieku savus audzēkņus. Tagad, astoņdesmit gadu jubilejā, mani sveica tik daudzi bijušie audzēkņi. Tas ir skolotāja gandarījums, ka manu darbu atzīst. Rūdis brauc uz kuģa, tur priekšā divi mani skolēni – kapteinis un mehāniķis, un saka, lai sūta sveicienus vectēvam. Mani audzēkņi strādā ne tikai uz kuģiem, bet arī ostās.

– Apmeklējot Jurniecības koledžu jūsu vadīšanas laikā, palika iespaids, ka direktors ir ļoti saprotošs pret saviem audzēkņiem un darbiniekiem, gandrīz kā tāds gādīgs tētis visiem. Vai jūs rāties arī protat?

– Mazliet protu! Bet domāju, ka rāšanās neko nedod. Tad var panākt tikai tādu pretēju efektu. Ir jāizrunājas. Kā mājās ar saviem bērniem, tā skolā. Nedomāju, ka ar sodīšanu var ko panākt. Drīzāk ar parunāšanu, tad vairāk saprot, ka slikti izdarījis, ka jācenšas laboties, nekā tad, ja izsaka kādu tur rājienu.

– Ko jūs dzīvē uzskatāt par lielāko vērtību?

– Lielākā vērtība ir cilvēki. Jāaudzina tā, lai audzēkņi būtu cilvēki, un pašam jābūt cilvēcīgam.

– Mazdēli profesiju apguva vectēva paspārnē, bet abi dēli gāja pa mūzikas ceļu, un, kā jau īstiem rokmuziķiem, viņiem dzīve izvērtās sarežģīta. Līdz ar to vecākiem bija jāpārdzīvo daudz smagu brīžu – jaunākā dēla Daiņa tragiskā aiziešana mūžībā, talantīgā Aina cīņa ar atkarību postu.

– Nav gan bijis viegli, bet kam gan ir. Viss ir jāpārdzīvo. Kur spēku radu? Spēks bija, pārdzīvot varēju. Cilvēkam pašam ir jāsaņem un jāsaprot, kad



neko daudz nevar mainīt, kad jāpieņem, kā tas ir, un jādzīvo tālāk, lai cik grūti būtu. Ar sievu Birutu kopā viens otru balstījām.

– No kurienes jūsu dēliem, brāļiem Virgām, tas talants? Vai jums pašam ir bijusi saistība ar mūziku?

– Mazliet. Manas paaudzes jaunība pagāja tūlīt pēc kara. Ne mums bija iespēju, ne instrumentu. Es mazliet spēlēju klavieres, citus instrumentus. Sievai Birutai savulaik Valdis Vikmanis teica: „Tev jānāk uz skolu spēlēt čellu!” Bet kur tu vari iet, ja nav uz kā spēlēt! Dziedāju korī pie Vikmaņa, mums institūtā bija tāds estrādes ansamblītis, kvartets izveidots, tur es dziedāju. Mani vēl Andžils Remess grāmatā „Liepājas populārās mūzikas stāsti. Ziņģe sirdī, rokenrols dvēselē” pieminējis: „Dzied vēlākais Jūrnieceības koledžas direktors Ivars Virga.” Tomijs jau arī pabeidza mūzikas skolu.

– Jūs sakāt, ka galvenais dzīvē ir darbs, un ir labi, ja tas var sniegt gandarījumu. Vai negribējāt izvēlēties mūziku vai ko citu?

– Mūzika, sports, tas ir tāds brīvā laika pavadīšanas veids. Tad ir jābūt ļoti talantīgam mūziķim vai sportistam. Vismaz tāds ir mans uzskats. Un lielam fanātiķim...

– Bet skolotājam arī jābūt fanātiķim!

– Tā ir! Es saku, ka visi mūsu skolotāji strādā pēc vislabākās sirdsapziņas. Skolotājiem gan visu laiku kaut ko sola, plāno dažādas reformas. Bet nevar katru gadu katrs jauns ministrs kaut ko mainīt. Tā cieš gan mācību process, gan skolotāji, gan bērni! Un lai ko saka citi, es varu teikt, ka šolaiku skolēni ir daudz solidāki. Koledžā nāk jaunieši, kuriem ir labas zināšanas un pieklājīga uzvedība.

– Kas jums dzīvē dod prieku?

– Mēs ar sievu daudz ceļojam. Esam apbraukājuši visas Eiropas valstis, bijuši arī Ķīnā. Ejam uz koncertiem, tuva kā vieglā, tā rokmūzika un klasiskā mūzika, uz teātri ejam.■

Daina Meistere, laikraksts „Kurzemes vārds”

„Šajā ēkā atradās Krišjāņa
Valdemāra 1875. gadā dibinātā
jūrskola.” Tā stāv rakstīts pie
restaurētās jūrskolas ēkas Engurē.



Krišjāņa Valdemāra jūrskolas — jauni apvāršņi un jauni izaicinājumi

19. gadsimta otrajā pusē Krievijā norisēja strauji pārmaiņu procesi. Esošās jūrskolas vairs nespēja sagatavot tirdzniecības flotei nepieciešamo kuģu vadītāju skaitu. 1864. gadā izveidoja īpašu komisiju jauna jūrskolu likuma izstrādei. Tās darbā liela nozīme bija Krišjānim Valdemāram. 1864. gadā izveidoja jūrskolu Ainažos, bet 1867. gadā pieņēma jaunu likumu par jūrskolām, uz kura pamata Latvijā nodibināja 10 jūrskolas: Ainažos, Dundagā, Engurē, Jūrkalnē, Jēkabpilī, Liepājā, Lubezerē, Mangaļos, Užavā, Ventpilī. Turpināja darboties Rīgas jūrskola. Jūrskolas iedalīja trijās kategorijās: I kategorijas jūrskolas gatavoja tuvbraucējus stūrmaņus, II — tālbraucējus stūrmaņus, III — tālbraucējus kapteiņus. Mācības notika dzimtajā valodā, bez maksas. Jūrskolu beidzot saņēma atestātu. Pēc likumā noteiktās jūras prakses izpildes jūrnieki kārtoja eksāmenu Valsts komisijās, kuras atradās Rīgā, Liepājā, Ventpilī, Pērnāvā. Sekmīgi nokārtojot eksāmenu, varēja iegūt tuvbraucēja stūrmaņa, tālbraucēja stūrmaņa un kapteiņa diplomu. Līdz 19. gs. beigām jūrskolas sagatavoja ap 3000 diplomētu kuģu vadītāju, t.sk. 750 tālbraucējus kapteiņus. Jūrskolas nodrošināja nepieciešamo kuģu vadītāju skaitu.



EIROPAS KUĢNICĪBAS NEDĒĻA PIEVĒRŠAS JŪRNICĪBAS PROBLĒMĀM

No 2. līdz 6. martam Briselē notika Eiropas kuģniecības nedēļa, ko organizēja ES Kuģu īpašnieku asociācija. Pasākumam bija piešķirta Latvijas prezidentūras Eiropas Padomē oficiāla patronāža, ko savā vēstulē ES Kuģu īpašnieku asociācijas ģenerālsekretāram Patrikam Verhoevenam apliecināja Latvijas satiksmes ministrs Anrijs Matīss.



5. martā „Plaza” teātrī notika Eiropas kuģniecības nedēļai (EKN) veltīta konference, kurā piedalījās Eiropas Padomes, Eiropas Komisijas augsta līmeņa amatpersonas un privātā biznesa pārstāvji. Svarīgs jautājums Eiropas kuģošanas nozares ilgtspējīgai attīstībai ir inovācijas, kas palīdzēs nodrošināt konkurētspēju globālajā kravu pārvadājumu tirgū, bet ne mazāk svarīgs ir kompetentu speciālistu, tātad darbaspēka jautājums. „Kuģošanas nozares ilgtspējīga un konkurētspējīga darbība var dot vislielāko ieguldījumu Eiropas ekonomikas izaugsmē un jaunu darba vietu radīšanā,” sacīja Eiropas transporta komisāre Violeta Bulca.



ES Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSCA) ģenerālsekretārs Patriks Verhoevens: „Eiropas kuģniecības nedēļa Briselē bija svarīgs notikums, par ko liecina liels dalībnieku skaits. Mēs droši varam teikt, ka tā iezīmējusi jaunu atskaites punktu gan kuģošanas nozarē, gan ES jūrniecības politikas veidošanā.”

Eiropas kuģniecības nedēļā tika risināti un diskutēti tādi svarīgi jautājumi kā jūrniecības politikas jaunie virzieni un nozares finansējums, starptautisko noteikumu saskaņošana, kuģniecības un kuģubūves nākotne, jūrniecības izglītība un daudzi citi.

EKN piedalījās ES transporta komisāre Violeta Bulca, EP viceprezidents





Rainers Vilands un vēl vairāk nekā 300 dalībnieku, bet pasākumu 5. martā apmeklēja pāri par 400 augsta līmeņa amatpersonu.

Patlaban 70% pasaules flotes kontrolē Eiropa, kas dod iespēju tieši Eiropai kļūt par vadošo spēlētāju jūrniecības nozares inovācijās. Eiropa var ieguldīt ievērojamus līdzekļus pētniecībā un attīstībā, veidot kopīgus nozares projektus, gan investējot rūpniecībā, gan koncentrējot spēkus akadēmiskajās aprindās.

Daudzās rūpniecības nozarēs Eiropa jau rāda priekšzīmi. Aptuveni 40% ES iekšējā tirgus, kas nodrošina gandrīz 5,5 miljonus darbavietu, ir atkarīgi no kuģošanas biznesa un jūras transporta. Bet Eiropas kuģniecība vēl nevar izmantot visas iespējas, piemēram, tai pašlaik nav pieejams ASV ārzonas tirgus, un tā ir joma, kur ES amatpersonas varētu strādāt kopā ar Eiropas kuģošanas nozari, lai panāktu izmaiņas.

„Mēs meklējam sadarbības iespējas Eiropas limenī, lai palielinātu savu lomu starptautiskajā tirdzniecībā,” teica Eiropas Kuģu īpašnieku biedrības prezidents Tomass Rēders. „Pasaulē vēl ir daudz teritoriju, kur Eiropas kuģu īpašniekiem ir kuģošanas biznesa ierobežojumi, tāpēc jāpalielina Eiropas politiskā ietekme, lai tas dotu labumu ES kuģošanas nozarei. Un šī ir viena no jomām, kur business var strādāt kopā ar ES amatpersonām kopīgu interešu vārdā.”

Pašlaik 80% no pārvaldājumiem Ziemeļamerikā brīvās tirdzniecības līguma ietvaros paredzēti pa sauszemi,



ES transporta komisāre Violeta Bulca.



ES Kuģu īpašnieku asociācijas ģenerālsekretārs Patriks Verhoevens.



bet ES kuģošanas biznesa pārstāvji ir pārliecināti, ka brīvu jūras kravu pārvadājumu pieejamība ES kuģošanas kompānijām pavērtu plašas tirgus iespējas, no kā ieguvēja būtu ES. Jau tagad ASV ir reāli ieinteresēta ES līnijpārvadājumos, un tas varētu nodrošināt jaunas darba vietas ES uzņēmējiem. EP deputāts no Zviedrijas Kristofers Fjellners uzsver, ka brīvā tirdzniecība ir vissvarīgākais jaūtājums ES kuģošanas biznesam. „Patlaban ES notiek aktīvas sarunas ar ASV par brīvās tirdzniecības problēmām, bet nevar teikt, ka šīs saruna būtu devušas manāmus rezultātus,” rezumēja deputāts.

„Clarkson” pētījums, kas tika veikts pēc ECSA pasūtījuma, rāda, ka vislielākās problēmas Eiropas kuģošanas biznesam rada tā sauktā *tramp shipping* – līgumreisu kuģniecība, kas pašlaik aptver lielāko daļu no jūras kravu pārvadājumiem visā pasaulē, kur parasti par katru reisu atsevišķi ar brokera starpniecību notiek sarunas starp kuģu īpašnieku un pasūtītāju. Eiropas kuģniecības nedēļā tas bija viens no centrālajiem sarunu tematiem.

Eiropas kuģošanas nozarei nākamajās desmitgadēs prioritāte būs ilgtspējīgu un videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešana, kā arī kuģošanas drošības jautājumi, kuru risināšana prasīs pilnīgi jaunu domāšanu un pieeju.

Pēdējā laikā ir bijuši daudzi globāli centieni un iniciatīvas vides aizsardzības jomā, bet, lai sasniegtu ambiciozo mērķi un par 60–80% samazinātu CO2 emisijas, Eiropas kuģošanas nozarei vēl jāatrisina nopietnas problēmas.

EKN bija lieliska iespēja visaugstākajā līmenī apspriest jūrniecības nozarei svarīgas problēmas, izcelt un parādīt jūrniecības nozares nozīmi un ieguldījumu Eiropas ekonomikā. Turklāt šis nozīmīgais notikums lieliski sakrita ar Latvijas prezidentūru ES.■



PASAULE SASKĀRUSIES AR LIELĀKO BĒGLU KRĪZI KOPŠ OTRĀ PASĀULES KARA

ES migrācijas, iekšlietu un pilsonības lietu komisārs Dimitris Avramopuls publiski atzina, ka pasaule saskārusies ar lielāko bēglu krīzi kopš Otrā pasaules kara.

2015. gadā katastrofāli pieauga bēgļu skaits no nabadzīgajiem un konfliktā iesaistītajiem reģioniem. Pāri Vidusjūrai Eiropā ieradās vairāk nekā miljons nelegālo imigrantu, bet Ziemeļāfrikā, Sīrijā, Libijā un citās valstīs ir teju astoņi miljoni cilvēku, kuri pretendē uz bēgšanu, un šis skaitlis ir biedējošs. 2015. gadā vairāk nekā 3770 imigrantu gāja bojā mēģinot šķērsot Vidusjūru, kas nozīmē desmit nāves gadījumus ik dienas.

Arī Latvija iesaistījusies bēgļu problēmas risināšanā. Sākusi strādāt darba grupa, kuras uzdevums ir sagatavot Latviju 250 Āfrikas un Tuvo Austrumu bēgļu uzņemšanai, par ko, neskatoties uz Latvijas sabiedrības daļas protestiem, pieņēmusi lēmumu Latvijas valdība. Iekšlietu ministrs Rihards Kozlovskis skaidroja, ka bēgļi ieradīsies tikai tad, kad Latvija būs sagatavojusies viņu uzņemšanai. Ministrs prognozē, ka pirmie iebraucēji varētu ierasties ziemā.





KĀDS BŪS KRĪZES RISINĀJUMS?

ES iekšlietu ministri pēc karstām debatēm un strīdiem vienojās par 120 tūkstošu bēgļu sadali starp ES dalībvalstīm. Vai to var uzskatīt par samilzušās un joprojām pieaugošās krīzes risinājumu? Diez vai kāds normāli domājošs Eiropas politiķis, EP deputāts vai vienkārši cilvēks kādā no Eiropas valstu lauku saimniecībām tā varētu domāt.

Politikas pētnieki brīdina, ka diemžēl ES politiķi un līderi uzmanību koncentrē uz simptomiem – bēgļu grupām, nevis uz cēloņiem. Kā radīt apstākļus, lai atturētu cilvēkus no Sīrijas un Lībijas bēgt uz Eiropu? Kā pārtraukt pilsoņu karu Sīrijā un ieviest kaut zināmu stabilitāti Lībijā? Ja risinājums netiks rasts, šo valstu iedzīvotāji turpinās pārpludināt Eiropu, savukārt Eiropā gaidāmi nemieri, jo ES pilsoņi protestēs pret ES politikas nespēju atrisināt krīzi.

Daži starptautiskie analītiķi pauž viedokli, ka migrantu krīze ir pārbaudījums Eiropas Savienībai, kas parādīs, cik stipra vispār ir šī valstu savienība. ES vālais posms ir Šengenas valstu ārējā robeža, kas ļāvusi Eiropā netraucēti ieplūst tūkstošiem migrantu. Ja netiks rasts risinājums, ES valstu domstarpības vēl tikai pastiprināsies.

Ko pozitīvu dos šī krīze? Visticamāk, tā novedīs pie pārmaiņām ES robežkontroles un imigrācijas politikā. Krīze varētu mudināt dalībvalstis vairāk ieguldīt ārējās robežas apsargāšanā, kā arī patiesi kopīgas politikas izveidē.

Bet šai krīzei var būt arī negatīvas sekas – tā var novest pie Šengenas līguma laušanas un Eiropas iekšējo robežu atjaunošanas. Pašlaik gan vēl pārāgri prognozēt, kāds scenārijs attīstīsies ES.■



NELEGĀLO MIGRĀCIJU NEVAR ATSTĀT BEZ UZMANĪBAS

Marta sākumā IMO galvenajā mītnē Londonā tikās Apvienoto Nāciju Organizācijas aģentūru, tostarp arī Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) un Starptautiskās Darba organizācijas (ILO), speciālisti, lai spriestu, kā novērst riskus, ko tirdzniecības flotei rada nelegālā migrācija pa jūru, jo īpaši Vidusjūras reģionā.

Sanāksmes dalībnieki vienojās, ka jāuzlabo starpaģentūru saziņa, izveidojot jaunu datu bāzi, apkopojot informāciju un padarot pieejamus statistikas datus par pārvietošanos jūrā un aizdomīgu kuģu klātbūtni, līdzīgi, kā ir izstrādāta metode cīņai ar pirātismu.

IMO ģenerālsēkretārs Kodži Sekimizu: „Migrācija pa jūru, tostarp arī nelegālās migrācijas jautājums, būs problēma, ar ko saskarsimies nākamās desmit gados, varbūt pat ilgāk. Pēdējos gados tā ir sasniegusi epidēmijas apmērus. Tie ir lieli riski, kas saistīti ar kuģošanas drošību, un tās ir arī ievērojamas izmaksas. 2014. gadā vairāk nekā sešsimt piecdesmit tirdzniecības kuģu tika novirzīti no maršrutiem, lai glābtu cilvēkus jūrā, un tam ir bijusi negatīva ietekme uz kuģniecības nozari, tirdzniecību un globālās piegādes ķēdēm.

IMO ir gatava sadarboties un sniegt atbalstu visiem, kas piedalīsies šo dramatisko problēmu risināšanā. Mums jāstrādā kopā, lai rastu risinājumu, jo kuģošanas drošību, it īpaši Vidusjūrā, apdraud kuģošanai nederīgi kuģi, kas pamesti likteņa varā ar nelegālajiem migrantiem uz klāja.”

ANO Narkotiku un noziedzības apkarošanas biroja izpilddirektors Jurijs Fedotovs: „2015. gada pirmajos mēnešos esam sakārušies ar vairākiem incidentiem, kas saistīti ar nelegālo migrāciju pa jūru. Tā jau ir kļuvusi par globālu problēmu, kas prasa atsevišķu valstu un starptautisko organizāciju steidzamu rīcību. Tāpat arī nepieciešama aģentūru ciešāka savstarpējā sadarbība.”■

APVIENO SPĒKUS CĪŅAI AR MIGRANTU KONTRABANDU UN ČILVĒKU TIRDZNIECĪBU

Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Drošības padome 2015. gada 9. oktobrī pieņēma rezolūciju, kas atļauj dalībvalstīm pārtvert kuģus, piepūšamās laivas, plostus un glābšanas laivas, ja pastāv aizdomas, ka šie peldlīdzekļi iesaistīti migrantu kontrabandā un cilvēku tirdzniecībā.

Eiropas Savienības Padome jau 15. maijā nolēma organizēt ES militāro operāciju „EUNAVFOR Med”, lai sagrautu cilvēku kontrabandas un tirdzniecības tīklu peļņas gūšanas modeli Vidusjūras reģionā. Šis lēmums, kas ir viens no ES visaptverošo atbildes pasākumu elementiem, reaģējot uz migrācijas



problēmām, bija pirmais solis, lai oficiāli uzsāktu jūras operāciju operatīvo plānošanu.

Aktīvāku cīņu pret cilvēku kontrabandistu aktivitātēm, lai novērstu simtiem patvēruma meklētāju no Āfrikas un Tuvajiem Austrumiem bojāeju, Eiropas Savienība sāka jūnijā, kad ar kuģiem un lidmašīnām tika sāka izlūkošanas informācijas vākšana par cilvēku kontrabandistu aktivitātēm starptautiskajos ūdeņos. Misijas vadītājs Itālijas kontradmirālis Enriko Kredendino izteica aicinājumu Eiropas Savienības dalībvalstu atbildīgajiem ministriem darīt visu, lai ES panāktu grozījumus starptautiskajā likumdošanā, kas paredz militāras operācijas starptautiskajos ūdeņos.

Misijas otrajā fāzē paredzēts pastiprināt darbību pret cilvēku kontraban-

distiem Vidusjūrā, aktīvi pārtverot viņu laivas starptautiskajos ūdeņos un arestējot gan kuģus, gan to apkalpes, bet misijas nākamajā fāzē līdzīgas darbības varētu notikt arī Lībijas ūdeņos vai veicot nelielas sauszemes operācijas pret kontrabandistu bāzēm. Tomēr, lai īstenotu šo misijas daļu, Eiropas Savienībai jau būs nepieciešama ANO Drošības padomes rezolūcija un Lībijas valdības piekrišana.

Ar militāro tehniku un nelielu skaita personāla operācijās Vidusjūrā piedalās arī Latvija. Kā vasaras sākumā medijiem atklāja Valsts robežsardzes vadītājs Normunds Garbars, no Latvijas šajā laikā Vidusjūrā uzturējušies 11 robežsargi.■

UZZIŅAI

Saskaņā ar operāciju „Sophia”, kurā iesaistījušās 22 no 28 ES dalībvalstīm, jūras spēki var patrulēt un konfiscēt kuģus, par kuriem ir aizdomas, ka tie iesaistīti cilvēku kontrabandā un tirdzniecībā. Pašreiz ES operācijā piedalās četri kuģi – viens no Itālijas, viens no Lielbritānijas un divi no Vācijas, un paplašinoties, visticamāk, būs nepieciešams lielāks kuģu skaits.



OPERĀCIJA „TRITONS” IR TIKAI PAGaidu RISINĀJUMS

Arī Eiropas Komisija vēlas izstrādāt visaptverošu stratēģiju cīņai ar nelegālo migrāciju. Liela daļa no tās ir cīņa ar cēloņiem, kas mudina cilvēkus pamest mājas un, riskējot ar dzīvību, par bargu naudu doties uz Eiropu. EK prognozē, ka šogad Eiropā gaidāms īpaši liels migrantu pieplūdums, jo tikai 2015. gada nepilnos divos mēnešos vien Itālijas krastos nokļuvuši piecarpus tūkstoši migrantu. Tādēļ Eiropas Savienība ir nolēmusi paplašināt robežu patrulēšanas operāciju „Tritons” un piešķirt Itālijai papildu līdzekļus iebraucēju uzņemšanai un integrācijai.

„Mums ir jābūt godīgiem: cilvēki turpinās braukt uz Eiropu, kamēr viņi ne-jūtas droši savās mājās un kamēr viņiem tur nav nekādu iespēju. Un cilvēku kontrabandisti turpinās situāciju izmantot savā labā un pelnīt,” sacīja ES mig-rācijas, iekšlietu un pilsonības lietu komisārs Dimitris Avramopols.

Kā īstermiņa risinājums tiek pagarināta operācija „Tritons”, ko pārrauga Ei-ropas Savienības robežkontroles aģentūra „Frontex”. Operācija ļauj palīdzēt Itālijai un citām Vidusjūras valstīm uzraudzīt jūras robežu. Bet pastiprināta robežkontrole ir novedusi pie jaunām problēmām. „Ļoti iespējams, ka „spoku kuģi” ir tiešs rezultāts pastiprinātai robežkontrolei atsevišķos piekrastes reģio-nos. Protams, ja tiek sūtīts kuģis bez apkalpes, samazinās iespēja, ka kāds no cilvēku kontrabandistu komandas tiks arestēts. Domāju, ka tā ir loģiska evolūci-ja, lai cik perversi tas skanētu, tam, ko kontrabandisti ir darījuši līdz šim,” atzina Starptautiskās migrācijas organizācijas Eiropas Savienības nodaļas vadītājs Eudženio Ambrosi.

Lai cīnītos ar noziedzīgām grupām, kas organizē cilvēku kontrabandu un krastu tuvumā pamet kuģus bez apkalpes, Eiropolā tiks izveidots īpašs jūrlietu analīzes un izlūkošanas centrs.

Eiropas Komisija apgalvo, ka robežpatruļas operācija „Tritons” ir ļāvusi izglābt 6000 cilvēku dzīvību. Tomēr jādomā arī par legāliem ceļiem, kā nodrošināt mig-rantu iekļūšanu Eiropā. Kā tas tiks darīts, pagaidām vēl nav zināms. Un jau atkal izskan aicinājumi visām Eiropas valstīm solidarī uzņemties bēgļu izmitināšanu, jo nedz Itālija, nedz kāda cita valsts ar to viena pati netiks galā.

„Mums būs jāstrādā vienoti, ja mēs vēlamies labāk risināt migrācijas jau-tājumu. Tur nav alternatīvas. Mums vajag visaptverošus Eiropas risinājumus. Solidaritāte vairs nedrīkst būt tikai sauklis, tai ir jākļūst par realitāti,” tā Dimitris Avramopuls.■



MIGRANTU KRĪZE RADA PROBLĒMAS TIRDZNICĪBAS FLOTEI

Saskaņā ar Starptautiskās Kuģniecības kameras aplēsēm kopš 2014. gada janvāra līdz 2015. gada decembrim vairāk nekā 1000 tirdzniecības kuģu ir palīdzējuši glābt pāri par 65 000 cilvēku. Tas ir vairāk nekā viens no 10 imigrantiem un bēgļiem, kas šķērsoja Vidusjūru. „Komerciālās kuģniecības kompānijas ir patiesi varonīgas,” atzina Apvienoto Nāciju Organizācijas Bēgļu lietu aģentūras pārstāve Melisa Fleminga.

Ikviena tirdzniecības kuģa apkalpe, atrodoties jūrā, ir pakļauta ANO Jūras tiesību konvencijai, kas nosaka, ka katra jūrnieka un katras kuģa apkalpes pienākums ir sniegt palīdzību briesmās nonākušajam. Tomēr situācija, kāda izveidojusies pēdējo divu gadu laikā, padarījis tirdzniecības floti par ķīlnieci migrantu krīzes un cilvēku glābšanas jautājumos. Kuģniecības kompānijas,



protams, ir gatavas pildīt gan likumā noteikto, gan tīri cilvēcisko pienākumu – glābt cilvēku dzīvības, tomēr kuģošanas kompānijas arvien uzstājīgāk izsaka savu neapmierinātību ar pašreizējo situāciju, jo tas slogs, kas reāli uzgulst kuģošanas kompāniju un tirdzniecības flotes jūrnieku pleciem, kļūst pārlieku apgrūtināošs.

Pirmā problēma ir izmaksas. Apdrošināšana sedz dažus izdevumus no tiem, kas rodas, kad kuģis ir spiests veikt glābšanas darbus, bet apdrošinātāji nesedz uzņēmumu zaudējumus, kas svārstās no 10 tūkstošiem ASV dolāru kravas kuģiem līdz vairāk nekā 50 tūkstošiem dolāru naftas tankkuģiem dienā.

Tomēr daudz lielākas un nopietnākas bažas ir saistītas ar drošību.

„Tirdzniecības kuģi tiek izmantoti kā taksometri, kurus izsauc pa radio, lai tie uzņemtu pasažierus. Tas, kā viss pašlaik norisinās, nav pareizi,” sašutumu pilda Grieķijas kuģošanas kompānijas „Taskos Shipping and Trading” vadītājs Harijs Hajimikaels. Četri „Taskos Shipping and Trading” kompānijas kuģi bija iesaistīti vairāk nekā 600 cilvēku glābšanā Vidusjūrā.

Galvenais kuģošanas kompāniju un arī kuģu kapteiņu uztraukums ir par to, ka neviens nezina, ko uzņem uz borta, jo migrantiem nav dokumentu un nav veiktas nekādas iepriekšējas pārbaudes. Neviens nevar būt drošs, ka starp glābtajiem bēgļiem nav bruņoti Islāma valsts teroristi, kuri viegli var pārņemt tankkuģa vadību.

Lai gan ES ziņo, ka ir trīskāršojusi budžetu dalībvalstu ārējo robežu aizsardzības operācijai „Frontex”, pagaidām tas īpašu rezultātu nav devis.■



LATVIJAS JŪRNICI DODAS PALĪGĀ

Kompānijā „Hansa” strādājošais matrozis, LTFJA biedrs Maksims Boicovs 2013. gadā kļuva par Latvijas čempionu bodibildingā. 2014. gadā čempionāta laikā viņš bija jūrā, un šķiet, ka arī šogad no čempionāta atradīsies vairāku tūkstošu jūras jūdžu attālumā.

Tā nu iegadījies, ka Latvijas apkalpe, kurā strādā Maksims, trīs reizes piedalījies Āfrikas bēgļu glābšanā. Pēdējā reize bija šā gada jūnijā, pirmā – 2013. gadā. Toreiz nedrošā braucienā no Āfrikas pāri Vidusjūrai ar lielu gumijas laivu bija devusies kārtējā bēgļu grupa – 104 senegālieši. Bija stiprs vējš, augsti viļņi, un šādā nepiemērotā brīdī laivai sabojājās motors. Vēlu vakarā no laivas tika padots SOS signāls. Palīgā steidzās no Tunisas braucošais gāzvedējs „Gas Grouper”, uz kura gandrīz visa apkalpe bija Latvijas jūrniece, viņu vidū arī Maksims Boicovs. Pēc divu stundu brauciena gāzvedējs sasniedza neveiksmīgos jūrasbraucējus, uzņēma viņus uz kuģa un nākamajā rītā izsēdināja Sicīlijā.

Otrreiz Maksims Boicovs glābšanas operācijā piedalījās 2014. gadā, kad strādāja uz gāzvedēja „Gascobia”. Toreiz bēgli bija devušies jūrā ar koka laivu, kurā bija saspiedušies 240 (!) cilvēku. Arī viņiem brauciens beidzās laimīgi.

Trešā glābšanas operācija, kurā piedalījās Maksims, būdams gāzvedēja „Gas Manta” matrozis, notika šovasar. Lūk, ko viņš pastāstīja par Atlantijas okeānā pieredzēto:

– Mūsu gāzvedējs nodeva kravu Džorflasfaras ostā un, uzņēmis balastu, izbrauca Atlantijas okeānā, lai dotos uz Gibraltāru, kur bija paredzēts uzņemt degvielu un pēc tam turpināt ceļu uz Ukrainas krastiem pēc jaunas kravas. Lai ka apstākļi Atlantijā bija nepatīkami – septiņas balles stiprs ziemeļaustrumu





vējš dzina lielus viļņus. Kuģi pamatīgi šūpoja. Bija kapteiņa otrā palīga sardze. Divas stundas pirms ierašanās Gibraltārā mēs saņēmām kuģu vadības dienesta paziņojumu par divām avarējušām bēgļu laivām un lūgumu piedalīties to meklēšanā. Mani izsauca pie stūres, kuģa vadību uzņēmās kapteinis.

Aptuveni pēc pusstundas mēs pamanījām divas gumijas laivas ar trim cilvēkiem katrā. „Gas Manta” samazināja gaitu un centās piebraukt tuvāk, taču manevru apgrūtināja lielie viļņi. Mēs vēl nebijām paspējuši ar sava kuģa koprusu piesegt no vējaniecīgos peldlīdzekļus, kad viens no tiem apgāzās. Par laimi otrā laivā braucošie cilvēki rīkojās operatīvi un visus trīs ūdenī iekritušos nelaiimes brāļus ievilkā savā laivā.



Jāteic, ka bēgļi bija visīstākie sauszemes cilvēki, viņi nebija pat iedomājušies, ka vējš un straume viņus var iznest atklātā okeānā, kā tas bija noticis. Laivām pat nebija motora, cilvēki bija cerējuši Spānijas krastus sasniegt, iroties ar airiem.

Mūsu kapteinis paziņoja kuģu vadības dienestam, ka laivi piebraukt nevaram, varam vienīgi to piesegt. Pēc minūtēm trīsdesmit piesteidzās spāņu karakuģis, taču arī tam vētras dēļ neizdevās piekļūt gumijas laivai. Beidzot palīgā ieradās glābšanas kuteris un helikopters. Drīz vien visi seši marokāņi bija drošībā. Spāņu karakuģa komanda un kuģu vadības dienests pateicās mums par piedalīšanos glābšanas operācijā, un „Gas Manta” turpināja ceļu uz Gibraltāru.■

Vladimirs Novikovs



ISPS KODEKSS *POST FACTUM*

Pasaules jūrniecības nozari regulējošie likumdošanas akti parasti seko kādai katastrofai vai nelaimes gadījumam jūrā. Tā Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) un Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) tika radītas pēc „Titānika” katastrofas, kad gāja bojā pasažieri un apkalpes locekļi. Starptautiskā konvencija par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu (MARPOL) sekoja dažus gadus pēc nopietna naftas piesārņojuma, ko 1967. gada 18. martā izraisīja uz klintīm netālu no Sili salas uzskrējušais tankkuģis „Torry Canyon”.

Avārijas rezultātā jūrā starp Franciju un Angliju nonāca simti tūkstoši tonnu jēlnaftas. Tā kā tas bija pirmais šāda veida negadījums, nevienam nebija īstas nojausmas, kā reaģēt uz notikušo un tikt galā ar piesārņojumu, tāpēc glābšanas operācija radīja vēl lielāku postu nekā pati naftas noplūde. Divas



dienas Lielbritānijas Karaliskā gaisa flote bombardēja stāvošo kuģi cerībā to nogremdēt, vēlāk izrādījās, ka trešā daļa no 42 nomestajām bumbām nemaz nav trāpījusi mērķī. Izlijusi nafta dega, gaisā cēlās melni dūmi, piesārņojums arvien pletās plašumā, stiepjoties simtiem jūdžu tālumā un ar melnu zampu nokļālot smilšainās pludmales. Lai to visu apdzestu un šķīdinātu, apmēram 42 kuģi jūrā izgāza vairāk nekā 10 tūkstošus tonnu toksisku ķīmisko vielu, kas situāciju padarīja vēl ļaunāku, jo milzīgais ķīmikāliju daudzums nodarīja vēl papildu kaitējumu jūras videi. Bojā gāja vairāk nekā 20 tūkstoši putnu.

DZĪVE PIRMS 11. SEPTEMBRA

Ik dienas šķērsojot pasaules jūras un okeānus, tirdzniecības kuģi savieno visus pasaules krastus, ieiet ostās un atkal dodas ceļā. Tomēr viss nav tik vienkārši kā šķiet, jo visos laikos drošība jūrā ir bijusi apdraudēta. Nemieri, kari, pirātisms, kontrabanda, nelegāli pasažieri – ar to visu mūždien ir cīnījusies kuģošanas



nozare. Kuģu īpašnieki un jūrnieceības nozares asociācijas ir rakstījušas ieteikumus un izdevušas noteikumus, lai jūrniecekus pasargātu no iespējamām briesmām. Piemēram, Zviedrijas Jūras administrācija aukstā kara laikā visiem Zviedrijas kuģiem izsniedza instrukcijas, kā rīkoties krīzes apstākļos. Aptuveni pirms 30 gadiem IMO izstrādāja vadlīnijas rīcībai pirātisma skartajos rajonos un jau 1957. gadā tika pieņemta konvencija par nelegālajiem migrantiem, kas gan vēl joprojām nav stājusies spēkā. Lai arī bija centieni sākot jūrnieceības likumdošanu ar starptautisko konvenciju palīdzību, konkrētu norādījumu, kā rīkoties, lai aizsargātu kuģus un ostas no iespējamiem teroristu uzbrukumiem, pirms ISPS kodeksa stāšanās spēkā tā arī nebija.

Lai gan Merilendas universitātē izveidotā globālā terorisma datu bāze, kurā apkopotas ziņas par teroristu uzbrukumiem, sākot no 1970. gada, rāda, ka tieši teroristu uzbrukumi kuģiem un ostu iekārtām nav bijuši bieži un regulāri, tomēr daži no tiem ieguva visai plašu rezonansi plašsaziņas līdzekļos.

TIKAI DAŽI PIEMĒRI

■ Portugāles luksusa kruīza lineris „Santa Maria” tiek uzskatīts par pirmo jūras terorisma upuri: 1961. gada 22. janvārī 24 kreisie portugāļu teroristi nolaupīja kuģi ar 600 pasažieriem un 300 apkalpes locekļiem. Teroristi padevās, kad tiem tika dots politiskais patvērums Brazīlijā.

■ 1973. gada martā, dažus gadus pirms pilsoņu kara uzliesmojuma Libānā, palestīniešu teroristi ievietoja spridzekli Grieķijas pasažieru kuģī „Sounion”, kad tas atradās dokā. Teroristu mērķis bija uzspridzināt kuģi kopā ar pasažieriem jūrā, bet, pateicoties zviedru slepeno aģentu operatīvai rīcībai, pasažieru iekāpšana kuģī tika aizkavēta un kuģis nogrima Beirūtas ostā.

■ 1985. gada oktobrī četri teroristi no Palestīnas atbrīvošanas tautas frontes Vidusjūrā nolaupīja pasažieru kuģi „Achille Lauro”. Viņi nogalināja kādu vecāka gadagājuma amerikāni un pēc divām sarunu dienām, kad tika solīts politiskais patvērums Tunisijā, pameta kuģi. Tomēr ASV kara lidmašīnas piespieda teroristus nogādāt Itālijā.

■ Irānas un Irākas kara laikā no 1980. līdz 1988. gadam Persija licī teroristi uzbruka 340 tirdzniecības kuģiem un nogalināja vairāk nekā 400 jūrnieceku. To mēdza dēvēt par *Tanker War*.

■ Pilsoņu kara laikā starp Šrilankas valdību un „tamilu tīģeriem” tamilu jūras brigādes tika apsūdzētas par teroristiskiem uzbrukumiem un vairāku kuģu, tostarp „Mona” (1995. gada augusts), „Princes Wave” (1996. gada augusts), „Athēna” (1997. gada maijs), „Misen” (1997. gada jūlijs), „Morong Bong” (1997. gada jūlijs) un citu nolaupīšanu Šrilankas ūdeņos.

■ 2000. gada oktobrī ar sprāgstvielām piekrauts neliels kuģis, ko komandēja „Al-Qaeda” pašnāvēnieki, skāra ASV Jūras kara flotes iznīcinātāju. Uzbrukumā tika nogalināti 17 jūrnieceki un ievainoti vēl 42.



NOTIKUMS, KAS MAINĪJA PASAULI

2001. gada 11. septembrī notika cilvēces vēsturē vērienīgākais terora akts. 11. septembra rītā 19 teroristi, kas bija saistīti ar „Al-Qaeda”, nolaupīja četras pasažieru lidmašīnas un izmantoja tās kā ieroci pret civiliem un militāriem objektiem ASV, lidojumā taranējot šos objektus. Šajā dienā tika iznīcināti slavenie Dviņu torņi Ņujorkā.

ISPS kodeksa rašanās pamats atšķirībā no citiem jūras likumdošanas stūrakmeņiem neatradās jūrā, bet gan krastā, un tas tika izstrādāts, lai aizsargātu starptautisko sabiedrību pret terorismu.



Tāpat kā daudzi jauni noteikumi un regulējumi, arī ISPS sākotnēji saskārās, maigi sakot, ar visai jūtamam skepsi, un IMO satrauca šāda attieksme. Pēc IMO rīcībā esošās informācijas, divas nedēļas pirms ISPS kodeksa stāšanās spēkā (2004. gada 1. jūlijs) tikai 9,2% no 20 722 inspicētajiem kuģiem bija ieguvuši ISPS prasībām atbilstošu sertifikātu, bet dokumentus izvērtēšanai par kuģu atbilstību ISPS prasībām bija iesnieguši vien 57,5% no visiem kuģiem. Ziņas bija sniegušas 35 valstis, kuru flote veidoja 83% bruto tonnāžas un 65% no pasaules tirdzniecības flotes kuģu skaita.

Ar ostām situācija bija vēl biedējošāka – no 5578 inspicētām ostām un termināļiem sertifikātu saņēma 5,4% un 23% bija iesnieguši plānus.

Jaunā kodeksa reāla iedarbināšana noteiktajā datumā bija apdraudēta.

IMO tā laika ģenerālsekretārs Mitropoulos taktiski, bet nepārprotami deva mājienu, ka steidzami jāveic nepieciešamie pasākumi, līdz pat drakoniskiem, lai kaut pēdējā brīdī pagūtu stāvokli labot. Ja tas nenotiks, situācija pēc 1. jūlija pasliktināsies tik jūkami, ka pasaules kuģniecība var piedzīvot satricinājumu, kas stipri vien atsauksies arī uz pasaules ekonomiku.

Savukārt „Lloyds's Register” brīdināja, ka, pirms izsniegt sertifikātu, kuģi tiks pilnībā pārbaudīti, lai pārliecinātos par to atbilstību ISPS kodeksam.

PIRMIE DESMIT TIE GRŪTĀKIE

Tagad, vairāk nekā 11 gadus pēc kodeksa stāšanās spēkā, ISPS ir akceptēts un ieguvumi no tā tiek atzinīgi vērtēti. Aizvien gan vēl izskan jautājums, vai tiešām kodekss palīdz cīnīties pret terorismu, ja gan 2005., gan 2010. un 2013. gadā notika teroristu uzbrukumi kuģiem, par kuriem atbildību ir uzņēmušies teroristiskie grupējumi „Abdullah Azzam”, „Al-Qaeda” un „Al-Furgan”, tomēr kā



ieguvums ir vērtējama jūrniecības nozares lielāka izpratne par drošību, un regulāra un principiāla kontrole ir viens no efektīvākajiem mehānismiem drošības noteikumu ievērošanas nodrošināšanā.

ISPS KODEKSA IZPILDE DAŽOS SKAITĻOS UN FAKTOS

■ No visiem ostas valsts kontroles aizturētajiem kuģiem aptuveni 10,5% tiek aizturēti drošības noteikumu pārkāpumu dēļ: Melnās jūras MoU – 6,6%, Parīzes MoU – 8,7%, Tokijas MoU – 4,4%, ASV Krasta apsardze (USCG) – 45,7%.

■ No šiem aizturētajiem kuģiem 4,6% ir jaunāki par pieciem gadiem, 18,1% ir no pieciem līdz 14 gadiem, 77,3% – 15 gadu un vairāk.

■ Aptuveni 45% no visiem par drošības pārkāpumiem aizturētajiem ir piecu karoga valstu – Panamas, Krievijas Federācijas, Kambodžas, Korejas un Gruzijas – kuģi.

■ Augstākais ISPS kodeksa pārkāpumu īpatsvars ir sauskravas kuģiem (45,2%). Spriežot pēc statistikas datiem, jo lielāks kuģis, jo mazāk pārkāpumu. Visdrošākie ir konteinerkuģi, tankkuģi, tiem seko pasažieru kuģi.■



LATVIJA IEVĒRO ISPS KODEKSA PRASĪBAS

Pēc tam, kad 2001. gada 11. septembrī notika teroristu uzbrukums Dvīņu torņiem Amerikā, pasaulē aktuāls kļuva drošības jautājums, jo visi apzinājās, cik trausla ir drošība un cik ātri viss var mainīties. 2002. gada decembrī IMO jau pieņēma izstrādāto dokumentu, un bija nepieciešams tikai gads un daži mēneši, lai tas kļūtu par kuģu un ostu dzīves neatņemamu sastāvdaļu. ISPS kodekss sāka darboties 2004. gada 1. jūlijā, un tas ir līdz šim visātrāk izstrādātais un ieviestais starptautiskais jūrniecības likumdošanas akts. Latvijas Jūras administrācija īsteno ISPS kodeksa darbības uzraudzību Latvijas ostu iekārtās un uz Latvijas ostās ienākošajiem kuģiem. Eksperts kuģu un ostu aizsardzības jautājumos HARIJS ARNICĀNS Latvijas Jūras administrācijā sāka strādāt 2003. gadā, kad līdz ISPS kodeksa ieviešanai bija palikuši deviņi mēneši.

„Sākām no nulles un, lai viss būtu kārtībā līdz ISPS kodeksa ieviešanai 2004. gada 1. jūlijā, nereti vajadzēja strādāt arī pa naktīm, jo bija jāapstrādā visai apjomīgs materiālu daudzums,” atceras Harijs. „Rīgā un Ventspilī jau padomju laikos ir darbojusies ostu aizsardzības sistēma, to realizēja Iekšlietu ministrijas Transporta milicijas pārvalde, kas nodrošināja pilnu ostu aizsardzības kompleksu. Protams, tolaik bija citi uzdevumi, bet pats galvenais – nepieļaut cilvēku iekļūšanu ostā un izkļūšanu no tās, kā arī likumpārkāpumu novēršana un izmeklēšana.”

1990. un 1991. gadā, kad veidojās neatkarību atguvušās Latvijas saimniecības, pārvaldes un aizsardzības sistēma, bija viedoklis, ka visi ostas norobežojošie žogi ir nojaukami, bet, kamēr par to sprieda un strīdējās, pieņāca 2001. gads, kad atkal aktuāls kļuva ostu norobežošanas jautājums, ko pieprasīja ISPS kodekss.

– Kā, jūsprāt, pēc vairāk nekā desmit gadiem izskatās tik ātrā tempā izstrādātais un pieņemtais ISPS kodekss?

– Kodeksā šo gadu laikā tikai vienu reizi ir bijušas nebūtiskas izmaiņas, kas attiecas uz pierakstu dokumentiem.

– Vai tas nozīmē, ka ir ļoti labi uzrakstīts dokuments, kam nav vajadzīgi labojumi, vai arī neviens neuzdrošinās to atvērt labošanai?

– Man ir konkrēta militārā dienesta pieredze, tāpēc es redzu, no kurienes šim dokumentam *aug kājas*, un tas ir no amerikāņu militārajām aprindām. Ņemot vērā apbrīnojamus tempus, kādos dokuments tika izstrādāts, apspriests un apstiprināts, protams, tajā ir ieviesušās dažādas kļūdas, par kurām Eiropas



Savienības dalībvalstis jau vairākkārt ir diskutējušas. Esam konstatējuši, ka nepilnības ir, un jau divus gadus notiek sarunas par to, ka kodekss būtu jāpārstrādā, bet tālāk par runāšanu neviens tā arī nav ticis. Ja runājam par Latviju, tad esmu pārliecināts, ka mums ir izdevies izveidot struktūru, kas tiešām nodrošina ISPS kodeksa darbību, jo kodeksa prasību izpildīšanā, nedibinot jaunas struktūras, tālredzīgi iesaistījām tādas valsts iestādes kā Valsts un ostas policiju, Drošības policiju, Valsts robežsardzi, muitu un noteikumus rakstījām tā, lai visu šo iestāžu sistēmas darbotos kopā ar mūsu sistēmu.

– Viena lieta ir dokuments, kas uz papīra ļoti labi izskatās, bet vai arī reāli viss ir tik labi, kā uzlikts uz papīra? Kā mūsu ostu un arī ostās ienākošo kuģu iekārtas atbilst drošības prasībām?

– Ir vairāku veidu pārbaudes, ko veicam ostu iekārtām, lai pārliecinātos, kā tās darbojas. Tiek veiktas sākotnējās un ikgadējās pārbaudes, reizi piecos gados ir atjaunojošās pārbaudes, kad beidzas izsniegtā sertifikāta termiņš.

– Vai ir nepieciešamas ikgadējās pārbaudes, ja ostu iekārtu sertifikāts ir izsniegts uz pieciem gadiem?

– Paudīšu savu personisko viedokli, jo pats esmu strādājis ostu drošības sistēmā. Lieliski zinu, ko un kā domā un dara ostu apsardzes sistēmā strādājošs cilvēks – no cikiem līdz cikiem viņš domā vienā veidā un no cikiem sāk domāt savādāk, tāpēc esmu pārliecināts, ka reizi gadā pārbaudēm jābūt noteikti, kā arī vēl jāveic negaidītas papildu pārbaudes. Cilvēks pēc savas dabas ir slinks, piedevām apsardzes firmās cilvēkiem ir liela slodze, kas, protams, ietekmē darba kvalitāti. No 2015. gadā Latvijas ostās veiktajām pārbaudēm 58 procenti iekārtu atbilst ISPS prasībām, 22 procenti atbilst, bet ir uzdots novērst trūkumus, un



divdesmit procenti prasībām neatbilst. Ja ir zināms konkrēts laiks, kad inspektori ieradīsies ostas iekārtā uz pārbaudi, un ja arī tad ostu iekārtas neatbilst drošības prasībām, tad tas tikai liecina par vadības attieksmi pret šo prasību ievērošanu. Esmu pārliecināts, ka ar atbildīgu vadības attieksmi var panākt normālu apsardzes dienestu darbību. Ja kādas ostas kompānijas direktors, galvenais inženieris vai galvenais grāmatvedis, iebraucot ostas iekārtā, respektē caurlaides prasības un uzrāda dokumentus, tas, pirmkārt, rāda piemēru padotajiem un, otrkārt, liecina arī par civilizētu attieksmi un noteiktās kārtības ievērošanu. Bet, ja priekšnieks piebrauc melnā džipā ar tumšiem stikliem un ir pārliecināts, ka uz viņu drošības noteikumi neattiecas, tad tur labu rezultātu acīmredzot nav ko gaidīt. Galvenā neatbilstība ISPS kodeksa noteikumiem ir nepietiekama piekļuves kontrole: netiek pārbaudīti dokumenti, cilvēks ostā var iekļūt arī ar svešiem dokumentiem. Mēs, gatavojot inspekcijas ziņojumu, norādām uz trūkumiem, bet ostu iekārtu atbildīgajiem speciālistiem ir jāizstrādā prasībām atbilstoša un strādājoša sistēma. Vienalga, vai tā ir divu sargu sastāvā, vai sastāv no sarga un videokamerām, vai vēl kāds cits variants, bet svarīgi, lai būtu ievērotas visas drošības prasības. Ja mēs, piemēram, redzam, ka ostas iekārtu divdesmit četras stundas apsargā tikai viens cilvēks, tad skaidrs, ka viens cilvēks nav spējīgs to paveikt.

Vēl ļoti būtiska ir personāla apmācība, ko ostas iekārtas ne vienmēr veic noteiktajos termiņos. Mēs strādājam, lai ieviestu sistēmu, ka šāda apmācība tiks īstenota Jūras administrācijā, bet pašlaik to dara SIA „SC Group” un AS „G4S”, kurām ir piešķirts atzītās aizsardzības organizācijas statuss.

UZZIŅAI

80% no visas ostu iekārtu aizsardzības attiecas uz piekļuves kontroli: žogs, žoga kvalitātes uzraudzība, caurlaides režīms, re-aģēšana pārkāpumu gadījumos. Ja visas šīs lietas ir kārtībā, tad 80% no ISPS kodeksa prasībām attiecībā uz ostu iekārtu drošību var uzskatīt par izpildītām.

PASTĀSTS PAR MELNO DŽIPU

Melns džips ar tumšiem stikliem ie brauc ostas teritorijā. Caurlaides vīriem uz stingrāko noteikts džipu nepārbaudīt, jo tur brauc pats kompānijas direktors. Pēc kāda laika melnais džips ar tumšajiem stikliem no ostas atkal izbrauc un, protams, kā jau noteikts un kā jau vienmēr – netiek pārbaudīts. Ja jau direktors ir ie braucis, kāpēc lai viņš atkal nebrauktu laukā? Barjera paceļas, barjera nolaižas, un mašīna ir prom. Tikai pēc brīža atklājas, ka ostā ie brauca direktors, bet no ostas ar viņa mašīnu izbrauca kāda nenoskaidrota persona. Morāle: arī lielajiem priekšniekiem vienmēr vajag ievērot noteikumus.

– Vai varat mūs visus nomierināt un teikt, ka Latvijas ostas ir drošas un atbilst ISPS kodeksa prasībām, un pastāstīt, kā šie drošības standarti tiek ievēroti citur Eiropā?

– Latvijā ir sešas ostas, kas visas atbilst ISPS kodeksa prasībām. Mūsu lielajās ostās katrā ir atšķirīga drošības uzraudzības sistēma un metodes, kā tiek



nodrošināta ISPS kodeksa prasību izpilde, bet tā tiek nodrošināta. Pavisam cita aina ar ISPS kodeksa prasību ievērošanu ir daudzviet Eiropā. Patiesībā Eiropu nosacīti var iedalīt vismaz četros reģionos: viens ir Viduseiropa, otrs Dienvideiropa, trešais Skandināvija, ceturtais ir Latvija, Lietuva, Igaunija un Polija, un katrā no tiem ir sava specifika un ļoti atšķirīga, pat unikāla situācija ar reālo apdraudējumu kaut vai saistībā ar terorismu un pēdējā laikā samilzušo problēmu – nelegālajiem migrantiem un bēgļiem. Ja ieskatās IMO mājas lapā, tad mūsu nosauktā pirmā un otrā reģiona ostās bieži vien tiek deklarēts, ka ar ISPS kodeksa ieviešanu viss ir kārtībā un ostas atbilst ISPS kodeksa prasībām, bet reāli uz vietas praktiski tiek konstatēts, ka daudzas no šīm ostām diemžēl neatbilst drošības prasībām vai arī tur vispār nav ieviesti nekādi standarti *safety* un *security* līmenī. Piemēram, kuģi tiek krauta krava, bet tajā pašā laikā cilvēki ar maziem bērniem staigā zem strādājošiem lielajiem ostas celtniem, nav žogu, nav cilvēku, kas veic ISPS kodeksa prasību uzraudzību. Bet attiecībā uz šīm ostām netiek izvirzītas nekādas pretenzijas. Vēl kādu piemēru par drošības standartu izpratni var minēt saistībā ar kādas no Latvijas ne tik tālu esošas valsts ostām, kas arī, atbilstoši IMO mājas lapā norādītajai informācijai, atbilst ISPS kodeksam, bet reāli vienīgs, kas nodrošina kodeksa prasības, ir plakāts trijās valodās, kurā rakstīts, ka šī teritorija atbilst ISPS kodeksa prasībām un neskaidrību gadījumā jāzvana uz tādu un tādu numuru. Vēl kādā citā pasažieru ostā ar dzeltenu krāsu novilkta svītra uz asfalta, kas it kā norobežo šo īpaši apsargājamo teritoriju un ierobežo cilvēku piekļuvi ostai. Ja vēl pirms neilga laika kāds varēja atļauties būt labticīgs un domāt, ka svītra uz asfalta kādu attur no piekļūšanas ostai, tad tagad sakarā ar bēgļu pieplūdumu šajā valstī viss ir mainījies. Bail pat iedomāties, kas un cik ļoti var mainīties tuvākajā nākotnē, bet tas jau ir cits temats. Rezumējot ISPS kodeksa prasību ievērošanu Eiropā, varu teikt, ka esmu nepatīkami pārsteigts par trūkumiem šo prasību realizācijā. Diemžēl Eiropā nav vienotas pieejas ISPS kodeksa lietošanā.

– Ja runājam par nosacīto Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Polijas reģionu, vai arī šeit varētu rasties kāds apdraudējums?

– Arī šajā reģionā dažu pēdējo mēnešu laikā bēgļu un nelegālo migrantu kontekstā situācija ir mainījusies, jo mēs nedzīvojam nošķirti no Eiropas un pārējās pasaules. Kas attiecas uz Latvijas ostām, tad varu teikt, ka mums nav par ko kaunēties, jo te tiek ievērotas ISPS kodeksa prasības. Pie mums ir bijuši arī pārbaudītāji, kuri norādījuši uz trūkumiem, kas gan nedaudz pārsteidz, ja vērtējam Latvijas ostas uz Eiropas kopējā fona. Bet tā jau ir veca patiesība: kur ir ieviesta sistēma, tur ierodas pārbaudītāji, lai atklātu nepilnības. Ja šāda sistēma nav ieviesta, tad uz turieni pat nav vērts braukt. Tomēr statistika ir nepielūdzama: tajās ostās, kur nav pienācīgas kontroles, ostu teritoriju šķērso ievērojams bēgļu, ieroču un narkotiku apjoms.



– Kāda situācija ar kontrabandas kravām ir Latvijā?

– Latvijas ostās ir robežsardze, muiža un drošības policija, kas godīgi veic savus pienākumus. Robežsargi atklāj gadījumus, kad uz kuģa kāds vēlas nokļūt ar neatbilstošiem vai viltotiem dokumentiem, reizēm tiek atrastas cigaretes un retu reizi arī nelielā apjomā narkotikas.

– Kas notiktu, ja es, piemēram, staigātu pa ostas teritoriju un fotografētu? Vai man vispār kāds pievērstu uzmanību?

– Ostas aizsardzības noteikumos ir rakstīts, ka drīkst fotografēt, ja tas ir saskaņots, tāpēc es jūsu vietā vispirms saņemtu šādu atļauju. Bet domāju, ka apmēram piecu minūšu laikā kāds noteikti pie jums pienāks un vairāk vai mazāk maigi jūs aizvedīs uz apsardzes telpām, lai noskaidrotu lietas apstākļus. Īpaši tas attiecas uz kritiskās infrastruktūras objektiem, kuru uzraudzību veic arī drošības policija, un tad darīšana var būt ar vīriem *pelēkos vadmalas svārkos*. Ostās nosacīti ir četru kategoriju objekti: pasažieru terminālis, naftas un gāzes termināļi, konteinertermināļi un pārējie, un uz katru no tiem attiecas savas īpašās prasības. Piemēram, naftas un gāzes termināļi tiek klasificēti kā īpaši infrastruktūras objekti, tāpat arī konteinertermināļi, caur kuriem iet arī militārās kravas.

– Vai jūsu resursi ir pietiekami, lai veiktu uzraudzību?

– Jūras administrācijā strādā divi inspektori un viens eksperts, kas Latvijas ostās nodrošina ISPS kodeksa uzraudzību. Lielu darbu veic Jūras spēku krasta apsardze. Tagad varam būt apmierināti, ka 2003. gadā bijām pietiekami tīlredzīgi un izveidojām sistēmu, kas tagad labi funkcionē, sevi attaisno un ļauj pilnvērtīgi izmantot esošos resursus – Jūras administrāciju, Drošības policiju, robežsardzi, muižu un citas struktūras, lai pildītu ISPS kodeksa prasības.

30. septembrī Latvijas Jūras administrācijā notika administrācijas speciālistu un mazo ostu – Pāvilostas, Rojas, Mērsraga, Engures, Jūrmalas, Skultes, Salacgrīvas pārstāvju tikšanās, lai pārrunātu ar ISPS kodeksa prasību izpildi saistītus jautājumus.

Lielajās ostās Rīgā, Ventspilī, Liepājā sanāksmes par kuģu un ostu aizsardzības jautājumiem notiek regulāri, turpretī tikšanās ar mazo ostu speciālistiem notika pirmo reizi. Sarunu gaitā tika panākta vienošanās, ka turpmāk arī mazajās ostās tiks organizētas sanāksmes, kurās JA kuģu un ostu aizsardzības inspektori konsultēs ostu speciālistus par aizsardzības jautājumiem. Pirmā šāda sanāksme plānota 12. novembrī Skultē, pēc tam 26. novembrī Mērsragā.

JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks skaidro, ka nepieciešamību aktualizēt kuģu un ostu aizsardzības jautājumus nosaka drīzumā gaidāmā Āfrikas un Āzijas bēgļu uzņemšana, jo pastāv iespēja, ka Latvijā izmitinātie bēgļi varētu meklēt ceļus, kā nokļūt ekonomiski attīstītākajās Eiropas valstīs.■



MLC 2006. KAS MAINĪJIES PĒC KONVENCIJAS RATIFIKĀCIJAS?

2012. gada 20. augustā Filipīnas un Krievija ratificēja Starptautisko konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC), un, tā kā bija sasniegta kritiskā masa – konvenciju bija ratificējušas nepieciešamās 30 valstis, tā 2013. gada 20. augustā stājās spēkā. Konvencijas ratifikācijas process aizsākās 2006. gadā, Latvija tai pievienojās 2011. gada 28. aprīlī.

UZZIŅAI

MLC uzskata par ceturto pilāru līdzās Starptautiskajai konvencijai par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS), Starptautiskajai konvencijai par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL) un Starptautiskajai konvencijai par jūrnieku sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu (STCW).

IMO uzskata, ka konvencija uzlabo darba apstākļus vairāk nekā 1,2 miljoniem jūrnieku visā pasaulē. Kā ir patiesībā? Jūrnieki un arī viņu darba devēji atzīst, ka tas nav tik viennozīmīgs jautājums, un gan jūrniekiem, gan kuģu īpašniekiem uz šo jautājumu ir katram sava atbilde.

Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) Integrācijas politikas grupas vadītājs Roberts Kilohs atzīst, ka gadu pēc MLC konvencijas ieviešanas ir aptaujāts liels skaits jūrnieku. Kopumā viņi ir informēti par pašu konvenciju, bet īsti nezina, kā no tās gūt reālu labumu. Daudzi atzīst, ka viņu darbā un sadzīvē nekas nav mainījies. Kilohs ir pārliecināts, ka darba devēji maz informē savus jūrniekus par viņu tiesībām un arī paši jūrnieki par savām tiesībām interesējas visai maz. Nereti arī kuģu īpašnieki tikai virspusēji pārzina savus pienākumus.

R. Kilohs: „Tā nu iznāk, ka MLC ir izaicinājums kontrolētājiem, jo tieši viņiem jātiecas galā ar jautājumiem par to, kādas attiecības ir kapteinim ar kuģa īpašnieku, vai uz kuģa ir noslēgts koplīgums un vai katram apkalpes loceklim ir darblīgums.”

Kāds kapteinis reiz teica: „Kuģošanā jūs daudz ko nemaz nevarat paredzēt. Tā ir daba, kas mums diktē savus noteikumus.”

2015. gada 1. janvārī Konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC) bija ratificējušas 65 valstis, kas pārstāv 80% no pasaules flotes, un tas sniedz aizsardzību vairāk nekā 1,2 miljoniem jūrnieku pasaulē. Šis dokuments konsolidē 65 starptautiskus darba standartus, kas attiecas uz jūrniekiem un ir bijuši pieņemti 80 gadu laikā, un ir uzskatāms par globālu instrumentu, lai uzlabotu kuģošanas kvalitāti.

2014. gada 20. augustā, gadu pēc MLC stāšanās spēkā, Parīzes saprašanās memoranda (PM) valstīs par trūkumiem saistībā ar MLC izpildi bija aizturēti 113 kuģi – 17,4% no PM 649 kuģiem. Pirmajā gadā pavisam bija reģistrēti



46 798 trūkumi vai pārkāpumi, un 7,4% no tiem bija saistīti ar MLC konvencijas prasību neievērošanu.

Galvenie aizturēšanas iemesli bija algas savlaicīga neizmaksāšana jūrniekiem (39,5%) un algas līmeņa neatbilstība (28,6%). Seko veselības aprūpes un darba drošības, pārtikas kvalitātes un ēdināšanas noteikumu pārkāpumi, kā arī prasībām neatbilstoši sadzīves apstākļi.

DAŽI RAKSTURĪGĀKIE PIEMĒRI

Tikai 2015. gada janvārī vien Lielbritānijas ostās aizturēja 13 kuģus, no tiem deviņus par MLC konvencijas pārkāpumiem, galvenokārt jūrniekiem neizmaksātas darba algas dēļ. Tāpat uz kuģiem nebija noslēgti darba līgumi, bija pārkāpti darba drošības noteikumi. Par rekordistu kļuva Antigvas un Barbudas karoga kuģis „Natali”, uz kura atklāja 20 pārkāpumu, no kuriem seši bija pietiekami nopietni, lai kuģi arestētu.

2015. gada janvārī Japānas valsts ostas kontroles inspektori aizturēja Kambodžas karoga kuģi „Samarga”, jo apkalpei divus mēnešus nebija izmaksāta alga 60 tūkstošu dolāru apmērā, bet Vladivostokas ostā aizturēja Belizas karoga kuģi „Pattana”, kur darba algas parāds apkalpei bija 100 tūkstoši dolāru.



„Pattana”.

Starptautiskā Transporta darbinieku federācija un Austrālijas Jūras drošības pārvalde uz trim mēnešiem aizturēja konteinerkuģi „Vega Auriga” ar Libērijas karogu par apkalpei neizmaksāto četru mēnešu algu un filipīniešu jūrniekus nosūtīja mājās. Libērijas Starptautiskā kuģu reģistra Jūras operāciju un standartu nodaļas vadītājs Deivids Pasko gan presei bija lepni paziņojis, ka „Libērijas sniegtie MLC gada pārskati parāda Libērijas vadošo lomu MLC konvencijas īstenošanā. Libērija ir izveidojusi ļoti efektīvu jūrnieku darba apstākļu pārbaudes un sertificēšanas sistēmu. Mēs esam lepmi, ka varam aizsargāt savus jūrniekus. Astoņdesmit piecos procentos gadījumu Libērijas karoga kuģu pārbaudēs pārkāpumi nav atklāti.”



„Vega Auriga”.

Austrālijas ostā uz trim mēnešiem aizturēja arī vācu kompānijas „Vega Reederei” kuģi, kuru Austrālijas Jūras drošības pārvalde gada laikā jau bija aizturējusi trīs reizes gan par algu neizmaksāšanu, gan sadzīves apstākļu pārkāpumiem, gan paša kuģa slikto tehnisko stāvokli.



Visbeidzot vēl viens piemērs: ITF Īrijas koordinators Kens Flemings pārbaudes laikā atklāja pārkāpumus uz Vācijai piederošā kuģa „Philip”: kapteinis kompānijas vadības vārdā bija līcis apkalpei parakstīties algu sarakstā par saņemtu darba samaksu, lai gan patiesībā alga pilnībā nebija izmaksāta, jo kuģa īpašnieku bija piemeklējušas finansiālās grūtības. Šāda prakse, kad apkalpe parakstās par patiesībā nesaņemtu atalgojumu, ir uzskatāma par rupju MLC konvencijas pārkāpumu.

BIEŽĀK UZDOTIE JAUTĀJUMI MLC KONVENCIJAS SAKARĀ

■ Vai jūrnieku darba līgumam (JDL) ir jābūt angļu valodā?

Darba līgumam ir jābūt kuģa darba valodā (kuru noteicis kuģa īpašnieks) un angļu valodā.

■ Vai JDL ir jābūt papīra formātā?

Nē, tas var būt pieejams elektroniskā versijā, bet tas jāparaksta abām pusēm.

■ Vai uz kuģa jābūt kolektīvajam darba līgumam (KDL)?

Jā, ja tas veido visu jūrnieka darba līgumu vai daļu no tā. Kuģa īpašniekam ir jānodrošina, lai uz kuģa ir KDL eksemplārs vai elektroniskā versija. KDL ir pakļauts ostas valsts kontrolei, tāpēc tam jābūt angļu valodā.

■ Vai darba līgumā jānorāda jūrnieka dzimšanas vieta?

Jā, dzimšanas vietai ir jābūt norādītai.

■ Vai jūrniekam ir iespēj piekļūt mēneša algas pārskatam?

Jā. Kuģa īpašnieka pienākums ir jūrniekam izsniegt darba samaksas aprēķinu. Tas var būt elektroniskā formātā.

■ Vai jūrnieks vienmēr saņem atpūtas stundu grafiku tabulas papīra formātā?

Jā, katra mēneša beigās jūrniekam jāsaņem kapteiņa vai kapteiņa pilnvarotas personas parakstīta atpūtas stundu tabulas kopija, kas jāparaksta arī pašam jūrniekam.

■ Vai jūrniekam atļauts nestrādāt savas valsts svētkos?

Jūrnieki strādā atbilstoši darba grafikam, tai skaitā arī valsts svētku dienās, kas ir norādītas darba līgumā.■



LAI GAN ĀFRIKĀ IR SILTĀK, MĀJĀS TOMĒR LABĀK!

Pirms dažiem mēnešiem Latvijas jūrniece, kuģa vecākais mehāniķis SERGEJS KUZŅECOVŠ kopā ar kapteini rumāni Danielu Stefanu Radu tika sagrābti Nigērijas ostā Sapelē. S. Kuzņecovš stāsta par piedzīvoto.

– Panamas karoga tankkuģis, uz kura strādāju, pēc tagadējām mērauklām ir pavisam mazs. Mēs uzņēmām naftas produktus Lomes ostā Togo un vedām uz Nigērijas ostu Sapeli. Pābraucieni ilga 20 stundas. Sapelē kravu pārsūkņējām liellaivās vai krasta tvertnēs.

Tankkuģa ierindas sastāvs bija indieši un nigērieši, komandējošais sastāvs – eiropieši, jūrniece no Krievijas, Ukrainas, Rumānijas un Latvijas.

PĒKŠŅŠ UZAICINĀJUMS

Tātad stāvam Sapelē, notiek izkraušana. Pēkšņi uz kuģa uzkāpj nigērietis un nāk pie manis: jūs, vecākā mehāniķa kungs, lūdz nokāpt krastā, lai atrisinātu kādu ar izkraušanu saistītu jautājumu. Neilgi pirms tam tieši tāpat bija uzaicināts mūsu kapteinis: kāds krastā gribot ar viņu aprunāties par kravas operācijām. Kapteinis aizgāja pulksten vienos, bet pusdivos uzaicināja arī mani.

Patiesībā tas bija tikai iegāns, lai mūs dabūtu nost no kuģa. Mūsu kuģis bija ar Panamas karogu, un nevienam nebija tiesību mūs ar varu no kuģa nocelt.

Par uzaicinājumu nokāpt krastā, lai aprunātos par izkraušanu, nemaz nebrīnījās, jo man mūždien bija, ja tā var sacīt, konflikti ar krasta dienestiem par kravas operācijām: viņi pieprasīja iedarbināt iespējami vairāk sūkņu, lai paātrinātu izkraušanu. Nodomāju, ka arī šoreiz tieši par to runāsim.

Piestātnē iegājis birojā, redzu, ka tur sēž par termināļa apsardzi atbildīgais *security manager* Henrijs Rasels.

PAZUDUŠAS 80 TONNAS KRAVAS!

Tad nu Rasels man pavēsta, ka pirms mēneša termināli pazudusi krava. Es esmu vecākais mehāniķis, par kravas operācijām neatbildu, bet labi zinu, ka nekādas pretenzijas pret kuģi nav bijušas, visi kravas dokumenti ir laikus noformēti, arī termināļa pārstāvji tos ir parakstījuši.

Taču apsargs Henrijs Rasels, pat neuzklausot nekādus paskaidrojumus, dod rīkojumu mani aizturēt. Ne policisti, bet ar kalašņikoviem bruņojušās termināli strādājošās civilpersonas aizveda mani uz istabu it kā viesu namā turpat termināļa teritorijā. Par viesu namu gan to būtu grūti nosaukt – visapkārt tarakāni,



ķirzakas, zirnekļi un citi „saimnieki”. Tur aiz slēgtām durvīm es „viesojos” sešas stundas.

Pretējā istabā bija ielēgts mūsu kapteinis, rumānis Daniels Stefans Radu. Rasels vecākajam policistam paskaidroja, ka kapteinis un vecākais mehāniķis apcietināti par tankkuģa 80 tonnu kravas pazušanu, te, lūk, esot ziņojums (starp citu, mums nebija ne jausmas, kas to uzkrīcelējis).

PAMATA ARESTĒT NAV, BET...

Policists atbildēja, ka viņam nav pamata mūs arestēt, jo nav nekādu tiešu pierādījumu, tie papīreļi, ko kāds sacerējis, neesot nekādi dokumenti. Policisti devās prom, par spīti veselajam saprātam atstādami mani un kapteini mūsu nolaupītāju nagos. Uz

kuģi mūs nelaida, mēs nevarējām paņemt savas personiskās mantas. Mūsu kajītes apsargi pamatīgi izvandīja, acīmredzot meklēja naudu, pēc tam mūsu mantas tika izmestas piestātnē, un mūs aizveda uz tādu kā cietuma tipa viesnīcu Vari pilsētā. Viesnīcas personālam attiecībā uz mums tika doti stingri rīkojumi, katrs mūsu solis tika uzraudzīts. Mēs bijām pilnīgi neaizsargāti, zuda cerības saņemt jebkādu palīdzību.

Pēc četrām viesnīcā pavadītām dienām mēs sacēlām traci: ar kādām tiesībām mūs te tur?! Neilgi pirms tam kuģa aģents pievāca mūsu pases, it kā lai nopirktu lidmašīnas biļetes, nokārtotu visas formalitātes un nosūtītu mūs mājās. Bet tā bija tukša runāšana. Mēs paudām sašutumu, draudējām vērsties savu valstu ārlietu ministrijās, Starptautiskajā Transporta darbinieku federācijā, citās iestādēs un organizācijās, bet aģents izsauca nigēriešu ostas policiju, kas sākotnēji bija ieradusies termināli. Šoreiz mūs nopratināja par to pašu „80 tonnu kravas zādzības” faktu un ierosināja krimināllietu. Kā mums pēc tam paskaidroja Nigērijas Militārās jūras policijas pārstāvji, ostas policijai nebija tiesību ierosināt krimināllietu un atņemt mums pases. Tas nav šīs struktūras kompetencē.

AR MOTORIKŠU UZ LIDOSTU!

Mums bija vajadzīgi sakari, vajadzēja kaut kur sadabūt telefona kartes. Mēs drikstējām staigāt pa viesnīcu un pagalmu, un šo pastaigu laikā bijām



ievērojuši, ka divas reizes dienā pāri lido lidmašīna ar izlaistām šasijām. Tas nozīmēja, ka netālu ir lidosta un mums tik nepieciešamie sakari.

Tātad jātiek līdz lidostai. Izstrādājām bēgšanas plānu. Tobrīd jau labi zinājām, ka katru rītu no pulksten 8.00 līdz 8.15 notiek pārslēgšanās no rezerves baterijām uz dīzeļģeneratoru, kas apgādā viesnīcu ar elektrību. Šajā laikā vārtus neviens neapsargā, visa apsardze ir aizņemta ar dīzeļģeneratora iedarbināšanu.

Sagaidījuši īsto brīdi, mēs izskrējām pa viesnīcas vārtiem, noķērām motoriku un braucām uz aptuveni septiņus kilometrus tālo lidostu. Tur iegādājāmies sakaru līdzekļus un atgriezāmies viesnīcā. Nu mēs ar kapteini vairs nebijām izolēti no ārpasaules. Man izdevās sazināties ar mani darbā nolīgušo kruinga kompāniju un citām organizācijām gan Londonā, gan Latvijā., un izstāstīt, kādā situācijā abi ar kapteini esam nokļuvuši.

PAR MUMS KĻUVIS ZINĀMS. ESAM GLĀBTI!

Par situāciju tika informēta Latvijas Ārlietu ministrija, Latvijas un Panamas Jūras administrācijas... Iesaistījās arī kruinga kompānija. Nepagāja ne divas dienas, kad Nigērijas Militārā jūras policija mūs atbrīvoja. Ar džipu atbraukušos atbrīvotājus vadīja jūras robežsardzes posteņa majors Musa Gemu. Izrādījās, ka mēs viesnīcā pat nebijām reģistrēti kā viesi. Neviens no darbiniekiem pat nezināja mūsu vārdus. Militārā policija arestēja visus – no pavāra līdz pat vārtu sargam, nopratināja viesnīcas viesus, savāca viņu pasas. Bet mūs pārveda uz labu viesnīcu ar sporta zāli un baseinu valsts galvaspilsētā Abudžā. Pēc divām dienām militārā policija sarīkoja preses konferenci, kurā tika paziņots, ka nekādu pierādījumu par 80 tonnu kravas zādzību nav.

Vairāku organizāciju kopēju pūliņu rezultātā mēs drīz vien bijām mājās, es Latvijā, kapteinis Rumānijā.

Visiem jūrniekiem vienmēr vajadzētu atcerēties, ka tādā valstī kā Nigērija, kur valda korupcija un patvaļa, jābūt ļoti piesardzīgiem.■

Pierakstīja V. Novikovs



SPĒT SAGLABĀT VESELĪBU ILGTERMIŅĀ

Līdz 1993. gadam uz visiem Latvijas kuģiem strādāja kuģa ārsti, ārsta palīgi un medicīnas māsas, un medicīniskā personāla lielumu noteica kuģa komandas lielums un darba specifika. Latvijā līdz tam laikam veselības novērošana jūrniekiem notika specializētajās veselības aprūpes iestādēs, kur vismaz vienu reizi gadā tika veikta vispārēja jūrnieku veselības stāvokļa pārbaude. Pēc 1993. gada, kad Latvijā notika jūrniecības iestāžu pārstrukturizācija un privatizācija, viss mainījās, bet Latvijas Jūras medicīnas centrs (LJMC) visu šo laiku ir rūpējies par jūrnieku veselību. Par jūrnieku saslimšanām, veselību un attieksmi pret to saruna ar ārstu un LJMC vadītāju JĀNI BIRKU.

– Latvijas Jūras medicīnas centrs (kādreiz Baseina slimnīca) vēsturiski ir nodarbojies ar jūrnieku ārstēšanu un pildījis obligātās medicīniskās komisijas darbu, tāpēc tieši LJMC ārsti vislabāk zina tās veselības problēmas, ar kurām saskaras jūrnieki. Ar ko tad visvairāk slimo Latvijas jūrnieki?

– Tieši tāpat kā ikviens cilvēks, arī jūrnieki diemžēl nav pasargāti no slimībām, un tās galvenokārt ir sirds un asinsvadu saslimšanas, muguras un locītavu slimības, hipertoniya, cukura diabēts, čūlas slimības, gastrīts, arī aptaukošanās, un šī saslimšanu tendence, gadiem ejot, paliek nemainīga. Ja runājam par to, kas mainījies, tad tās ir iespējas visas šīs slimības diagnosticēt, jo pamatā tieši diagnostika ir radikāli mainījusies. Latvijas Jūras medicīnas centra jūrnieku komisija zīmīga ar to, ka mums ir tādas ļoti augstas tehnoloģijas kā datortomogrāfija, magnētiskā rezonanse, endoskopija, kas ļauj ātri un precīzi noteikt saslimšanas cēloni, tāpēc izmeklēšanas kvalitāte ir daudz augstākā līmenī. Tagad varam diagnosticēt to, ko kādreiz spējam tikai nojaust. Arī starptautiskie pārbaudītāji, kas sertificē Latvijas ārstniecības iestādes, kuras veic jūrnieku medicīniskās pārbaudes, atzinīgi vērtē mūsu iespējas diagnostikas jomā. Tie jūrnieki, kuri veselību pārbauda pie mums, var būt droši, ka izmeklējumi būs ātri un tiks noteikta precīza diagnoze. Te gan vēlos piebilst, ka sasniegt labus rezultātus var, tikai sadarbojoties pacientam, šajā gadījumā jūrniekam, ar ārstu, jo ļoti daudz kas ir atkarīgs no jūrnieka vēlmes būt atklātam. Patiesībā jau cilvēkam vajadzētu būt ieinteresētam izstāstīt ārstam par savām veselības problēmām, lai iespējami ātrāk varētu noteikt slimību un uzsākt tās ārstēšanu. Ir ļoti dārgi veikt pilnu visu cilvēka orgānu skrīningu, tas pat nav iespējams, un arī nekur citur pasaulē to nedara, jo izmeklēšanas plāns tiek sastādīts, pamatojoties uz



katra indivīda sūdzībām. Piemēram, mūsu pakalpojumu cenrādī ir aptuveni 1300 dažādu pakalpojumu, un LJMC nebūt nav specializējies pilnīgi visu orgānu sistēmu izmeklēšanā un ārstēšanā. Arī laboratorisko izmeklējumu ir tūkstošiem, bet ir jāzina, ko šajos izmeklējumos vajadzētu meklēt.

– Tas nozīmē, ka šīs publikācijas uzdevums būtu atgādināt jurniekiem, ka viņiem vajadzētu pievērst daudz lielāku uzmanību savai veselībai, būt atklātam pret savu ārstu un neslēpt savas veselības problēmas?

– Tieši tā! Ja atklāj slimību agrīnā stadijā, tas nenoliedzami dod iespēju to sekmīgi ārstēt. Īstermiņā jau cilvēks, protams, var noklusēt savas veselības problēmas, bet pienāk brīdis, kad vairs neko nevar noslēpt. Ielaistu slimību ārstēt jau ir nesalīdzināmi grūtāk, un vēl skumjāk, ja izrādās, ka arī palīdzēt vairs nav iespējams. Tāpēc es aicinu jurniekus būt atklātiem un godīgiem vispirms jau pret sevi, jo tad ir iespējams ilgtermiņā sakārtot savu veselību, uzlabot dzīves kvalitāti un nodzīvot pilnvērtīgas dzīves gadus. Uzsveru – pilnvērtīgas dzīves gadus!

– Ar ko tad jurnieki visvairāk grēko?

– Lielu vēribu vajadzētu veltīt tam, ko cilvēks ēd un cik veselīga ir pārtika. Dodoties reisā, jurniekiem vajadzētu ņemt līdzi nepieciešamos vitamīnus. Tagad taču nav Kolumba laiki, kad jurnieki sirga ar vitamīnu trūkumu un slimoja ar cingu, tagad katrs pats var izvērtēt, kas viņam visvairāk nepieciešams, un šādu konsultāciju viņš var palūgt arī savam ārstam. Uz kuģa, protams, ir specifiski darba apstākļi, bet tie taču nemainīsies, tāpēc vajadzētu lietderīgi izmantot savu brīvo laiku, piemēram, lai nodarbotos ar fizisko kultūru un trenētu ķermeni. Arī uz kuģa ļoti svarīgas ir fiziskās aktivitātes un iespējami mazāk laika vajadzētu atvēlēt sēdēšanai pie datora, jo lielākā mūsdienu problēma ir mazkustīgs dzīvesveids, bet organisms ir jātrenē. Liekās kalorijas, ko esam uzņēmuši, mēs ar fizisko slodzi varam sadedzināt, un tas nozīmē, ka ir vajadzīgas kustības un kārtīga svīšana trenāžieru zālē. Es mudinu jurniekus domāt, kā pavadīt no darba brīvo laiku. Pēc būtības vislielākā nozīme veselības saglabāšanā ir pārtikai un fiziskajām aktivitātēm.



Jānis Birks.



– 2015. gada maijā Starptautiskā Transporta darbinieku federācija publicēja jaunāko pētījumu par jūrnieku veselību un labklājību, kas parādīja, cik pārsteidzoši liels ir informācijas deficīts un cik patiesībā maz jūrnieki zina gan par savu veselību, gan par to, kā to saglabāt un uzturēt sevi labā formā. Kādā veidā varētu izglītot mūsu jūrniekus?

– Šis ir ļoti svarīgs jautājums. Mēs būtu gatavi sadarboties ar Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistru tā risināšanā, jo veselības aprūpes tendences ir tieši saistītas ar preventīvo pasākumu organizēšanu, kas ir nesalīdzināmi lētāk, nekā pēc tam ieguldīt milzu līdzekļus ārstniecības procesā. Un šajā ziņā jūrnieku izglītošana ir ļoti svarīga, jo laikā saņemta informācija var pasargāt no smagām sekām. Kaut vai, piemēram, informācija par seksuāli transmisīvajām slimībām, HIV un AIDS profilaksi, par ko visa pasaule it kā jau ir informēta, bet reāli izrādās, ka šī informācija joprojām nav pietiekama. Diemžēl jūrnieki brauc arī uz tādām zemēm, kur saslimstība ar šīm slimībām ir visai augsta, tāpēc ir jādomā par sevi un jā rūpējas par savu veselību. Reizēm tiešām šķiet dīvaini, kā gan mūsdienu informācijas un salīdzinoši augstas izglītības laikmetā cilvēki var nezināt elementāras lietas. Bet izrādās, ka nezina, jo ir bijuši izklaidīgi un neatceras, kas kādreiz ir mācīts, tāpēc lieti noder vecais teiciens, ka atkārtošana ir zināšanu māte. Cilvēkiem atkal un atkal ir jāatkārto arī visi tie jautājumi, kas attiecas uz paša veselību.

– Šis pats pētījums parāda jūrnieku bažas saslimt ar HIV un AIDS. Kopā strādā cilvēki no dažādām pasaules malām, arī no valstīm, kur medicīniskā aprūpe, maigi izsakoties, nav īpaši augstā līmenī, tāpēc neviens nevar būt drošs, ka kolēģis nav slims, piemēram, ar AIDS un ka arī viņš pats nevar inficēties un saslimt. Vai kaut kā varat nomierināt jūrnieku satrauktos prātus?

– Ar seksuāli transmisīvajām slimībām var saslimt tikai seksuālas saskares ceļā, un bīstamā vide ir bioloģiskais šķidrums. Ja sarochojas ar cilvēku, kuram ir brūce, un arī jums ir brūce, tad teorētiski var inficēties, bet šāds risks tomēr ir minimāls. Ja cilvēks ir atbildīgs pret sevi un izvērtē arī citu cilvēku uzvedību, tad nevajadzētu būt nekādam riskam strādāt kopā, piemēram, ar HIV inficētu kolēģi. Darbu nekad nevajag jaukt ar privāto dzīvi, tev taču nav jāmīl tas, ar kuru kopā tu strādā, pietiek ar koleģiālu cieņu. Un tā, protams, vienmēr ir zināmas distances ieturēšana, kas pēc būtības ir vienkāršs personiskās izvēles jautājums.

– Kā jūs domājat, cik droši var justies jūrnieki, kad uz kuģa nav profesionāla mediķa?

– Pirmās medicīniskās palīdzības sniegšana ir ļoti svarīgs jautājums, tāpēc uz kuģa ikvienam vajadzētu zināt, kā to darīt. Vēl ļoti svarīgi ir regulāri atkārtot un atsvaidzināt savas zināšanas, bet pats svarīgākais ir spēt saglabāt veselību ilgtermiņā un pašam nenodarīt tai ļaunumu.■



LATVIJAS JŪRNIKI UN VIŅU VESELĪBA

Pēdējais lielais pētījums par Latvijas jūrnieru veselību, problēmām un ieradumiem tika veikts pirms vairāk nekā 10 gadiem, kad Latvijas Jūras medicīnas centra valdes priekšsēdētājs Jānis Birks kopā ar savu Lietuvas kolēģi Jonu Salingu aplūkoja Lietuvas un Latvijas jūrnieru dzīves īpatnības jūrā. Lai gan pagājis jau ievērojams laiks spridis, Jānis Birks atzīst, ka attiecībā uz jūrnieru veselības problēmām un ieradumiem nekas nav mainījies.

Joprojām mūsu jūrnieriem pārsvarā konstatētas tādas slimības kā hipertensija, mugurkaula slimības, gastrīts, čūla. Visbiežāk ārsta apmeklējuma iemesls ir bijis zobu sāpes, galvassāpes, sāpes krūtīs pēc fiziskas slodzes, locītavu sāpes, sāpes krustos, sāpes kakla un plecu apvidū, arī bezmiegs, saaukstēšanās, traumas. Minēti arī daži iesnu, prostatas iekaisuma, aknu un vēdera sāpju, acu iekaisuma gadījumi. Jūrnieri norādījuši, ka reisa laikā lieto vitamīnus un mikroelementus. Visbiežāk lietotas zāles pret galvassāpēm, zāles pret klepu un nomierinoši līdzekļi, kā arī zāles asinsspiediena pazemināšanai un medikamenti, kas samazina holesterīna saturu asinīs.

Gada laikā aptuveni ceturtdaļa Latvijas jūrnieru vērsušies pēc palīdzības pie ārsta uz kuģa. Krastā ārstus apmeklē aptuveni 36,1% Latvijas jūrnieru. Pēc aptaujas datiem, medicīniskā aprūpe uz kuģa pilnībā apmierina ap 30% Latvijas jūrnieru.

SMĒĶĒŠANA

Analizējot smēķēšanas izplatību jūrnieru vidū, tika noskaidrots, ka aptuveni ceturtdaļa jūrnieru nekad nav smēķējuši, aptuveni 16% smēķēšanu ir atmetuši, 14,2% Latvijas jūrnieru smēķē reizi pa reizei, bet aptuveni puse jūrnieru smēķē regulāri. Smēķēšanas „stāžs” Latvijas jūrnieriem ir no 14,2 līdz 19,1 gadam, un viņi dienā vidēji izsmēķē 25 cigaretes ar filtru. Citus tabakas izstrādājumus smēķē tikai daži. Lielākā daļa smēķējošo jūrnieru (ap 65%) dienā izsmēķē 10–20 cigaretes ar filtru.

UZTURS UZ KUĢA

Latvijas jūrnieri uzturā lieto vidēji četras baltmaize rīkas dienā, rupjmaizi – aptuveni 2,4 rīkas dienā. Gandrīz 70% Latvijas jūrnieru pēc garšas pieber sāli uz kuģa gatavotajiem ēdieniem. Aptuveni 2% jūrnieru sāli pieber, ēdienu pat nenogaršojuši.



Katrs ceturtais jūrnierks dzer kafiju bez cukura, katrs trešais tasei kafijas pieber vienu karotīti cukura un tāpat katrs trešais – divas karotītes.

Aptuveni puse jūrnierku zobus tīra vienu reizi dienā, pārējie – divas reizes un biežāk.

ALKOHOLA LIETOŠANA

Vidēji 40% Latvijas jūrnierku lieto alkoholiskos dzērienus, bet 3% šos dzērienus lieto ik dienas vai divas trīs reizes nedēļā. Gandrīz trešā daļa jūrnierku alkoholu lieto tikai dažas reizes gadā. Reizi nedēļā vai divas trīs reizes mēnesī stipros alkoholiskos dzērienus lieto 15% Latvijas jūrnierku. Stipros alkoholiskos dzērienus lietojošie Latvijas jūrnierki nedēļā vidēji izdzer aptuveni pusotras pudeles alus (0,7 l), līdzīgā daudzumā dzer sidru (10 g) un vīnu (21–24 g), bet degvīnu 61,2 g nedēļā. Aptuveni 2% jūrnierku ik dienas dzer alu. Retāk – divas trīs reizes nedēļā – alu dzer 5% Latvijas jūrnierku. Reizi nedēļā vai divas trīs reizes mēnesī alu dzer 23,8% mūsu jūrnierku. Reisa laikā alu nelieto 41,3% Latvijas jūrnierku.

SVARS, AUGUMS UN FIZISKĀS AKTIVITĀTES

Saskaņā ar iegūtajiem datiem apsekoto Latvijas jūrnierku vidējais augums ir 177,4 cm, svars 82,2 kg, ķermeņa masas indekss (ĶMS) 26,2 kg/m². Liekais svars ir tad, ja ĶMI ir 25–29,99 kg/m², aptaukošanās – ja ĶMI > 30,0 kg/m². Vairāk nekā trešajai daļai jūrnierku tika konstatēts liekais svars, bet 7,5% Latvijas jūrnierku cieta no aptaukošanās.

Aptuveni 80% jūrnierku savu fizisko spēku vērtēja kā labu vai pietiekami labu. Par labu savu fizisko spēku atzina 38,7% Latvijas jūrnierku, bet katrs piektais jūrnierks – par apmierinošu.

Savu darbu par sēdošu nosauca apmēram 5% jūrnierku, par sēdošu un/vai stāvošu, kad nedaudz ir jāstaigā, nosauca 24,1%. Lielākā daļa atzina, ka strādā kustīgu darbu, kad daudz jāstaigā, jāceļ, jānes. Par fiziski smagu savu darbu nosauca 5,3% Latvijas jūrnierku.

Ik dienas un 4–6 reizes nedēļā fiziskus vingrinājumus izdara 21% jūrnierku, tai skaitā katru dienu vingro 11,4% Latvijas jūrnierku. Aptuveni piektā daļa jūrnierku divas trīs reizes nedēļā sporto, 20% vingro aptuveni reizi nedēļā, pārējie – tikai epizodiski, dažas reizes gadā.

VESELĪBAI KAITĪGIE FAKTORI JŪRĀ

Kā pirmais kaitīgais faktors tika nosaukta vibrācija, seko akustiskais troksnis, elektromagnētisko lauku iedarbība, siltuma režīms kuģa telpās, temperatūras iedarbība, strādājot uz klāja, paaugstināts redzes sasprindzinājums, putekļi, piespiedu poza darbā un darbs augstumā.

42,5% Latvijas jūrnierku atzina, ka uz kuģa neizjūt psihoemocionālu spriedzi, bet 4,7% – ka izjūt. Jūrnierki, kas izjūt zināmu psihoemocionālo spriedzi, norāda,



ka tas notiek 2,7–2,8 mēnešus pēc reisa sākuma. Ļoti daudz neērtību laika joslu maiņa sagādā aptuveni 3% jūrnieku. 47,1% atzīst, ka laika joslu maiņas dēļ izjutuši zināmas neērtības.

Regulāras dzimumdzīves pārtraukumus uz kuģa izjutuši 81,5% Latvijas jūrnieku, ļoti daudz neērtību tas sagādājis 14,9%.

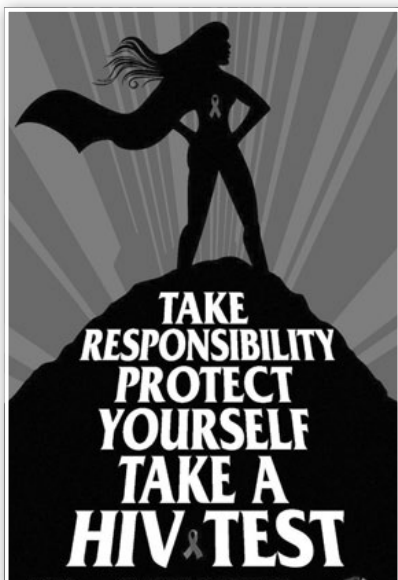
Aptuveni 80% jūrnieku nesūdzējās par nospiestu garastāvokli uz kuģa vai arī norādīja, ka tāds noskaņojums jūrā rodas ne biežāk kā krastā. Vairāk nekā 50% jūrnieku par slimību galveno cēloni jūrā nosauca veselībai kaitīgos faktorus. Otrs cēlonis – stress, grūtie dzīves apstākļi un saspringtais darbs jūrā (aptuveni 30%). 2–5% jūrnieku par slimību cēloni uzskata nepareizu uzturu, vitamīnu un mikroelementu trūkumu, alkohola lietošanu. Uz jautājumu, kas jūrniekus mudina atteikties no veselībai kaitīgiem ieradumiem un dot priekšroku racionālam uzturam, lielākā daļa respondentu atbildēja, ka tie ir ģimenes locekļi, ārsti, apkalpes locekļi.

SECINĀJUMI

Pētījums rāda, ka būtu nepieciešams veidot veselības uzturēšanas programmas jūrniekiem, lielāku uzmanību tajās pievēršot veselīgam dzīvesveidam jūrā, kā arī palīdzēt pašiem jūrniekiem un viņu darba devējiem izanalizēt profesionālā riska apstākļus uz kuģiem.■



SVARĪGI BŪT INFORMĒTAM PAR HIV UN AIDS



UZZIŅAI

Lai gan globālo HIV un AIDS epidēmiju pasaulē ir izdevies samazināt un ievērojamu progresu ir izdevies sasniegt gan ārstēšanas ziņā, gan profilakses pasākumu jomā, tomēr saskaņā ar UNAIDS jaunākajām aplēsēm 34 miljoni cilvēku ir inficēti ar HIV.

Starptautiskās veselības organizācijas un kuģošanas kompānijas ir krietni noraizējušās par HIV un AIDS izplatību jūrnieku vidū, jo gan atsevišķu valstu, gan reģionālie pētījumi liecina, ka jūrnieki pieder pie HIV un AIDS inficēšanās augsta riska grupas, un šī problēma skar ne tikai pašus jūrniekus, bet arī viņu ģimenes locekļus, kuģošanas kompānijas un arī ekonomiku kopumā. Šie pētījumi arī parāda, ka jūrniekiem ir vājas zināšanas par inficēšanās iespējām un riskiem, kā arī par aizsargāšanās pasākumiem. UNAIDS ziņojumā norādīts, ka 33% no Filipīnu jūrniekiem ir inficēti ar HIV. Filipīnas ir viena no septiņām pasaules valstīm, kur HIV izplatīšanās pēdējā gada laikā ir pieaugusi, un UNAIDS, kā arī citos pētījumos ir konstatēts, ka tieši ostas jāuzskata par riska zonu.

Vankūvera Kanādā, Tema Ganā, Mumbaja Indijā, Mombasa Kenijā un Odesa Ukrainā ir tās ostas, kur reģistrēts visaugstākais HIV izplatības līmenis.

Pēdējo gadu laikā daudzi jūrnieku centri pasaulē izrāda arvien lielāku vēlmi sniegt palīdzību jūrniekiem HIV un AIDS profilaksē un sniegt viņiem informatīvu atbalstu, izmantojot ICSW jūrnieku veselības informācijas programmu materiālus, lai jūrnieku vidū radītu lielāku izpratni par HIV/AIDS.

ITF un ICSW ir sākušas kopīgu projektu ar jūrnieku centriem, lai jūrniekiem izskaidrotu un informētu viņus par riskiem ostās inficēties ar HIV, kā arī jūrnieku vidū veidotu izpratni par drošu seksu. Projektā



iesaistījušies 16 jūrnieku centri: Santusa Brazīlijā, Portokortesa Hondurasā, Čennai Indijā, *Goa & Kandla* Mumbajā, Indijā; Bali jūrnieku centrs Indonēzijā, Mombasa Kenijā, Verakrusa Meksikā, Lagosa Nigērijā, Manila Filipīnās, Durbana Dienvidāfrikā, Barselona Spānijā, *Sri Racha* Taizemē, Dāresalāma Tanzānijā, Odesas jūrnieku klubs Ukrainā.



Visi šie centri izplata informatīvus materiālus par HIV un AIDS, tur pieejami arī prezervatīvi, kas jūrniekiem, kuri apmeklē jūrnieku klubus, lielākoties tiek izsniegti bez maksas. Daudzviet projektā iesaistās ostu pārvaldes un nevalstiskās organizācijas. Projekts tiek uzskatīts par ļoti svarīgu, jo gandrīz visi jūrnieki ir vīrieši seksuāli aktīvā vecumā, tāpēc skaidri uztveramai un pieejamai informācijai ir būtiska nozīme. Savukārt arodbiedrības un ITF strādā, lai novērstu aizspriedumus, ar kuriem saskaras HIV pozitīvie jūrnieki.

JŪRNICIS LITONS SAHA BRĪDINA KOLĒĢUS

Litons Saha ir 33 gadus vecs jūrnieks no Ziemeļbengālijas, kura dzīve pilnībā mainījās pirms desmit gadiem, kad medicīniskajā pārbaudē viņam uzrādīja HIV pozitīvu testu. Litons Saha nesekmīgi centās iekārtoties darbā, un tikai ar ITF atbalstu viņam to izdevās atrast. Kopš 2009. gada jūrnieks ir iesaistījies ITF un ICSW jūrnieku veselības informācijas programmā, lai palīdzētu jūrniekiem cīņā ar HIV. Viņš brīdina citus jūrniekus: „Vēl joprojām pret HIV pozitīviem jūrniekiem izturas ar aizspriedumiem, viņus diskriminē, tāpēc daudz labāk ir būt informētam par šo nāvējošo slimību, zināt visu par drošu seksu un par to stāstīt arī saviem kolēģiem.”■



KAPTEIŅI IZJŪT ATBILDĪBU PAR NOZĀRES NĀKOTNI

2015. gada 18. martā Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija (LKKA) organizēja ikgadējo kopsapulci, kas, pateicoties labajai sadarbībai ar DNB banku un tās atbalstam, notika DNB bankas centrālās ēkas konferenču zālē. Kopsapulcē no 162 asociācijas biedriem piedalījās 39. Diemžēl nevarēja piedalīties kapteiņi, kas strādā uz kuģiem vai bija aizņemti savā krasta darbā. LKKA prezidents kapteinis Jāzeps Spridzāns savā ziņojumā ar gandarījumu atzina, ka 2014. gads bijis ražens – asociācijas rindas papildinājis 21 jauns kapteinis.

UZZIŅAI

LKKA ir 162 biedri, no kuriem 98 ir aktīvie kapteiņi, kas strādā uz kuģiem, 36 strādā jūrniecības nozarē krastā, bet 28 ir pensionēti kapteiņi. 2014. gadā LKKA uzņemts 21 jauns kapteinis, pieci kapteiņi ir atstājuši asociāciju. Vidējais vecums ir 58 gadi, jaunākajam LKKA biedram ir 33, vecākajam 83 gadi.

2014. gadā LKKA lielu vērību pievērsusi jaunu biedru piesaistīšanai, komunikācijas uzlabošanai, kā arī kapteiņu interešu aizstāvēšanai.

J. Spridzāns: „2014. gadā esam bijuši aktīvi pašu mājās, piedaloties dažādos ar jūrniecību saistītos pasākumos, piemēram, Ainažu jūrskolas 150 gadu jubilejas svinībās. Ir svarīgi, ka Latvijā tiek cienītas un koptas jūrniecības tradīcijas, un arī kapteiņi dod savu ieguldījumu šajā svarīgajā darbā.

LKKA biedri ir darbojušies un pauduši savu viedokli Latvijas Darba devēju konfederācijā un





Andris Benefelds (no kreisās), Artis Ozols, Jāzeps Spridzāns un Kaspars Burkits.

sadarbojušies ar nevalstiskajām organizācijām, lai risinātu jūrniecības nozarei svarīgus jautājumus, popularizētu jūrnieka profesiju un jūrniecības nozari kopumā. Daudzi LKKA biedri regulāri tiek pieaicināti Latvijas Jūras administrācijā un piedalās jūrnieku kompetences novērtēšanā. Diemžēl nākas piedalīties arī jūrnieku disciplināro lietu izskatīšanā.

Tāpat LKKA biedri ir piedalījušies IFSMA 40. asamblejā un CESMA 19. asamblejā."

Lai iepazīstinātu klātesošos ar situāciju jūrniecības nozarē, uz kopsapulci bija uzaicināts Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Jānis Pastars, kurš informēja par Latvijas jūrnieku darba iespējām un profesionālo līmeni. Kapteiņi aktīvi diskutēja par izglītības un prakses jautājumiem, uzsverot, ka nepieciešama mācību iestāžu vadības un kuģu īpašnieku ciešāka sadarbība, lai studentus nodrošinātu ar prakse vietām, sprieda par finansējumu praktikanču nogādāšanai uz kuģiem un kapteiņu atbildību par kadetiem, kuri atrodas praksē uz viņu kuģiem. Nopietni tika kritizēta izglītības iestāžu pasivitāte jūras prakšu nodrošināšanā, kas pilnībā ir izglītības iestāžu atbildība.

Kapteiņi atzina, ka LKKA biedriem aktīvāk jāiesaistās jūrniecības mācību iestāžu studiju programmu izvērtēšanā, sniedzot savus ieteikumus, kā pilnveidot un uzlabot mācību saturu, jāpiedalās jūrnieku kompetences novērtēšanā un diplomdarbu vadīšanā, kā arī Liepājas Jūrniecības koledžas akreditācijas komisijas darbā. Kapteiņi bija vienprātīgi, ka, lai uzlabotu situāciju jūrniecības izglītībā, jāpiesaista pieredzējuši profesionāļi no flotes, tāpat ļoti svarīgi ir paaugstināt angļu valodas zināšanu līmeni.■



BALTIJAS VALSTU KAPTEIŅI DALĀS PIEREDZĒ UN UZLABO SAĢARBĪBU

2015. gada 26. novembrī Baltezerā notika pirmā Baltijas valstu kuģu kapteiņu asociāciju tikšanās. Tikšanās tika organizēta pēc Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas iniciatīvas un ar DNB bankas atbalstu. Tās galvenais mērķis bija iepazīt kaimiņvalstu kapteiņu asociāciju izveides principus, darbības jomas, sasniegumus un grūtības, ar kurām tās saskaras savās valstīs. Tikšanās laikā notika vērtīga pieredzes apmaiņa, kurā Latvijas, Lietuvas un Igaunijas kuģu kapteiņu asociāciju pārstāvji sniedza informāciju par savu organizāciju izveidi, darbības mērķiem, uzdevumiem un vērtībām, kā arī sasniegtajiem rezultātiem. Visas trīs asociācijas uzsvēra savu lomu sabiedrības informēšanā par darbu jūrniecības nozarē, jūrniecības profesiju prestiža celšanā. Sevišķi svarīga ir skolu jaunatnes piesaiste jūrniecībai, vairāk vajag izcelt nozares sasniegumus, profesijas starptautisko prestižu, popularizēt jūras virsnieku darba pozitīvās puses. Aktivāk jāizceļ profesionāļu sasniegumi un jāvirza nopelniem bagāti kapteiņi valsts atbalvojumiem.

Lietuvas kolēģi īpaši atzīmēja asociācijas biedru aktīvu iesaistīšanos Klaipēdas sabiedriskajā dzīvē, municipalitātes darba komisijās. Vietējā avīze katru otro nedēļu iznāk ar pielikumu, kurā publicēta informācija par jūrniecību. Klaipēdā



Tiekas Baltijas valstu Kuģu kapteiņu asociācijas.



vērienīgi tiek svinēta Jūras diena, kuras galvenie dalībnieki ir Lietuvas kapteiņi. Svētku norisi plaši atspoguļo nacionālā un vietējā prese. Lietuvas Valsts prezidente ir tikusies ar Kapteiņu asociācijas pārstāvjiem un atbalsta asociācijas aktivitātes. Notiek regulāras vizītes skolās visā Lietuvā, kuru gaitā tiek popularizētas jūrniecības profesijas. Lai arī Lietuvas Kuģu kapteiņu asociācija nav liela – tajā apvienojušies 67 kapteiņi, tā ieņem redzamu pilsonisko pozīciju, sevišķi jau Klaipēdas reģionā.

Igaunijas Kuģu kapteiņu asociācija dibināta pagājušā gadsimta 80. gadu beigās ar sākotnējo uzdevumu aizsargāt kuģu kapteiņu ekonomiskās intereses. Gadu gaitā prioritātes ir mainījušās, un arī Igaunijas asociācija atzīst, ka lielāks uzsvars jāliek uz sabiedrības informēšanu par nozares profesionālo darbību. Jāgādā, lai nopelniem bagātie nozares darbinieki tiktu pienācīgi atzīti un godāti valstī. No Igaunijas kolēģiem nācās arī dzirdēt mums neierastas lietas, proti, ka privātās kuģu īpašnieku un menedžmenta kompānijas ir noskaņotas pret kapteiņu iesaistīšanos jebkādās biedrībās, tajā skaitā kapteiņu asociācijā. Tas ir viens no iemesliem, kāpēc Igaunijas kapteiņu asociācija ir ievērojami samazinājusies skaita ziņā – šobrīd tajā ir tikai 53 aktīvie biedri. Abās pārējās Baltijas valstīs nekā tamlīdzīga nav. Tomēr, par spīti darba devēju nelabvēlīgajai attieksmei pret jūrnieku apvienošanos, Igaunijā ir izveidota Kuģu vadītāju savienība un Kuģu mehāniķu savienība. Igaunijas Kuģu kapteiņu asociācija sadarbībā ar citām jūrniecību pārstāvošajām biedrībām ir sākusi gatavot grāmatu sēriju par augsti profesionāliem nozares speciālistiem, kuri savu dzīvi velta jūrniecības attīstībai. Katru gadu tiek organizētas Kapteiņu balles Tallinā vai uz Igaunijas



karoga prāmjiem. Igaunijas kolēģi dalījās pieredzē par Jūras akadēmijas pievienošanu Tehniskajai universitātei. Viņu skatījumā tas nav devis pozitīvu rezultātu ne skolēnu piesaistē jūrniecības profesijām, ne profesionālās sagatavošanas kvalitātes uzlabošanā. Tieši otrādi, ir pasliktinājies menedžments, augusi birokrātija profesionālo uzdevumu risināšanā un pavājinājusies profesionāļu sagatavošanas kvalitāte.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija ir visplašāk pārstāvēta starp Baltijas valstu asociācijām, tās rindās ir 171 kapteinis, un asociācija turpina augt. Tāpat kā kaimiņvalstu kolēģi, arī Latvijas Kapteiņu asociācija pēdējos gados ir aktivizējusi darbību, saprotot, ka liela nozīme ir sabiedrības izglītošanai jūrniecības jautājumos. Ir jāturpina aktīva sadarbība ar citām Latvijas jūrniecības nozari pārstāvošām organizācijām, plašāk jāiesaistās nozares politikas veidošanā.

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija ir visplašāk pārstāvēta starptautiskajās nozares organizācijās, tādās kā IFSMA un CESMA, kur jautājumu risināšanā tiek iesaistītas Eiropas Kopienas institūcijas un Starptautiskā Jūrniecības organizācija. Igaunijas un Lietuvas asociāciju pārstāvjiem tika atgādināts, ka starptautiskās organizācijas arī viņus labprāt redzētu savās rindās.

Pirmā Baltijas valstu kapteiņu tikšanās saņēma visu triju asociāciju augstu novērtējumu. Šādi pasākumi ne tikai veicina pieredzes apmaiņu, bet arī dod iespēju koordinēt savas darbības un labāk aizstāvēt kuģu kapteiņu un visas sarežģītās nozares intereses. Tikšanās dalībnieki bija vienisprātis, ka jātiekas regulāri un jāattīsta sakari un sadarbība reģionā.■

LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns



1991–2016: 25 GADI ZEM ARODBIEDRĪBAS KAROGA

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai (LTFJA) rūpju netrūkst, tā pastāvīgi cenšas panākt, lai jūrniekiem tiktu uzlaboti darba un sadzīves apstākļi, gādā par viņu veselības apdrošināšanu, atrodies krastā, par jaunām darba vietām. Lielu uzmanību LTFJA pievērš tam, lai jūrniekiem tiktu izmaksātas aizkavētās algas. Uzskatāms piemērs tam ir 2015. gadā veiksmīgi atrisinātā motorkuģa „Arzu Express” lieta, kas aizsākās jau 2011. gadā: LTFJA izdevās tiesas ceļā panākt, ka jūrniekiem izmaksā algas parādu 64 tūkstošu eiro apmērā. Un tas ir tikai viens gadījums. Arodbiedrība nodarbojas arī ar labdarību, ar tās atbalstu sarīkoti bērnu grāmatu svētki bērnu namos „Ziemeļi” (Rīga), „Prieditis” (Daugavpils), „Spridītis” (Jūrmala), „Imanta” (Rīga) un citos, sarūpējot bērniem dāvanas – grāmatas, saldumus, augļus. Liela uzmanība tiek veltīta flotes veterānu, pensionēto jūrnieku atbalstam.

Piedāvājam sarunu ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidentu, ITF Izpildkomitejas locekli IGORU PAVLOVU.

– 2015. gada 4. maijā Melngalvju namā svinīgā ceremonijā Valsts prezidents Andris Bērziņš jums pasniedza Atzinības krustu. Sveicam jūs ar augsto valsts apbalvojumu!

– Paldies. Uzskatu to par apbalvojumu visiem mūsu jūrniekiem, kas strādā valsts labā, stiprinot Latvijas jūrniecības nozari.

– Kādi notikumi 2015. gadā bijuši paši nozīmīgākie Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai?

– Galvenais notikums mūsu arodbiedrības dzīvē, protams, bija tās 4. kongress, kas notika 17. oktobrī Jūrmalā. Kongress ir arodbiedrības galvenā institūcija, tajā pieņem svarīgus lēmumus. Reizē varējām arī atskatīties uz paveikto kopš 3. kongresa aizritējušajos gados, pārrunāt nākotnes plānus.





LTFJA kongresa rīcības komiteja.

Manuprāt, kongress bija teicami organizēts, delegātu vidū bija visu profesiju jurnieki, kas apvienojušies mūsu arodbiedrībā. Klāt bija daudz ārzemju viesu, kas apliecina mūsu arodbiedrības nozīmi starptautiskā līmenī. Viesu vidū bija mūsu sociālie partneri, un tas nozīmē, ka šobrīd arodbiedrība patiešām pārstāv jurnieku intereses šeit, Latvijā, jurniecības nozarē, valsts institūcijās. Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības sastāvā mēs piedalāmies Latvijas Republikas Finanšu ministrijas budžeta un nodokļu apakškomisijas darbā.

Protams, liels prieks par to, ka kongresā piedalījās cilvēki, kurus mēs dēvējam par arodbiedrības zelta fondu, cilvēki, kas piedalījušies mūsu organizācijas tapšanā. Patīkami bija redzēt arī mūsu jaunatni, tas vieš pārlicību, ka arodbiedrībai ir nākotne.

– Tiešām, ja salīdzina ar LTFJA iepriekšējo kongresu, šajā bija daudz vairāk jauno jurnieku. Kādā veidā arodbiedrība piesaista jaunus biedrus?

– Tagad arodbiedrībā jau stājas jurnieki, kas izauguši Latvijas neatkarības



Igors Pavlovs uzstājas LTFJA kongresā.



Ārzemju viesi LTFJA kongresā.

gados un nesen ieguvuši izglītību. Tā ir pavisam cita paaudze, un tai būs sava loma. Tas, ka kongresā aktīvi piedalījās gados jauni delegāti, ir apliecinājums arodbiedrības veikumam, piesaistot jaunus biedrus no jauniešu vidus. Mēs īpaši necenšamies arodbiedrībā iesaistīt cilvēkus, kas flotē jau nostrādājuši 10–15 gadus, lai gan priecājamies, ka viņi nāk pie mums, bet šobrīd mūsu mērķauditorija ir Liepājas Jūrniecības koledžas, Latvijas Jūras akadēmijas, Novikontas Jūras koledžas, citu mācību iestāžu audzēkņi – jauni cilvēki, kas nupat sākuši darba gaitas flotē, nostrādājuši vienu divus gadus. Šie jūrnieki ir atvērti, viņiem nav tā priekšstats par arodbiedrību, ko vecākā paaudze paņēmusi līdzi no iepriekšējās sistēmas, tāpēc ar viņiem ir viegli diskutēt, viņiem vajag vienkārši pastāstīt, paskaidrot būtību, jo viņi par arodbiedrībām neko daudz nezina. Viņi ir ar iniciatīvu apveltīti, gudri un ātri saprot, kāda praktiska nozīme ir arodbiedrībai. Apspriest ideju ir daudz vieglāk, nekā mainīt kāda iesīkstējušo pārliecību. Jaunie cilvēki nāk uz arodbiedrību bez aizspriedumiem, turpretī tiem, kam pāri 40 un 50, vajag mainīt domāšanu. Un tad gribas jautāt: vai ir kāda vajadzība tagad kādam mainīt domāšanu? Es ar prieku skoloju jauniešus arodbiedrības jautājumos un uzskatu, ka vecākā paaudze man nav jāskolo, to skolo pati reālā jūrnieka dzīve.

Kas vēl būtu pieminēšanas vērts, runājot par 2015. gada svarīgākajiem notikumiem? Ir labi, ka ciešāki kļuvuši mūsu sakari ar jūrniecības iestādēm – Latvijas Jūras administrāciju un Jūras akadēmiju. Protams, iepriecina tas, ka arodbiedrība ir devusi savu ieguldījumu Krišjāņa Valdemāra 190 gadu jubilejai veltītajos pasākumos.



Jūrnieku foruma sapulces laikā.

Var teikt, ka arodbiedrība godam aizvadījusi 2015. gadu, un tas ir labs pamats 2016. gadam, kad apritēs 25 gadi, kopš nodibināta Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība.

– Pašreizējā ekonomiskajā situācijā, ko nevar nosaukt par vienkāršu, īpaši aktualizējies nodokļu jautājums. Jūs jau pieminējāt, ka arodbiedrība piedalās Finanšu ministrijas nodokļu apakškomisijas darbā. Kas šajā jomā sagaida jūrniekus?

– Jā, situācija šobrīd ir tāda, ka valdībai nākas meklēt budžeta papildināšanas avotus. Nodokļu jautājums ir viens no pašiem nopietnākajiem. Es darbojos apakškomisijā, kur sadarbojas darba devēju, Finanšu ministrijas un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības pārstāvji. Uzreiz varu teikt, ka nekādas konkrētas izmaiņas iedzīvotāju ienākuma nodoklis nav piedzīvojis, tomēr 2016. gada budžetā ir dažas lietas, kas skar visus Latvijas iedzīvotājus, arī jūrniekus.

Ienākuma nodokļa likme palikusi agrākā – 23%, nav mainījies arī neapliekama minimums, tas joprojām ir 70 eiro. 2016. gadā minimālā alga palielināta no 360 līdz 370 eiro, no 165 līdz 175 eiro pieaudzis nodokļa atvieglojums par apgādībā esošām personām, bet turpmāk šis atvieglojums netiks piemērots pilngadīgiem nestrādājošiem ģimenes locekļiem, ja vien viņi nemācās.

Solidaritātes nodokļa ieviešana personām, kas maksā nodokli no vairāk nekā četriem tūkstošiem eiro mēnesī, uz jūrniekiem neattiecas, jo viņi maksā nodokli no valstī noteiktās minimālās algas, reizinātas ar koeficientu 1,5 ierindas sastāvam un 2,5 virsniekiem.



Mēs arī turpmāk nopietni strādāsim šajā apakškomisijā un sekošim situācijai saistībā ar iedzīvotāju ienākuma nodokli jūrniekiem.

Ja runājam par nodokļiem, vēl jāpiemin, ka, gatvojoties LTFJA kongresam, viens no galvenajiem tematiem sapulcēs bija par jūrnieku sociālo nodrošinājumu, tai skaitā pensiju nodrošinājumu. Secinājums tāds, ka no likuma viedokļa savu pensiju iespējams nodrošināt ne tikai ar valsts, bet arī citiem mehānismiem. Mūs nedaudz pārsteidza tas, ka daudzi jūrnieki to nezi-



I. Pavlovs sveic P. Dauguli 85. dzimšanas dienā.

na un tikai pavisam nedaudzi ir par to padomājuši. Lielākā daļa jūrnieku dzīvo ar domu, ka līdz 60–65 gadu vecumam vēl tālu, un negrib saprast, ka 20–30 gadi aizsteigsies vēja spārniem. Mēs vienojāmies, ka centīsimies 2016. gadā sarīkot savdabīgu informācijas kampaņu – darīt zināmas jūrniekiem visas pensiju un sociālās nodrošināšanas jomā viņiem pieejamās iespējas. Katram jūrniekam tās jāzina, bet tas, kādus secinājumus viņš izdarīs, paliek viņa ziņā, jo nav mūsu spēkos piespiest cilvēku kaut ko darīt, mūsu pienākums ir sniegt viņam informāciju par pensijas nodrošināšanas iespējām. Pirmā iespēja – brīvprātīgi pievienoties valsts sistēmai VSAA. Tāpat arī mūsu valstī darbojas privātie pensiju fondi (trešais līmenis), bet mūsu jūrniekiem ir vēl pensijas uzkrājumi LTFJA kooperatīvajā krājaizdevu sabiedrībā „Jūrnieku forums”. Tādējādi jūrnieks var veikt ieguldījumu nākotnē, kas it kā nemanāmi, bet nepielūdzami tuvojas.

– Vai 2016. gadam noslēgtajos koplīgumos paredzēta atalgojuma paaugstināšana jūrniekiem?

– Ar lielāko daļu kompāniju līgumi noslēgti uz trim gadiem, tajos paredzēta darba algas pakāpeniska celšana ik gadus, un 2016. gads nav izņēmums.

Koplīgumu slēgšana, ietverot tajos iespējami labākus nosacījumus, ir viens no galvenajiem arodbiedrības uzdevumiem. Vēlreiz gribu vērst jūrnieku uzmanību



LTFJA kongresa dalībnieki.

uz to, ka koplīgums ir arodbiedrības vienošanās ar darba devēju. Kad prātojam, ir vai nav mums, jūrniekiem, vajadzīga arodbiedrība, vispirmām kārtām jāatbild uz jautājumu, ir vai nav mums vajadzīgs koplīgums kā dokuments.

Ja uzskatām, ka koplīgums mums nav vajadzīgs, ka mēs paši esam spējīgi pārdot savu darbaspēku un slēgt individuālus līgumus, esam spējīgi vienoties par visiem nosacījumiem un pēc tam iet un cīnīties par to izpildi, tad arodbiedrība droši vien nav vajadzīga. Vai mēs esam spējīgi paši sevi pārstāvēt sarunās ar valdību, ar parlamentu? Piemēram, jautājumā par jūrnieku nodokļiem? Diez vai, tāpēc koplīgumu slēgšana ir viens no galvenajiem arodbiedrības uzdevumiem. Jo vairāk koplīgumu noslēgts, jo vairāk darba vietu jūrniekiem un jo mazāk viņu tiesību pārkāpumu no darba devēju puses. Ja tomēr pārkāpums gadās, daudz vieglāk ir jūrniekam palīdzēt, ja ar darba devēju noslēgts koplīgums, jo tādā gadījumā ir spēcīga juridiskā bāze konflikta risināšanai.

Ar dažām kompānijām arodbiedrībai ir noslēgti līgumi uz gadu, slēdzot jaunus, tajos tiks ietverti aizvien labāki nosacījumi.

– Latvijā ir daudz jūrnieku tradīciju, kuru veidošanā un atbalstīšanā aktīvi piedalās arodbiedrība. Šovasar arodbiedrība pirmo reizi sarīkoja jūrniekiem un viņu ģimenēm Jūras svētkus Etnogrāfiskajā brīvdabas muzejā. Vai šis korporatīvais pasākums jūrniekiem kļūs tradicionāls?

– Noteikti. Mēs esam gandarīti, ka šogad arodbiedrībai izdevās veiksmīgi sarīkot vienu no mūsu jūras valstij tik nozīmīgo svētku pasākumiem. Vispār Jūras svētki tiek svinēti jau sen, bet šoreiz galvenā auditorija bija mūsu arodbiedrības



Kapteiņi Antons Ikaunieks (pa labi) un Aleksandrs Nadežņikovs Jūras svētkos uzrunā klātesošos.

biedri. Priecājamies, ka uz pasākumu izdevās sapulcināt ne tikai jūrniekus, bet arī viņu tuviniekus. Manuprāt, mūsu korporatīvais pasākums izdevās, tāpēc šobrīd tiek skatīta iespēja tādus rīkot arī turpmāk. Diemžēl mums nācās atcelt ilgus gadus praktizētās Jaungada



svinības, taču divus tik lielus projektus no organizatoriskā un finansiālā viedokļa ir ļoti grūti īstenot. Rīkosim Jūras svētkus, jo tie noris demokrātiskāk, tajos var piedalīties jebkurš jūrnieks, mūsu arodbiedrības biedrs, ja vien viņš tobrīd ir krastā. Jaungada svinībās tomēr bija zināmi ierobežojumi, un tam ir vairāki iemesli, viens no tiem – šīs svinības notiek telpās, kuru platība ir ierobežota. Šai ziņā muzejs zem klajas debess ir daudz izdevīgāks. Atsauksmes par Jūras svētku svinībām bija pozitīvas, un mums tas ir svarīgi, realizējot jebkuru projektu. 2016. gadā plānojam reizē ar Jūras svētkiem atzīmēt arodbiedrības 25 gadu jubileju.■

Sarunājis Vladimirs Novikovs



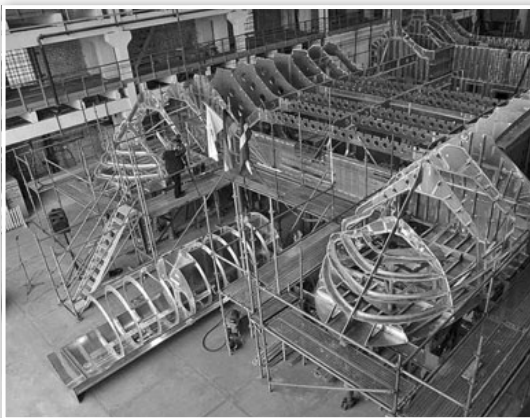
MĒS ESAM DZELZS VĪRI – REĀLISTI

„Kuģa vēsture ir tikpat veca kā pašas cilvēces vēsture. Kuģa rašanās ir miglā tīta. Par to varam tikai iedomāties. Ideju kuģim droši vien devusi pati daba. Pieķēries vajadzības brīdī peldošam koka stubbram, cilvēks atrada, ka peldēt kopā ar stubbru ir vieglāki nekā bez tā,” raksta V. Šmulders „Kuģniecības gada grāmatā 1930./31.”.

Arī kuģu būvei Latvijā ir sena vēsture un pamatīgas saknes. Pirmie kuģu būves ziedi plauka hercoga Jēkaba valdīšanas laikā, kad Kurzemes hercogistē uzbūvēja vairāk nekā 40 kara kuģu un aptuveni 80 tirdzniecības kuģu. Šajā laikā kuģus būvēja arī Rīgā, bet salīdzinoši nedaudz.

Otrais kuģu būves vilnis nāca pēc Krišjāņa Valdemāra aicinājuma braukt jūrīnā un zeltu krāt pūrīnā, kad no 19. gadsimta otrās puses līdz 20. gadsimta sākumam Kurzemes un Vidzemes jūrmalciemumos uzbūvēja aptuveni 550 kuģu.

1911. gada nogalē inženieris Karls Heincs Cīze, kurš pārstāvēja slaveno vācu kuģu būves firmu „F. Šihau” un bija ne tikai talantīgs inženieris, bet arī tālredzīgs stratēģis un lieliski izprata Krievijas vajadzības, vērsās ar lūgumu cariskās Krievijas Jūras ministrijā dot svētību kuģu būves rūpnīcas celtniecībai Rīgas ostā, ko arī saņēma. Bet ar stingru noteikumu un prasību, lai administrācija un strādnieki nekādā gadījumā nebūtu ārzemnieki. Formāli šī prasība tika ievērota, jo par jaunā uzņēmuma vadītāju tika izraudzīts Krievijas flotes viceadmirālis Karls Johans Peters fon Jessens, kurš piederēja baltvācu muižnieku dzimtai, un jau 1913. gadā viņš kļuva par zemes un rūpnīcas īpašnieku.



Pasaule jau gatavojās Pirmajam pasaules karam, un kuģu būvētavai darba netrūka.

Toreiz „Mīlgrāvja kuģu būvētava, Rīga, J. K. Jessens”, bet tagad „Rīgas kuģu būvētava” ir vairakkārt mainījusi īpašniekus un arī nosaukumu, un savā nu jau vairāk nekā simt gadu ilgajā mūžā piedzīvojuši gan labus, gan ne tik labus laikus.

Tiek būvēts kuģis Latvijas Jūras spēkiem.



Pirmā pasaules kara laikā vācu tautības rūpnīcas darbiniekus un viņu ģimenes, vairāk nekā 100 cilvēku, izsūtīja, bet iekārtas un darbapaldus aizveda uz Petrogradu.

Rūpnīcas darbība atsākās tikai 1925. gadā, krietnu laiciņu pēc Latvijas valsts proklamēšanas, un tās jaunais nosaukums bija „Mīlgrāvja kuģu būves un mašīnu fabrika”, bet vēlāk tā kļuva par akciju sabiedrību „Vairogs”. Līdz 20. gadsimta 30. gadu beigām „Vairogam” darba netrūka un rūpnīcā strādāja aptuveni 200 darbinieku, bet jau 1939. gadā rūpnīcai faktiski darba vispār nebija.

1940. gadā rūpnīcu nacionalizēja un iekļāva PSRS Jūras flotes tautas komisariāta uzņēmumu sistēmā. Tā piedzīvoja kārtējās kristības un tika nosaukta par „Rīgas kuģu remonta rūpnīcu” (RKRR). Pirmais kuģis, ko 1947. gadā uzbūvēja RKRR, bija velkonis, bet vēlākajos gados rūpnīcas vairāk nekā 1400 speciālistu un strādnieku lielais kolektīvs veica lielu darbu – vidēji 60 kuģu remontu gadā. Te savus kuģus remontēja Latvijas jūras kuģniecība (tagad „Latvijas kuģniecība”), te remontēja un pārbūvēja zinātniskās pētniecības flotes kuģus, kas strādāja arktiskajās un antarktiskajās ekspedīcijās un uz Antarktīdu nogādāja pētniekus.

UZZIŅAI

No 1947. līdz 1991. gadam RKRR uzbūvēja 316 kuģus, t.sk. 34 os-tas velkoņus ar 150 ZS jaudu, kā arī jūras velkoņus ar 1200 ZS jaudu. Pirmo „Tehumardi” tipa pasažieru prāmi būvēja vairāk nekā divus gadus, jo tas RKRR bija jauns izaicinājums. Tie bija ledus klases prāmji – 57 m gari un 12 m plati ar 4,5 m iegrimi, kuri varēja uzņemt 120 pasažieru, 40 vieglo automašīnu un 10 kravas mašīnu. Šodienas skatījumā tādas kuģis varētu likties pavisam nenozīmīga izmēra, bet septiņdesmitajos un astoņdesmitajos gados tas bija liels sasniegums un jaunums.



Mīnu kuģi kuģubūvētavas stāpeļos.



1913. gads. Rūpnīcas centrālās katlu mājas celtniecība.

Tā kā pieprasījums pēc transporta, zvejas, refrīžeratoru, tankkuģu un pasažieru kuģu flotes bija liels, 1965. gadā tika sākta plaša RKRR rekonstrukcija, pēc kuras rūpnīcas platība palielinājās gandrīz divas reizes.

Līdz ar Latvijas neatkarības atgūšanu arī rūpnīcai sākās jauni laiki. Vecās darba metodes un plānošana vairs nederēja un nebija spēkā, nācās apgūt darba specifiku pavisam citos apstākļos, meklēt jaunus klientus un jaunus kontaktus.

Par rūpnīcas vēsturi sāki un smalki varat izlasīt Rīgas kuģu būvētavas

izdotajā grāmatā „Rīgas kuģu būvētavai 100”, kuras autors ir Sergejs Melkonovs un konsultants Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja vēsturnieks Andris Cekuls, protams, ja jums palaimēsies šo grāmatu iegūt savā īpašumā, ja ne – meklējiet citas iespējas. Bet par to, kas pēdējos piecos gados noticis un izdarīts rūpnīcā, stāsta „Rīgas kuģu būvētavas” valdes priekšsēdētājs Jānis Skvarnovičs, padomes loceklis Gaidis Andrejs Zeibots un rūpnīcas Kuģubūves daļas vadītājs Genādijs Sļozkins.

JAUNĀKO LAIKU VĒSTURE

„Rīgas kuģu būvētava” joprojām saglabā savas pozīcijas un ir viena no lielākajām kuģu būvētavām Baltijas jūras reģionā, kur ik gadu tiek remontēti vairāk nekā 100 kuģu un kopš 1997. gada uzbūvēti vairāk nekā 150 kuģu korpusu, ieskaitot korpusus ar daļēju aprikošanu.

Patiesību sakot, no 2012. gada līdz 2014. gadam „Rīgas kuģu būvētavai” nav bijuši tie vieglākie laiki un notikušas ievērojamas pārmaiņas. No 2014. gada aprīļa akciju sabiedrības „Rīgas kuģu būvētava” (RKB) valdes priekšsēdētājs ir Jānis Skvarnovičs. 2014. gada aprīļa beigās Ukrainas uzņēmums „Morski Tehnologii”



Jānis Skvarnovičs (no kreisās), Genādijs Sļozkins un Gaidis Andrejs Zeibots.

tiesā iesniedza maksātnespējas pieteikumu pret RKB par maksājumu ļaunprātīgu neveikšanu vairāk nekā 120 tūkstošu eiro apmērā, bet kompānija „Komandor” Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesā iesniedza maksātnespējas pieteikumu pret RKB par neizpildītām saistībām vairāk nekā 43 tūkstošu eiro apmērā.

Tolaik tikko valdes priekšsēdētāja amatā nākušais Jānis Skvarnovičs medijus informēja, ka RKB tiek veikts apjomīgs neatkarīgs audits, lai noskaidrotu patieso stāvokli, jo bija pamatotas aizdomas, ka viens no bijušajiem valdes locekļiem nav godprātīgi pildījis savus pienākumus.

„Ņemot vērā, ka tieši Komarovs bija atbildīgs par sadarbību ar apakšuzņēmējiem, RKB valde ir spiesta pārbaudīt visus darījumus, lai identificētu visus nelikumīgos naudas izkrāpšanas gadījumus no RKB. Uzņēmums jau ir vērsies tiesībsargājošās iestādēs, lai likumā noteiktā kārtībā aizstāvētu savas mantiskās intereses un vērstos pret vainīgajām personām,” tā 2014. gada pavasarī RKB valde teica savā paziņojumā presei.

„Kā jau masu mediji savulaik vēstīja, 2014. gads mūsu kompānijai nebija tas vieglākais, jo RKB tika mainīta valde, kas radīja zināmas nesaskaņas starp vairākuma un mazākuma akcionāriem, un bijušie valdes locekļi izplatīja informāciju, ka pēc dažiem mēnešiem uzņēmumu sagaida bankrots, un tas kompānijai radīja ne sevišķi patīkamu imidžu,” par notikušo stāsta Jānis Skvarnovičs. „Tomēr viņu vārdi nebija patiesi, jo kopš tā laika mums ir izdevies gan sakārtot savas attiecības ar akcionāriem, gan arī jaunā valde, kas stājās amatā 2014. gada aprīlī, ir spējusi sakārtot lielāko daļu saistību ar kreditoriem, panākot vai nu mierizlīgumu, vai parādu samaksas grafiku. Esam normalizējuši uzņēmuma naudas plūsmu un sakārtojuši daudzas lietas, tāpēc ar pārliecību skatāmies



nākotnē. Tomēr jābūt godīgam un jāatzīst, ka mums vēl ir pāris tiesu lietas. Vienā no tām tiek veikta izmeklēšana pret vienu no mūsu bijušajiem valdes locekļiem, jo uzskatām, ka viņš ne visai godprātīgi pildījis savus pienākumus, tā radot zaudējumus uzņēmumam. Tiesāšanās turpinās arī ar divām firmām, kas bija apakšuzņēmēji, jo viņi uzskata, ka neesam norēķinājušies par paveiktajiem darbiem, bet mēs savukārt tam nepiekrītam. Abos gadījumos tiesa izšķirs, kam taisnība, kam ne, bet šis process nekādā gadījumā neietekmē nedz mūsu šodienas darbu, nedz mūsu nākotnes plānus un mērķus, ko vēlamies sasniegt, veicot kuģu remontu, būvējot jaunus kuģus, kā arī nodrošinot individuālu pasūtījumu izpildi.”

RAŽOŠANA NEAPSTĀJAS

Pieci gadi ir laiks, kas ļauj tādā nozarē kā kuģu būve un remonts objektīvi novērtēt paveikto, jo patiesi atspoguļo, piemēram, sadarbību ar partneriem un viņu uzticēšanos, iezīmē jaunu pasūtījumu tendences, kā arī parāda konkurētspēju tirgū.

„Rīgas kuģu būvētavai” aizvadītie pieci gadi ir bijuši spraiga darba un jaunu izaicinājumu pilni. Šajā laikā RKB uzbūvējusi aptuveni 50 kuģu korpusu Skandināvijas klientiem, un tie ir gan zvejas kuģi, gan prāmji, gan patrolkuģi.

„Ja mēs sakām kuģa korpusu, tad nevajadzētu domāt, ka mēs uzbūvējam tikai pliku metāla korpusu,” skaidro Genādijs Sļozkins. „Pasūtītājs piegādā kuģa aprikojumu, un mēs to montējam kuģī. Tie ir iespaidīgi apdares un aprikojuma uzstādīšanas darbi, kurus veicam jau pēc pašu korpusu būves pabeigšanas, kas aizņem aptuveni četrus līdz piecus mēnešus. Bez jaunu kuģu būves ik gadus izremontējam aptuveni septiņdesmit kuģu, kas ir gan plānoti, gan neplānoti remonta darbi. Parasti remonta darbu ietvaros notiek arī kuģu modernizācija.”

– Par plānotajiem remontdarbiem būtu saprotams, tās noteikti ir kompānijas, kuru uzticību esat iemantojuši, bet kā pie jums nonāk kāds iepriekš neplānots klients?

G. Sļozkins: – 2015. gadā šāds neplānots remonts bija jāveic kuģošanas milzīm – kompānijai „Maersk”, kuras kuģis guva bojājumus Irbes jūras šaurumā, saduroties ar otru kuģi. Remontu veicām ļoti īsā laikā, jo pasūtītājs bija ieinteresēts iespējami ātri atsākt kravu pārvadājumus. Laiks taču ir nauda. „Maersk” bija apmierināta ar mūsu darba kvalitāti, darba izpildes tempiem un, protams, pasūtījuma izmaksām. Šis neplānotais pasūtījums kļuva mums par tādu kā testu, un „Maersk” pārliecinājās, ka ar mums var sadarboties. Jāatzīst, ka pirmkārt jau mūsu uzvara bija tā, ka kompānija par remonta bāzi izvēlējās tieši RKB. Tā bija viņu izvēle un risks, bet mūsu iespēja, ko pratām izmantot.

– Vai tad „Maersk” bija arī citas iespējas?

G. Sļozkins: – Ja nebūtu svarīgas darba izmaksas, tad viņi šo kuģi varēja remontēt Zviedrijā vai Somijā, un tad jau nebūtu nekādu šaubu par to, ka



darbi tiks veikti laikā un labā kvalitātē, bet tā kā „Maersk” ņēma vērā arī izmaksas, tad šajā ziņā mūsu konkurenti varēja būt Lietuva, Igaunija vai Polija, jo mēs visi atrodamies aptuveni vienādās pozīcijās ar līdzīgu servisu un izmaksām.

– Tas nozīmē, ka Zviedrijā un Somijā ir viens cenu līmenis, un tas netiek apspriests, jo par viņu darbu ir attiecīgi jāmaksā, bet Austrumeiropā pavisam cits – zemāks, jo jānoturas tirgū, un pasūtītājs joprojām to izmanto?

J. Skvarnovičs: – Ja kuģis atrodas Baltijas jūrā, tad tā īpašnieks izvēlas, kur tiks veikts remonts – Tallinā, Rīgā, Klaipēdā vai kādā Polijas rūpnīcā. Latvija, Lietuva, Igaunija un Polija ir sīvākie konkurenti kuģu remontā, tāpēc mums jāspēj noturēt laika grafiku un darba kvalitāti, tāpat jābūt pietiekami interesantiem ar savu cenu, tomēr ne vienmēr izšķirošais ir pakalpojumu cenas. Kad kompānijas ilgtermiņa sadarbībai izvēlas to vai citu rūpnīcu, kurai uzticēt savu kuģu remontu,



Kuģa būves process.



RKB Latvijas Jūras spēkiem uzbūvētais kuģis P-07 „Viesīte”.



Kārtējais kuģis remontā.



Viens no RKB jaunbūvētajiem kuģiem.

vērā tiek ņemts pilnīgi viss: gan darba pieredze un iepriekšējie projekti, gan attiecīgās kuģubūves rūpnīcas iespējas.

G. Sļozkins: – Mūsu iespējas jau ir novērtējušas Grieķijas, Kipras, Somijas, Zviedrijas un Norvēģijas kompānijas, ar kurām sadarbojamies ilgtermiņā. Bet pie mums nāk arī jauni pasūtītāji. Tā 2016. gada janvārī pie mums ieradās franču kompānijas pārstāvji, kuri izvērtēja rūpnīcas iespējas un pieņēma lēmumu savu kuģu remontu un modernizāciju veikt tieši Rīgā. Remontējamie un modernizējamie kuģi ir asfaltbituma vedēji, kuru izmēri nav no tiem lielākajiem – tie ir 120 metru gari, bet viena kuģa modernizācijas projekts

pārsniedz vienu miljonu eiro. Var droši teikt, ka šie ir ļoti nopietni pasūtītāji. Patiesībā pasūtītājus nešķirojam, jo pret visiem darbiem izturamies vienlīdz atbildīgi un nopietni.

NE MIRKLI NEAPSTĀTIES

Pēdējos gados paveikto darbu uzskaitījums ir ievērojams: „Rīgas kuģu būvētava”, veicot Latvijas Jūras spēku pasūtījumu, uzbūvēja piecus „Swath” tipa patruļkuģus, no kuriem pēdējo pasūtītājam nodeva 2014. gadā, izpildot pasūtījumu laikā un labā kvalitātē. Uzbūvēti divi velkoņi Rīgas brīvdostas vajadzībām. Būvēti kuģi Somijas un Igaunijas Jūras spēkiem, Igaunijas robežsardzei un Zviedrijas Kara flotei.

2011. gadā rūpnīcas speciālisti uzbūvēja jūras vilņu konvektoru – peldošu elektrostaciju, kura elektroenerģijas ražošanai izmanto jūras vilņu spēku,



2014. gadā RKB remontā ieradās līdz šim lielākais kuģis – 241 metru garš un 45 metrus plats.

un nogādāja to pie Skotijas ziemeļu salām. Trīs gadus tas darbojās testa režīmā, kura laikā tika ieviesti nepieciešamie labojumi. Projekts godam ir izturējis pārbaudi un saņēmis pozitīvu Eiropas Komisijas novērtējumu un atzinību. 2016. gada februārī RKB amatpersonas devās uz Helsinkiem, lai noslēgtu līgumu par nu jau uzlabota un pilnveidota konvektora būvniecību, un šim projektam tiks piesaistīts Eiropas finansējums, kura ietvaros līdz 2020. gadam jāuzbūvē desmit šādi konvektori. Tā kā rīdnieki jau ir sākuši otro konvektoru, viņiem ir pavisam reāla iespēja saņemt pasūtījumu arī pārējo būvniecībai.

Vēl izaicinājums un nestandarta pasūtījums bija naftas un gāzes urbšanas iekārtas būvniecība Ukrainas naftas kompānijai, kurā RKB varēja piedalīties, jo uzvarēja starptautiskā tenderī. Tieši šis pasūtījums kompānijai ļāva pārlaist grūtos krīzes laikus un saglabāt ražošanu un darbiniekus.

RKB savu kuģu remontu uztic gan „Latvijas kuģniecība”, gan „Tallink”. Tāpat ir bijuši vairāku miljonu pasūtījumi kravas kuģu pārbūvei, lai tie atbilstu leģendāras klases prasībām. Liels pasūtījums nāca no Krievijas – pieci paaugstināta komforta upes kruīza kuģi, kas ir peldoši restorāni un pārsteidz ar krāšņu apdari un ekskluzīvu dizainu, un šo kuģu projektu izstrādāja RKB speciālisti. Bet pēc Norvēģijas kompānijas pasūtījuma tika uzbūvēts kuģis zivjaudzētavas vajadzībām.

„Rīgas kuģu būvētava” strādā pie tā, lai piedāvātu sadarbības partneriem dažāda veida tehnoloģiskos darbus, kas saistīti ar metālapstrādi, un nodrošinātu uzņēmuma jaudu noslodzi. Piemēram, jau īstenots projekts – spoles trošu uztīšanai, kas nepieciešamas gan kuģiem, gan naftas platformām, gan arī citur.



Jānis Skvarnovičs.

PAŠU IESPĒJAS UN VALSTS INTERESE

Rūpnīcas speciālisti atzīst, ka nav viegli tikt pie pasūtījumiem un iemantot uzticību klientu vidū, tāpēc vienmēr nākas strādāt divos virzienos. Pirmais ir darīt visu, lai darbu kvalitāte un tehnoloģiskais process atbilstu tirgus prasībām, otrais ir darbs ar klientiem. Uz jautājumiem par to, cik viegli vai grūti tas nākas, atbild RKB valdes priekšsēdētājs Jānis Skvarnovičs.

– Zināmā mērā pie jums pasūtījumi nāk arī tāpēc, ka tirgū piedāvājat izdevīgas cenas. Vai ar šādu cenu politiku paši sev nenodarāt pāri?

– Ja runājam par cenu politiku, tad viens no veidiem, kā to regulējam, ir pasūtījumu apjoma palielināšana, jo tādā veidā varam samazināt pakalpojuma pašizmaksu, ka ļauj sekmīgi konkurēt tirgū. Protams, svarīga ir gan pasūtījuma kvalitatīva izpilde, gan darba grafiku ievērošana, gan jaunu tehnoloģiju ieviešana ražošanas procesā. Mums tiešām ļoti svarīgi ir samazināt pašizmaksu, kas ir viens no konkurētspējas pamatiem. Protams, sekojam arī visam, kas saistīts ar izmaiņām kuģu ekspluatācijas prasībās. Tas attiecas gan uz kaitīgo izmešu, gan notekūdeņu samazināšanu, kas prasa jaunu sistēmu uzstādīšanu kuģos, kuru būvniecībā mēs esam gatavi iesaistīties.

– Tagad vietā būtu jautāt, cik viegli ir strādāt rūpniecības nozarē Latvijā?

– Ja runājam par kuģu būvi kā rūpniecības nozari, tad jāsaka, ka situācija ir visai sarežģīta. Esam pārliecinājušies, ka Latvijā, runājot par jūrniecības nozari, ar to tiek domāta kravu pārvadāšana ar kuģiem. Nu labi, ir vēl arī ostas, bet ar to arī jūrniecība praktiski beidzas. Bet šajā kravu pārvadājumu biznesā bez kuģiem un ostām trešā lielā komponente taču ir kuģu apkalpošana un remonts. Diemžēl par šo nozari valsts neinteresējas pilnīgi nemaz, domājot aptuveni tā – ja var, lai dzīvo, ja nevar, lai mirst nost, paši vainīgi. Ja runājam par dažādām attīstības programmām, tad „Rīgas kuģu būvētava” ir piedalījusies, piemēram, energotaupības programmās, bet tām ar kuģu būvi nav tieša sakara, tāpat kā ar nozares attīstības veicināšanu. Savukārt kuģu būve un remonts kā rūpniecības nozare nav iekļauti nevienā no valsts attīstības programmām.

Mēs mēģinājam noskaidrot, kurai ministrijai tad esam piederīgi, un izrādījās, ka nevienai. Patiesībā mēs jau neesam vienīgie šīs nozares pārstāvji, ir



vēl arī Liepājas „Tosmare” un Mangaļi, bet tāda, lūk, ir valsts attieksme. Ja Latvijai kā jūras valstij neinteresē un nav vajadzīga kuģu būves un remonta nozare, tad tas ir vairāk nekā bēdīgi. Bet mēs jau vēl arvien ceram, ka kaut kas mainīsies.

– Rūpniecība vispār, un kur nu vēl tik specifiska nozare kā kuģu būve un remonts, prasa labi sagatavotus un profesionālus speciālistus. Kā jūs tiekat galā ar kadru politikas jautājumiem?

– Šis patiešām ir ļoti svarīgs jautājums ne tikai mums vien, bet arī runājot par Latvijas vajadzībām. Mūsu rūpniecībā strādā triju līmeņu darbinieki – augstākā līmeņa vadība, vidējā līmeņa speciālisti un zemākā līmeņa darba darītāji. Ja runājam par vadošajiem darbiniekiem, tad diemžēl Latvijas Jūras akadēmija māca kuģu speciālistus, bet nesagatavo kuģu būves speciālistus, tāpēc praktiski visi mūsu speciālisti izglītību savulaik ir ieguvuši Ļeņingradā vai Odesā. Nelaime tā, ka viņi jaunāki nekļūst, ja nu vienīgi smukāki. Mēs ik pa laikam esam spiesti ne tikai atgriezties pie jautājuma, kas notiks, ja viens vai otrs no šiem speciālistiem dosies pelnītā atpūtā, bet arī meklēt problēmas risinājumu. Mūsu līdzšinējā prakse ir tāda, ka uzņēmums par saviem līdzekļiem sūta savu speciālistus mācīties. Daļa no viņiem paliek un strādā mūsu rūpniecībā, bet daļa, nostrādājot līgumā paredzēto laiku, atrod darbu citviet. Esam sapratuši, ka speciālistu sagatavošana ir mūsu problēma. Tas attiecas arī uz vidējā līmeņa speciālistiem, piemēram, metinātājiem. Arī viņiem jābūt ne tikai labiem metinātājiem, bet arī kuģu būves speciālistiem. Ja runājam par metinātāju sagatavošanu, tad mums ir pašiem savs mācību



„Maersk Etienne” pēc sadursmes Irbes šaurumā un pēc remonta RKB.



Rīgas brīvostai uzbūvētie velkoņi „Santa” un „Stella”.

kombināts, kur sagatavojam šos speciālistus. Kadru jautājums, protams, ir sarspringta problēma, un nedomāju, ka tuvākajā laikā kas varētu mainīties, tāpēc meklējam iespējas piesaistīt cilvēkus, ja tā var teikt, no malas. Pie mums strādā speciālisti ar darba atļaujām, it sevišķi kuģu būves tehnologi. Šī ir tik ļoti specifiska profesija, ka cilvēks, kurš nav apguvis kuģu būves tehnologa specialitāti, šo darbu pildīt nespēj. Labus kuģu būves tehnologus sagatavo Odesā, un viņi labprāt pieņem mūsu darba piedāvājumus, jo kuģu būve Ukrainā ir praktiski apstājusies. Par to pats varēju pārliecināties, kad 2015. gadā viesojos Nikolajevā, kur no trim milzīgajām kuģu būvētavām nosacīti darbojas tikai viena.

– Kā praktiski vienviet sadzīvo it kā divas atsevišķas nozares – kuģu būve un kuģu remonts?

– Mums šīs divas, un nu jau arī trešā – industriālo produktu būve, sadzīvo un sadarbojas. Lai gan tagad kuģu remonts vairs nav tik izteikti sezonāls, kā tas bija senāk, tomēr remonts vairāk ir siltā laika vai sezonas darbs, jo trīsdesmit grādu salā nekādus remonta darbus nevar veikt. Laikā, kad nenotiek kuģu remonta darbi, strādnieki tiek nodarbināti kuģu būves darbos, un tas ir ļoti normāls un racionāls darbaspēka izmantošanas režīms. Bet jauno produktu ražošanu mēs ieviešam, gan lai palielinātu ražošanas apjomu, gan ziemas sezonā nodarbinātu savus strādniekus. Pie mums strādā četri simti mūsu darbinieku un trīs simti apakšuzņēmēju.

– Vai starptautiskas izstādes ir tas ceļš, kuru ejat, lai piesaistītu jaunus klientus?

– Ar stendiem piedalāmies tajās izstādēs, kurās patiešām saredzam nepieciešamību. Esam sapratuši, ka izstādēs jāpiedalās ar jēgu, lai no tā gūtu kādu labumu. 2015. gadā bija, ja tā var teikt, ārkārtējs notikums, piedalījāmies ieroču un militārā aprīkojuma izstādē „IDEX 2015” Abū Dabī, Apvienotajos Arābu Emirātos. Tā vispār bija pirmā reize, kad Latvija piedalījās šāda veida izstādē. Patiesībā tā bija viņu iniciatīva, lai mēs tur parādītu savas iespējas, un izstādes apmeklētājos tiešām lielu interesi izraisīja mūsu piedāvātie kuģu būvētavas pakalpojumi – kuģu



būve militāriem nolūkiem un civilai izmantošanai, kā arī to aprīkošana. Notika pat īpaša tikšanās ar Apvienoto Arābu Emirātu Jūras kara flotes komandieri šeihu Kalifu bin Zajedu an Nahjānu. Pagaidām vēl pasūtījumu nav, bet ar Austrumiem nekas nenotiek ātri, tāpēc ceram, ka nākotnē arī no Apvienotajiem Arābu Emirātiem varētu nākt pasūtījumi.

– Vai jūsu kompānijas politika paredz atbalstīt kultūru, sportu vai mākslu? Vai redzat sevī aicinājumu uz mecenātismu?

– Ar mecenātismu mēs neaizraujamies, jo uzskatām, ka mūsu pienākums ir kaut nedaudz parūpēties par saviem bijušajiem darbiniekiem. Ir izveidota senioru padome, kuru vada ļoti aktīvs cilvēks Akišina kungs, kurš mums neļauj piemirst nevienu. Ar nelieliem pabalstiem atceramies viņus svētkos, un, kad pienāk skumjš brīdis un mūžībā aiziet kāds no mūsu veterāniem, uzskatām par savu pienākumu palīdzēt viņu apbedīt. Esam sociāli orientēti uz saviem cilvēkiem, jo viņi to ir pelnījuši. Daudzi solīda vecuma cilvēki joprojām turpina strādāt, un mēs esam viņiem patiesi pateicīgi par mūža darbu, kas ieguldīts šajā rūpnīcā.

– Tagad gandrīz visi mēdz definēt savu uzņēmuma vīzijas un misijas. Kāda misija ir „Rīgas kuģu būvētavai”?

– Mūsu uzdevums ir nodrošināt kuģu remonta un būves darbus, izmantojot pieejamos resursus un jaunākās tehnoloģijas, lai iespēju robežās izpildītu pasūtītāja projektus, nodrošinātu rūpnīcā strādājošo un akcionāru vajadzības. Mums ir jādomā, ja tā varētu teikt, trijos virzienos – tas ir mūsu pasūtītājs, tie ir mūsu darbinieki, par kuriem jā rūpējas, un tie ir uzņēmuma akcionāri, kuri šeit ir ieguldījuši savas finanses, lai mēs tās pietiekami labi apsaimniekotu un viņi no tā gūtu labumu.



RKB piedalās ieroču un militārā aprīkojuma izstādē Apvienotajos Arābu Emirātos.



– Vai ir kas tāds, kas jūsu rūpju pilnajā un raupajā ikdienā ir sagādājis gandarījumu?

– Ja runājam par gandarījumu, tad vēlos piebilst, ka ir dažas nelielas, bet patīkamas lietas. 2014. gadā pie mums remontā bija pats lielākais kuģis, kāds līdz šim te ir ienācis – 241 metru garš

un 45 metrus plats. Ievest tādu kuģi tiešām bija liela problēma. Toreizējais Rīgas ostas kapteinis Eduards Delvers zīmēja kuģa ceļu un rēķināja dziļumus. Lielā mērā šo darbu paveicām, tieši pateicoties Delvera kungam, viņa profesionalitātei un arī tam, ka viņš uzņēmās risku.

2015. gadā mūsu rūpnīcā remontējām un rekonstruējām četrus „Latvijas kuģniecības” kuģus – „Krišjāni Valdemāru”, „Puzi”, „Pilteni” un „Ugāli”. Pasūtītājs bija apmierināts ar paveikto.

UZZIŅAI

Ķeipenē ir pasaulē vienīgā publiski apskatāmā ekspozīcija, kas veltīta kino dižgaram režisoram Sergejam Eizenšteinam. Tur apskatāma 2000. gada starptautiskā kinoforuma „Arsenāls” ietvaros uzbūvētā bāka – navigācijas tornis ar aeronavigācijas uguni. Bākā uzstādītas 64 pastkastes pasaules kino celmlaužiem, kam iespējams nosūtīt pastu, tur var arī iegādāties pasta atklātnes. Izveidots sešus metrus augsts galds kino-režisoru gariem. Tagad sadarbībā ar RKB top Potjomkina aka. Aka it kā sastāvēs no divām daļām, vienā caur ūdeni tiks rādīts kino un foto materiāls, bet otrā – filma.

Lepojamies par sadarbību ar „Maersk”. Iesākumā viņiem nebija īstas ticības mūsu iespējām, bet tad, kad savu darbu paveicām laikā un kvalitatīvi, saņēmām tiešām labas atsauksmes un piedāvājumus viņu kuģu remontiem. Gandarī arī sadarbība ar Rīgas ostu, jo esam uzbūvējuši spēcīgus velkoņus un veikuši lielus darbus, lai sagatavotu Somijā nopirkto velkoni „Foros” darbam ledus apstākļos.

Sarunas beigās Jānis Skvarnovičs piebilst, ka „Rīgas kuģu būvētava” iesaistījies sev netipiskā projektā, piedaloties Potjomkina akas radišanā Sergeja Eizenšteina muzejam, ko Ķeipenē veido Augusts Sukuts.

„Mēs būvējam šīs akas, un mūsu ieguldījums projektā ir piešķirtās darbu atlaides,” saka Skvarnoviča kungs. „Projekts ir interesants un kopumā varētu labi izdoties, bet pats saskaņošanas process bija diezgan garš, jo mākslinieki ir mākslinieki, bet mēs esam dzelzs vīri – realisti.”■

Uzklausīja Anita Freiberga



Ledlauzis „Krišjānis Valdemārs” – vienīgais jaunbūvētais kuģis pirmās Latvijas brīvvalsts laikā

Ledlauzi, ko no 1924. līdz 1925. gadam būvēja Glāzgovā, ierakstīja Latvijas flotes reģistros un deva izcilā latviešu jūrniecības attīstības veicinātāja un pētnieka Krišjāņa Valdemāra vārdu, un tas bija vienīgais jaunbūvētais kuģis pirmās Latvijas brīvvalsts laikā. Pirmajā braucienā no Rīgas ostas „Krišjānis Valdemārs” devās 1926. gada 13. janvārī. Ledlauzis piederēja Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Jūrniecības departamentam, tā pieraksta osta bija Rīga, un tas kā Latvijas lepnums tika izmantots arī Valsts prezidenta un valdības locekļu eskortam ārvalstu vizītēs. Pēc Latvijas valsts okupācijas kuģi nacionalizēja, un, sākoties Otrajam pasaules karam, tas kopā ar Latvijas tirdzniecības flotes kuģiem tika evakuēts uz Tallinu. 1941. gada augusta beigās „Krišjānis Valdemārs” no Tallinas devās savā pēdējā reisā uz Kronštati un 28. augustā, uzdūries mīnai, nogrima.

2008. gadā, pateicoties Latvijas privātā biznesa iniciatīvai, aizsākās izpētes un ledlauža meklēšanas darbi Somu jūras līcī, bet 2011. gada novembrī ar Rīgas brīvostas finansiālu atbalstu igauņu kārtējās zemūdens arheoloģijas ekspedīcijas laikā Somu jūras līcī 100 metru dziļumā ar zemūdens filmēšanas palīdzību izdevās identificēt nogrimušo ledlauzi „Krišjānis Valdemārs”.



JĀBŪT GATAVIEM REAGĒT UN SPĒJĪGIEM AIZSARGĀT

Aizvadītais gads pasaulei nav nesis mieru, drošību un stabilitāti. Migrantu krīze, robežu drošība, Šengenas nākotne, tas satrauca cilvēkus pasaulē, Eiropā un, protams, arī Latvijā. Vidusjūra ir bijusi Eiropas karstais punkts, tāpēc neviļus rodas jautājums, vai arī Baltijas jūra var kļūt par nelegālo imigrantu tranzīta ceļu? Jautājumu ir daudz. Par to, cik droša un pasargāta ir Baltijas jūra, ko mūsu drošības labā dara Latvijas Jūras spēki, kā arī par to, cik atbildīgi pret drošību ir paši cilvēki, stāsta Krasta apsardzes dienesta (KAD) priekšnieks komandkapteinis ARTIS TIRZMALIS.

„Ārkārtas situācijās mums ir jābūt gataviem reaģēt un spējīgiem aizsargāt. Varam teikt paldies Dievam, ka pagaidām Baltijas jūru nav skārusi migrantu plūsma, kā tas ir noticis Vidusjūrā, bet mēs nekad nevaram būt droši, ka tas neskars arī mūs. Jau tagad redzam, ka cilvēki pa sauszemi no Krievijas bēg uz

Eiropas valstīm, tai skaitā arī uz Baltijas valstīm. Uzdevumu spektrs palielinās un mainās. Šodien ir vieni aktuālie uzdevumi, bet rīt, ja situācija mainīsies, būs citi, tāpēc jāspēj sekot līdzi gan tam, kas notiek pie mums, gan tam, kas notiek pasaulē. Darbs starptautiskajās organizācijās, kurās mēs piedalāmies, ir ļoti labs katalizators tam, kāda virzība notiek pasaulē un kādi ir mūsu uzdevumi,” uzskata Artis Tirzmalis.

– Vai Latvijas Jūras spēki iesaistās starptautiskajās misijās?

– Kopš 2011. gada Latvijas Jūras spēki piedalās Eiropas Savienības starptautiskajā pretpirātisma militārajā operācijā ATALANTA, kas palīdz novērst un ierobežot pirātismu un bruņotas laupīšanas pie Somālijas krastiem. Tā līdz 2016. gada martam misijā ATALANTA uz Itālijas karakuģa bija Latvijas Jūras spēku seržants Aivars Balodis, kuru rotācijas kārtībā nomainīja nākamais kandidāts. Rotācija notiek pusgadā reizi, tātad pusgadu kāds mūsu Jūras spēku karavīrs pavada šajā reģionā, atrodoties praktiski tikai uz kuģa.

UZZIŅAI

Atsaucoties uz ES Augstās pārstāves ārlietu un drošības politikas jautājumos F. Mogerini 2015. gada 23. aprīlī Eiropadomē pausto aicinājumu nekaļējoties organizēt KDAP militāro operāciju, ES Ārlietu padome 2015. gada 22. jūnijā pieņēma lēmumu par ES militārās operācijas Vidusjūrā „EUNAVFOR Med” sākšanu. 2015. gada oktobrī Eiropas Savienības valstu karakuģu militārajā misijā „Sofija” starptautiskajos ūdeņos Vidusjūrā, Lībijas piekrastē, darbojās seši ES karakuģi, kam ir dotas pilnvaras apstādināt, uzkāpt uz klāja, pārņemt un iznīcināt cilvēku pārvadātāju peldlīdzekļus, lai apturētu vienu no smagākajām krīzēm pēc Otrā pasaules kara. Misijas štāba mītne ir Romā. Operācijas pašreizējais mandāts ir spēkā līdz 2016. gada decembrim.



Otrs operāciju centrs ir Romā, tā sauktā operācija „SOPHIA”, kur no Latvijas arī piedalās viens virsnieks. Arī šajā misijā rotācija notiek ik pusgadu, tas ir štāba darbs, un šajā misijā piedalās arī Krasta apsardzes virsnieks.

– Pēc kāda principa notiek kandidātu atlase šādām misijām?

– Kandidātam, lai viņš varētu iesaistīties misijā, ir jābūt sasniegušam seržanta dienesta pakāpi vai bocmanim, ir jābūt pietiekami ilgam dienesta laikam uz Jūras spēku kuģiem, kā arī jābūt izpratnei par to, kā jāsadarbojas, iesaistoties šādās operācijās. Protams, vajadzīga angļu valoda, bet ne tikai labas valodas zināšanas vien, tās ir profesionālās prasības angļu valodas zināšanai, lai cilvēks pārzinātu specifisko terminoloģiju.

– Vai Jūras spēkos dienējošie labprāt vēlas piedalīties šādās starptautiskās misijās un vai tas ir prestiži?

– Patiesībā tas ir prestiži. Nevarētu teikt, ka cilvēki raujas un būtu lielas rindas dalībai misijās, bet vienmēr ir gan kandidāts, gan rezerves kandidāts, tāpēc šajā ziņā problēmu nav. Vēl jāņem vērā tas, ka Latvijas Jūras spēki nav tik lieli un labu kadru nemaz nav tik daudz. Kad komandierim lūdz nosaukt savus labākos seržantus un, kad tas ir izdarīts, tiek paziņots, ka šo mēs ņemsim uz vienu misiju, bet šo uz otru misiju, komandieris ir problēmas priekšā: kā es iztikšu bez saviem labākajiem seržantiem? Tomēr mēs nevaram liegt cilvēkiem piedalīties starptautiskajās misijās, jo tad, kad viņi pēc pusgada atgriežas, viņi ir ieguvuši jaunas zināšanas un pavisam savādāk spēj novērtēt dažādas situācijas, un tas nenoliedzami ir pienesums mūsu Jūras spēkiem. Un tomēr pusgadu mums bez šī cilvēka ir jāiztiek.

Ja runājam par starptautiskajām operācijām, tad tādu ir diezgan daudz, un Latvijas Jūras spēki vairāk nekā citi Latvijas militārie spēki piedalās šādās operācijās. Vispirms jau starptautiskā pretmīnu operācija „Open Spirit”, kas ir uz mācību nosacījumiem balstīta operācija. Gan ārvalstu kuģi un ārvalstu jūrnīki, gan mūsu Jūras spēku kuģi un jūrnīki mācās un tajā pašā laikā iznīcina sprādzienbīstamus objektus.

Ik gadus notiek un arī 2016. gada vasarā notiks starptautiskās mācības „Baltops”, un tas būs 2016. gada lielākais militāro mācību pasākums, kurā piedalīsies arī štāba virsnieki no mūsu Bruņotajiem spēkiem.

UZZIŅAI

ES militāro jūras operāciju ATALANTA uzsāka 2008. gada decembrī. Operācijas uzdevums ir sniegt atbalstu to kuģu aizsardzībai, kas nogādā humāno palīdzību Somālijai ANO Pasaules pārtikas programmas ietvaros, kā arī citiem kuģiem pie Somālijas krastiem, novēršot pirātisko uzbrukumu draudus. Šajā operācijā ATALANTA kuģi nodrošina kuģu konvojus un kuģu apsardzes vienības, kā arī ir izveidots Āfrikas raga kuģošanas drošības centrs, kas reģionā esošajiem kuģiem sniedz informāciju par pirātu apdraudētajiem rajoniem. Šī ir pirmā ES jūras operācija, kas tiek veikta Kopējās drošības un aizsardzības politikas (KDAP) ietvaros.



UZZIŅAI

Ikgadējās jūras spēku mācības „Baltops” organizē un vada ASV Jūras spēki Eiropā un Āfrikā un ASV 6. flotile. 2014. gadā tās notika 42. reizi, tajās piedalījās 13 valstis – Dānija, Igaunija, Somija, Francija, Gruzija, Vācija, Latvija, Lietuva, Nīderlande, Polija, Zviedrija, Lielbritānija un ASV, tostarp NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa (SNMCMG1) un Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras (BALTRON) deleģētie kuģi. Latviju šajās mācībās pārstāvēja Jūras spēku flotiles mīnu kuģis M-05 „Viesturs” un pieci virsnieki, kuri darbojās dažāda līmeņa mācību štābos. Mācības notika Baltijas jūras centrālajā daļā, kā arī Dānijas un Zviedrijas teritoriālajos ūdeņos. Pirmo reizi „Baltops” tika rīkotas 1971. gadā, Latvija tajās piedalās kopš 1996. gada, un 2010. gadā mācības norisinājās Latvijā.

– Šādas starptautiskas militārās mācības taču var satraukt mūsu austrumu kaimiņus...

– Attiecībā ar Krieviju NATO vienmēr ir bijusi atklāta. Mēs vienmēr paziņojam, ka gaidāmas mācības, un Krievijai vienmēr ir iespēja uz šīm mācībām nosūtīt savus novērotājus, ko viņi, protams, arī izmanto. Tur nav nekā slēpjama, mācības netiek rīkotas ar mērķi gatavoties uzbrukumam, jo NATO ir aizsardzības organizācija, tāpēc Krievijai nav iemesla uztraukties. Iespējams, ka satraukums ir mācību sagatavošanas laikā. Līdzīgi kā mēs uztraucamies par Krievijas desantnieku mācībām Latvijas pierobežā, arī Krievija satraucas par NATO mācībām šeit,

bet nevajadzētu uzkurināties un saasināt situāciju, jo tās ir ikgadējās mācības.

– **Bet vai mums vajadzētu satraukties par to, kas notiek Baltijas jūrā, jo arvien biežāk nākas dzirdēt un lasīt par Krievijas karakuģu aktivitātēm mūsu robežu tuvumā? Kāda patiesībā ir situācija?**

– Sāksim ar to, ka Krievijas karakuģu flotes mācības un kuģu pārvietošanās ir bijusi vienmēr, tikai atšķirība tā, ka pēdējā laikā tas notiek biežāk, un mēs to tiešām novērojam. Bet presei acīmredzot ir vajadzīgs kāds asumiņš, un tas diemžēl notrulina sabiedrības uzmanību. Līdzīgi kā pasakā, kad zēns vairākas reizes jokojošs sauca: „Vilks! Vilks!”, un kad vilks patiešām atnāca, zēna saucienam neviens vairs nepievērsa uzmanību. Sabiedrību vajag informēt par reālām situācijām, kuras nav slepenas, bet rakstīt, lietojot tādus apzīmējumus kā „Krievijas kara kuģi siro”, nozīmē maldināt sabiedrību, vārdu „siro” varētu attiecināt uz pirātiem, kuri savos sirojumos aplaupa kuģus. Sabiedrībai var rasties maldīgs priekšstats, ka šo informāciju izplata Jūras spēki, lai gan tiem ar šādām publikācijām nav nekāda sakara un tās Jūras spēkiem nekādā veidā nepalīdz. Kas attiecas uz Krievijas karakuģu pārvietošanos, tad jāatceras, ka Kaļiņingrada ir Krievijas anklāvs, un jūras ceļš ir vienīgais, pa kuru viņi no Sanktpēterburgas var tur nogādāt savus kuģus un militāro aprīkojumu, un tas nekādā gadījumā nav pārkāpums, par ko mums vajadzētu uztraukties. Lielāks pamats uztraukumam ir Krievijas politika, piemēram, Ukrainas kontekstā. Lūk, šeit tiešām ir viela pārdomām, bet Krievijas karakuģi Baltijas jūrā un Latvijas robežu tuvumā nav neko pārkāpuši. Un es šobrīd neredzu iemeslu viņiem to darīt, jo mūsu sabiedroto klātbūtne un aktivitātes Baltijas jūrā vēl papildus



Artis Tirzmalis (otrais no labās) kopā ar ārzemju delegāciju.

garantē mūsu aizsardzību. Mēs apdraudējumu neredzam, bet ļoti uzmanīgi visam sekojam līdzi.

– **Kā veidojusies un notiek sadarbība Baltijas valstu ietvarā?**

– Baltijas valstis savā starpā sadarbojas projektā BALTRON. Turpinās sarunas par Lietuvas un Latvijas jūras novērošanas sistēmu saslēgšanu, kas ir jau vairākus gadus ildzis projekts. Šis process nav vienkāršs, ņemot vērā, ka jāsaņem visas tehniskās nianse un jānodrošina visas prasības par datu drošības ievērošanu. Jāņem vērā arī tas, ka katra valsts savu novērošanas sistēmu ir būvējusi autonomi un atšķirīgi, tāpēc ne vienmēr izdodas veiksmīgi saslēgt esošās sistēmas, jo atšķiras tehniskās specifikācijas nodrošinājums. Kad projekts būs realizēts, Latvija pagarinās savas jūras robežas novērošanas spēju un mēs praktiski redzēsim visus kuģus, kas iznāk no Kaļiņingradas ostas, tā iegūstot laika handikapu, lai šiem kuģiem sekotu un tos novērotu. Savukārt Lietuva savu novērošanas spēju pagarinās līdz Irbes jūras šaurumam. Kad būsīm pabeiguši projektu ar Lietuvu, varēsim domāt par sadarbību arī ar Igauniju, jo operatīvai informācijas aprietei šodien ir milzīga nozīme.

Jau tagad Baltijas valstis sadarbojas Baltijas jūras valstu sadarbības organizācijas (*Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea – SUCBAS*) ietvaros, par kuras darbību Latvijā ir atbildīgs Jūras novērošanas sakaru dienests. Tas, piemēram, saņem informāciju no Vācijas par kādu kuģi, ko Vācija ir iekļāvusi *melnajā sarakstā* un kas dodas uz Latviju. Automātiski šis kuģis nonāk arī SUCBAS *melnajā sarakstā*. Mēs šādiem kuģiem pievēršam lielāku uzmanību, jo kuģi *melnajā sarakstā* tāpat vien neiekļauj. Tas noteikti ir izdarījis kādu nopietnu



Latvijas Bruņoto spēku komandieris Raimonds Graube tiekas ar NATO amatpersonām.

pārkāpumu – vai tā ir bijusi vides piesārņošana, kontrabanda vai kādas citas nelegālas darbības. Šādiem kuģiem ir jāreķinās, ka tos īpaši pārbaudīs un uzraudzīs. Bet kuģu īpašniekiem un kuģošanas kompānijām ļoti būtiski ir saglabāt prestižu. Ja tas ir sabojāts, tad seko papildu pārbaudes, bet tas ir zaudēts laiks un nauda. Kuģa īpašnieks, ja vien viņa nolūks nav apzināti pārkāpt likumu, vienmēr centīsies nezaudēt savu prestižu.

Atsevišķi līgumi par glābšanas darbiem Latvijai ir ar Lietuvu, Igauniju un Zviedriju. Regulāri notiek arī kuģu vizītes. 2015. gada oktobrī Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests no Nīderlandes pārņēma prezidentūru Ziemeļatlantijas Krasta apsardžu forumā (*North Atlantic Coast Guard Forum – NACGF*).

Šoreiz foruma tēma ir informācijas menedžments, kas ir ļoti svarīgi, lai nodrošinātu veiksmīgu dažādu valstu organizāciju sadarbību. 2016. gada martā Rīgā Ziemeļatlantijas krasta apsardžu eksperti diskutēs par piesārņojuma likvidēšanu, kontrabandas apkarošanu, vides aizsardzību, meklēšanas un glābšanas, nelegālās migrācijas, kā arī zvejas inspekciju jautājumiem, bet 2016. gada rudenī notiks samits, kurā Latvija prezidentūru nodos nākamajai valstij.

Patiesībā ik reizi, kad saņemam palīgā saucienu, vai tā ir meklēšanas un glābšanas operācija vai narkotiku savākšanas operācija, tā skaitās operācija, un mēs to tā arī saucam – operācija, nevis, piemēram,

UZZIŅAI

NACGF tika izveidots 2007. gadā un ir brīvprātīgs forums starp 20 valstu Krasta apsardžu organizācijām. Forumā galvenais mērķis ir veicināt un atviegлот organizāciju sadarbību, ka arī nodrošināt informācijas un pieredzes apmaiņu. Katru gadu viena no dalībvalstīm organizē ekspertu un dalībvalstu vadītāju sanāksmes.



pasākums. Un mēs esam noslogoti, jo šādu operāciju ikdienā tiešām ir daudz. Vienmēr jau var vēlēties, lai mūsu iespējas būtu plašākas, jo aktivitāte uz ūdeņiem pieaug, bieži vien pat tādā veidā, kādā neesam domājuši.

– Vai šīs aktivitātes vairāk nāk no civilistu puses?

– Arī, bet ne tikai. Kas attiecas uz Krasta apsardzes dienestu, tas par militārajiem kuģiem tik daudz neuztraucas, jo tas ir Jūras spēku flotiles atbildības un uzmanības lokā, kurā atrodas arī ārvalstu militārie kuģi, kuriem ir jāapzinās, ka tie tiek novēroti un mēs to kustībai sekojam. Mēs nejaucamies viņu mācībās vai gaitas mēģinājumos, kas regulāri notiek, piemēram, zemūdenēm, bet mēs viņus novērojam. To var salīdzināt ar policista klātbūtni kādā pasākumā, kas attur daudzus no pārkāpumu izdarīšanas. Līdzīgi ir ar mūsu Jūras spēkiem, kas šajā gadījumā pilda tāda kā policista funkcijas. Šāda klātbūtne ir nepieciešama, jo tas ir arī mūsu valsts suverenitātes jautājums, ka mēs ar saviem kara kuģiem Latvijas teritoriālajos ūdeņos nodrošinām savas tiesības uz mūsu ūdeņu kontroli. Pret to arī neviens neiebilst un nekādi jautājumi nerodas.

– No Krasta apsardzes dienesta funkciju viedokļa raugoties, kas notiek Baltijas jūrā Latvijas atbildības zonā? Vai ir pamats satraukumam, ka Baltijas jūra tiek piesārņota?

– Piesārņojumu konstatēt mēs varam diezgan ātri, jo satelītattēli norāda uz piesārņojumu. 2015. gadā bija gadījums, kad tika nofotografēts kruīza kuģis, kas piesārņoja jūru ar atkritumiem. Pateicoties jaunākajām tehnoloģijām, satelīts, atstarojot attēlu uz virsmas, konstatēja piesārņojumu. Kad kuģis ienāca ostā, Jūras administrācijas un Vides dienesta speciālisti pārbaudīja kuģa žurnālu. Izrādījās, ka tie bija pārtikas atkritumi, ko kuģis bija iegāzis jūrā, un to konvencija pieļauj. Atstarojumu deva pārtikas eļļas paliekas, bet kuģa žurnāli bija kārtībā, un viss bija korekti.

Lai gan piesārņojumu varam kontrolēt pietiekami labi, izmeklēt šo piesārņojuma gadījumu ir ļoti grūti. Ja kuģis dodas prom no mūsu ūdeņiem un robežas tuvumā izgāž balasta ūdeņus, mēs varam paņemt paraugus no piesārņojuma vietas, bet, lai kaut ko pierādītu, mums ir nepieciešami paraugi arī no kuģa, kas jau ir aizgājis, un mūsu rokas ir sasietas. Varam, protams, lūgt starptautisku palīdzību, bet arī tas ne vienmēr ir tik vienkārši izdarāms. Cita lieta, ja to izdarījis kāds kabotāžas kuģis, kura pārkāpumu ir gan vieglāk atklāt, gan veikt pārbaudes. Krasta apsardzes dienestam ir sadarbība ar prokuratūru, kas saņēmusi atbalstu no Vācijas šādu incidentu izmeklēšanā. Vācijā ar vairāku miljonu lielu naudas sodu kuģošanas kompānija tika sodīta par vides piesārņošanu, un tas Eiropas telpā ir precedents šādu lietu izskatīšanai un iespējāmībai kuģu īpašniekus sodīt ar reāli iespaidīgiem sodiem, kas arī mūsu prokuratūrai dod papildu stimulu ķerties pie izmeklēšanas. Tie vairs nav tikai nieka piecsimt eiro, ko uzliek kā sodu gadījumos, kad kaitējums nodarīts miljonu apmērā. Līdz šim gan nav bijuši gadījumi, kad būtu nācies mūsu ūdeņos konstatēt ievērojamu piesārņojumu.



JŪRAS SPĒKI



Ir gadījumi, kad ostās parādās piesārņojums, piemēram, Rīgas ostā, lielākam notekūdeņu daudzumam ieplūstot kanalizācijas sistēmā, Daugavas ūdeņos parādās vēl no padomju laikiem gruntsūdeņos esošais piesārņojums, un Rīgai šī problēma vēl kādu laiku būs aktuāla. Ja notiek kāds incidents un ostas ar saviem spēkiem ar piesārņojumu netiek galā, tad Krasta apsardzes dienests ir gatavs steigties palīgā.

– Vai cilvēku glābšana jums sagādā daudz rūpju?

– Jāteic, ka cilvēki, īpaši tie, kuri atpūšas uz

ūdēns, ir kļuvuši zinošāki. Kad tuvojas sezona, lielu interesi izrāda ekstrēmo sporta veidu pārstāvji, jo īpaši pēc tam, kad 2015. gada janvāra sākumā notika nelaime ar kaitbordistu, kurš noslika pie Kolkas raga. Mēs nevaram izstāvēt blakus katram kaitbordistam, bet ar dažādām organizācijām mums ir bijušas sarunas par drošības jautājumiem. Ir ļoti neapdomīgi cilvēkam vienam pašam ekstrēmās laika apstākļos doties jūrā un mēģināt sasniegt personiskus vai starptautiskus rekordus, vai vienkārši nodarboties ar ekstrēmu sporta veidu. Tāpat nedrīkst aizmirst, ka, glābjot citus cilvēkus, nekādā gadījumā nedrīkst apdraudēt glābēju dzīvības. Jebkurā valstī ikviens glābšanas dienests apstiprinās – ja ir izsaukums glābt cilvēku, bet, to darot, var iet bojā trīs cilvēki, nekad šāds lēmums netiks pieņemts. Žēl, protams, nelaimē nonākušo, bet tā nekad nedarīs. Protams, glābšanas darbu laikā var notikt neparedzamas lietas, kad jāglābj ne tikai nelaimē nonākušais, bet arī glābējs, bet tas ir pavisam cits gadījums, taču apzināti nekad netiks apdraudēta glābēja dzīvība.

– Savulaik masu mediji nežēlīgi kritizēja Jūras spēkus, kad tie neizglāba sliktstošā zvejas kuģa „Beverīna” apkalpi.

– Toreiz kuģa kapteinis atteicās no palīdzības, bet kara kuģis nevar tā vienkārši pieiet un *sašņorēt* kapteini. Kuģa kapteinis ir atbildīgs par pieņemtajiem



lēmumiem, viņš pieņēma lēmumu un pakļāva apkalpi briesmām. Jūrā ir savi noteikumi, kas jāievēro.

– Zvejnieki arī ir jūsu uzraudzības lokā. Kā uzvedas mūsu zvejnieki?

– Pret zvejniekiem mums pašlaik nav iebildumu. Zvejnieki ir sapratuši, ka sadarbība ar Krasta apsardzi un Jūras spēkiem viņiem var būt izdevīga. Līdzīgi kā reģistrēti mednieki nekad nešaus grūsnu stirnu, arī zvejnieki paziņo par jūrā nelegāli izliktiem tīkliem, un mums atliek šos tīklus tikai izcelt. Protams, tie, kas nevēlas godprātīgi strādāt, brīdina sev līdzīgos par to, ka Krasta apsardze ir devusies jūrā. Arī par kuģošanas drošību ar Latvijas zvejniekiem nav bijušas problēmas. 2015. gada nogalē aizturējām divus Lietuvas zvejas kuģus ar ļoti lielu neregistrētu nozveju. Vispirms gan tie mēģināja nesekmīgi no mums bēgt Zviedrijas virzienā. Tomēr jāatzīst, ka katrs gadījums ir atšķirīgs, tāpēc visus zvejniekus vai kaitbordistus nevar bāzt vienā maisā un teikt, ka ir tikai slikti. Vai tikai labi. Ir visādi.

– Bet kā ir ar kuģošanas drošību Baltijas jūrā?

– Mēs novērojam kuģošanu un kuģus mūsu atbildības zonā, bet saņemam informāciju arī par to, kas notiek ārpus mūsu atbildības zonas. Ņemot vērā, ka ir paaugstinātas drošības prasības, var teikt, ka kuģošana Baltijas jūrā ir droša, un pēdējā laikā nav saņemti ziņojumi par lielām avārijām. Tomēr avārijas notiek, piemēram, 2015. gadā, kad Irbes jūras šaurumā kuģis „Maersk Etienne” sadūrās ar „Opal Coral”. Joprojām ir gadījumi, kad cilvēki lieto alkoholu un vada kuģi, kā tas bija ar „Flagman 1”, bet tie ir atsevišķi gadījumi, tāpēc nevar teikt, ka tas ietekmē kopējo kuģošanas drošības ainu.

– Vai jums ir pietiekami labs tehniskais nodrošinājums, lai sekmīgi strādātu un tiktu galā ar visu to, kas uzticēts?

– Kad runa ir par starptautiskajām mācībām, visbiežāk publikācijās var redzēt mūsu mīnu kuģus. Latvija ir specializējusies pretmīnu darbībā, un mūsu speciālisti labi tiek novērtēti, tāpēc šīs daļas spējas ir augstas. Tuvākajā laikā gatavojamies iegādāties zemūdens ierīci, kas paredzēta sprādzienbīstamu priekšmetu meklēšanai. Tas dos lielāku iespēju atklāt ne tikai sprādzienbīstamus priekšmetus, bet arī jebkurus citus, kas atrodas zem ūdens.

Patruļkuģu eskadra ir tā, kas atrodas jūrā, novēro un nepieciešamības gadījumā reaģē uz izsaukumiem un dodas palīgā, bet Krata apsardzes dienests kopā ar Koordinācijas centru šīs operācijas vada, tēlaini izsakoties, ir smadzenes, kas nodrošina gan „SafeSeaNet”, gan AIS, gan visu citu sistēmu darbību.

UZZIŅAI

„SafeSeaNet” sistēmas lietotāji: Satiksmes ministrija, ostu pārvaldes, Latvijas Jūras administrācija, Valsts vides dienests, Valsts robežsardze, Valsts ieņēmumu dienesta muitas iestādes, Pārtikas un veterinārais dienests, Veselības inspekcija, Slimību profilakses un kontroles centrs, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, Valsts policija, Drošības policija, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs.



Jūras spēku flotiles kuģis P09 „Rēzekne”.

Nevienam nav noslēpums, ka mūsdienās tehnika ļoti ātri noveco, tāpēc paredzēta GMDSS modernizācija, ko sāks 2017. gadā un pabeigs 2018. gadā. Sākusi darboties Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma (SKLOIS), un šis produkts, kura projekts aizsākās 2012. gadā, ir sanācis labāks, nekā bijām gaidījuši, tāpēc var droši teikt, ka Eiropas līdzfinansējums un Latvijas sabiedrības nauda nav izšķiesta nelietderīgi. Patiesībā mēs, ņemot vērā

tautas lielo uzticību Bruņotajiem spēkiem, tai skaitā arī Jūras spēkiem, nemaz nevaram atļauties slikti paveikt savus pienākumus.

– Tas nozīmē, ka jūs nevarat atļauties neprofesionālus kadrus un neprofesionālu darbību.

– Ir tā, ka krīze mūsu plānos diemžēl izdarīja ļoti lielas korekcijas. Bruņotie spēki tika samazināti, daudzi cilvēki aizgāja ar aizvainojuma izjūtu. Ja tagad būtu iespējams dabūt atpakaļ tos cilvēkus, kuri dienēja Jūras spēkos, domāju, ka daudzi būtu gatavi atgriezties. Bet toreiz jau nepazaudējām cilvēkus vien, tika mainīta arī struktūra, pārveidotas vienības un mainītas pakļautības. Tagad mums liela vērība jāvelta tam, lai ar esošajiem cilvēkiem atgūtu tās spējas, kas bija tā sauktajos treknajos gados. Mūsu mērķis ir efektīvizēt tos resursus, kas

UZZIŅAI

SKLOIS uzdevums ir veicināt elektroniskās informācijas un elektroniskās dokumentu apmaiņas procesu kravu transportēšanā, kā arī mazināt administratīvos šķēršļus. Projekta mērķis ir veicināt transporta pakalpojumu operativitāti, kvalitāti un izmaksu samazināšanu un kalpot par pamatu moderna loģistikas pakalpojumu tirgus attīstībai Latvijā, nodrošinot kravu transportēšanas procesā iesaistītās informācijas un dokumentācijas apriti elektroniskā veidā.



ir mūsu rīcībā. Sūtām savus cilvēkus gan kvalifikācijas celšanasursos, gan apmācīt citus, piemēram, Gaisa spēkus, robežsardzi Jūras spēku apsardzības funkciju veikšanā. Līdz šim Krasta apsardze ir vienīgā Bruņoto spēku struktūra, kurai ir tiesības uzlikt administratīvus sodus. Tagad uz šādām tiesībām cer arī militārā policija, un tā kā mums šajā ziņā jau ir pieredze, mēs tajā dalāmies ar citiem.

Jāteic godīgi, mums arī saviem ārzemju partneriem ir ko parādīt, jo mums daudzas lietas ir ļoti labi sakārtotas, par ko parasti nemēdz skaļi runāt, bet ārzemju partneri atzīst, ka mēs varam būt paraugs un no mums ir ko mācīties. Piemēram, Latvija ir atrisinājusi un sakārtojusi jautājumu par kuģu patvērumu vietām daudz efektīvāk nekā Spānija vai Francija, ko raksturo gadījums, kad cauri Lamanšam tika vilkts degošs konteinerkuģis, jo Francijas vietējās pašvaldības vadītājs, kurš ir atbildīgs par patvēruma vietas sniegšanu kuģiem, neļāva šo kuģi ievest ostā. Kaut kas tāds pie mums nebūtu iespējams. Mums šādos gadījumos tiek sasaukta MRCC komiteja, kuras pilnvarotie dalībnieki neiziet no apspriežu telpas, kamēr nav pieņemts lēmums par rīcības plānu.

Aktīvi darbojamies ES projektā „Vienotā loga princips”, un šajos jautājumos jau varam dalīties savā pieredzē un stāstīt, kā pie mums tas darbojas.

Mums ir ļoti laba sadarbība ar Jūras administrāciju un Latvijas ostām, esam pārstāvēti Rīgas un Ventspils ostu konsultatīvajās padomēs, kas atbild par drošības jautājumiem. Tāpat darbojamies kopā ar Mazo ostu konsultatīvo padomi, piedalāmies Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē, tāpēc varam teikt, ka normāli norit gan iekšējā, gan ārējā sadarbība. Mums nav iemesla kaisīt sev pelnus uz galvas, jo svarīgākais ir vēlēties un darīt.■

Anita Freiberga



JAU 43. REIZI NOTIKUŠAS JŪRAS SPĒKU MĀCĪBAS „BALTOPS”

Jūras spēku flotiles vadītā Baltijas valstu mīnu kuģu eskadra (BALTRON) no 5. līdz 20. jūnijam piedalījās vienās no lielākajām jūras mācībām „Baltops”, kas ASV vadībā Baltijas jūrā tiek rīkotas kopš 1972. gada, Latvija tajās piedalās kopš 1996. gada. 2015. gadā mācībās Latviju pārstāvēja Jūras spēku flotiles Mīnu kuģu eskadras kuģis A-53 „Virsaitis”, kas vienlaikus tika izmantots eskadras štāba vajadzībām.



UZZIŅAI

„Baltops” ir lielākās Baltijas jūrā notiekošās starptautiskās jūras spēku mācības, kas notiek katru gadu un kurās piedalās NATO un programmas „Partnerattiecības mieram” dalībvalstis. Šogad tās ir iekļautas arī NATO vadīto mācību sērijā „Allied Shield”. Kopumā mācībās bija iesaistīti 50 kuģu un zemūdene, kā arī aptuveni 60 dažāda veida gaisa kuģi, tostarp ASV bumbvedēji B-52. Tāpat mācībās piedalījās ASV iznīcinātāji F-16, jūras patrullidmašīnas P-3 un P-8, Vācijas „Tornado”, Zviedrijas „Gripen” un ASV degvielas uzpildes lidmašīnas KC-135. Arī mācībās iesaistīto helikopteru skaits bija ievērojams: „Seahawks”, CH-124, TH-70, UH-60 „Blackhawk”, „Merlins”, CH-47 „Chinook” un AH-64 „Apache”.

Mācību laikā eskadras štābs, kurā savus pienākumus pildīja Latvijas un Lietuvas virsnieki, tika pastiprināts ar pretmīnu speciālistiem no Vācijas, Polijas, Dānijas un ASV. Tas vadīja vienu no „Baltops” kuģu grupām, kuras sastāvā bija 10 pretmīnu kuģi un divi tālvaldības kuģi (droni) no sešām Ziemeļatlantijas alianses dalībvalstīm, kas ir teju piektā daļa no kopējo mācībās iesaistīto kuģu skaita.

BALTRON komandieris Jūras spēku flotiles kapteiņleitnants Jānis Auce atzina, ka eskadra bija labi sagatavota uzdevuma izpildei: „Mācībām gatavojamies jau



vairākus mēnešus. Protams, jebkura jauna uzdevuma izpilde vienmēr ir saistīta ar uzticēšanos saviem spēkiem un iegūtajām zināšanām, kā arī dažāda veida izaicinājumiem. Man ir prieks dot ieguldījumu vienības attīstībā, un tā ir lieliska iespēja pašam apgūt jaunas prasmes un praksē izmantot zināšanas.”

Mācības jau tradicionāli noslēdzās Vācijā, Ķīlē, kur notika gadskārtējie starptautiskie jūrniecības svētki „Ķīles nedēļa”, kuros piedalījās arī flotiles kuģis A-53 „Virsaitis”, nodrošinot Latvijas pārstāvību pirmajā Ķīles konferencē, kurā runāja par drošību Baltijas jūras reģionā. Piedaloties piemiņas pasākumos „Ķīles nedēļas” ietvaros, kuģa komanda godināja bojā gājušos.■

STARPTAUTISKĀS MĀCĪBAS „OPEN SPIRIT 2015”

Starptautiskajās mācībās „Open Spirit 2015” Tallinas līcī un Irbes jūras šaurumā atrasti 210 sprādzienbīstami priekšmeti, kuri Baltijas jūrā saglabājušies no Pirmā un Otrā pasaules kara, paziņoja Lgaunijas Aizsardzības spēki.

Mācību laikā atrastas 200 jūras mīnas un desmit cita veida sprādzienbīstami priekšmeti, 60 no atrastajām mīnām draudus vairs neradīja. Visvairāk sprādzienbīstamo priekšmetu – 165 jūras mīnas un astoņi cita veida sprādzienbīstami priekšmeti – tika atrasti pie Naisāres un Egnas salām, kas atrodas uz ziemeļiem no Tallinas. Šajā rajonā sprādzienbīstamu priekšmetu meklēšanu galvenokārt veica NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) kuģi.

Savukārt Irbes šaurumā, kur darbojās Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras (BALTRON) kuģi, atrastas 19 jūras mīnas.■





JŪRAS SPĒKI



Mācību uzdevumus kuģi veica vairākās grupās. Pirmajā grupā bija iekļauti galvenokārt NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas kuģi. Pašreiz šīs kuģu grupas flagmanis ir „Elbe” klases Nīderlandes kuģis „Donau”. Mīnu meklētāju grupu veido Beļģijas kuģis „Lobelia”, Lielbritānijas „Quorn” un Vācijas „Auerbach”, Nīderlandes „Willestamdt”, Polijas

„Mewa”, Norvēģijas „Rauma”, Lietuvas „Skalvis” un Francijas „Eridan”. Savukārt otro kuģu grupu veido Latvijas vadītās Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras kuģi – BALTRON flagmanis Jūras spēku flotiles kuģis „Virsaitis” un seši kuģi no Lietuvas, Norvēģijas, Igaunijas un Zviedrijas.

Mācībās piedalījās arī kuģu ūdenslidēju – atminētāju grupa, kurā darbojās Zviedrijas, Vācijas, Igaunijas, ASV, Kanādas, Polijas un Latvijas ūdenslidēji. Viņus atbalstīja Igaunijas Jūras spēku kuģis.

Mācību norisei sekoja militārie novērotāji no Turcijas un Ķīnas. Mācību laikā Irbes šaurumā tika atrasti un iznīcināti 97 dažāda veida sprādzienbīstami priekšmeti. Nākamgad mācības „Open Spirit” notiks Lietuvas Jūras spēku vadībā.■

NACIONĀLO BRUŅOTO SPĒKU JŪRAS SPĒKU FLŌTILE

Jūras spēku flotilei 2015. gads ir bijis notikumiem bagāts, tika uzkrāta jauna pieredze un iegūtas jaunas zināšanas. Protams, savas korekcijas JSF plānos veica drošības situācijas izmaiņas, kas notiek visur Eiropā. Jūras spēku kuģi piedalījās jūras atmiņēšanas operācijās un militārajās mācībās Baltijas valstu teritoriālo ūdeņu un ekonomiskās drošības stiprināšanā, kā arī meklēšanas un glābšanas darbos. 2015. gadā JSF kuģi piedalījušies šādās starptautiskās mācībās: „Dynamic Move 15”, „Baltic Sarex”, „SQEX 1/15”, „Baltic Fortress 2015”, „Open Spirit”, „Baltops 2015”, „Balex Delta 15”, „SQEX 2/15”, „NOCO 2015”, „Trident Juncture”, „NCAGS CPX”, „Flotex 15”.■



MĪNU KUĢU ESKADRA

Pēc aptuveni datiem, Baltijas jūras dzelme slēpj aptuveni 80 000 sprādzienbīstamu objektu, kas saglabājušies no Pirmā un Otrā pasaules kara. Kopš 1992. gada no sprādzienbīstamiem objektiem ir attīrīta 891 kvadrātjūdze Baltijas jūras – Irbes jūras šauruma un Rīgas jūras līča apgabali. Pavisam atrasti un iznīcināti 837 objekti – gruntsmīnas, dziļuma lādiņi, torpēdas, bumbas, enkurmīnas, no tiem 339 Rīgas jūras līcī, 468 Irbes jūras šaurumā un 24 Baltijas jūras LV teritoriālajos ūdeņos.

2015. gada janvārī Liepājā uz Jūras spēku flotiles kuģa A-53 „Virsaitis” notika Baltijas valstu jūras mīnu eskadras (BALTRON) komandiera maiņas ceremonija, Latvijas Jūras spēku flotiles virsnieks komandleitinants Jānis Auce pārņēma vadību no Igaunijas jūras spēkiem, kuri no šī projekta izstājās.

Latvija un Lietuva vienojās, ka turpinās savas saistības BALTRON projektā un meklēs iespējas to stiprināt, kā arī attīstīs ciešāku sadarbību pretmīnu jautājumā un jūras akvatorijas novērošanā.

Latvijas, Igaunijas un Lietuvas mīnu kuģu eskadru izveidoja 1998. gada augustā, lai nodrošinātu pastāvīgas ātrās reaģēšanas spējas jūrā miera un krīzes laikā. Par tās pirmo komandieri kļuva Latvijas jūras kapteinis Ilmārs Lešinskis.

Baltijas valstis BALTRON sastāvā kuģus deleģē rotācijas kārtībā uz 6–12 mēnešiem, veidojot vienību ar diviem mīnu kuģiem un štāba un apgādes kuģi.

Viens no galvenajiem Baltijas valstu sadarbības projekta mērķiem ir paaugstināt kuģu personāla profesionalitāti, piedaloties ikgadējās mīnu meklēšanas mācībās un operācijās, tostarp NATO pretmīnu vienības realizētajās operācijās. Vienlaikus šāda sadarbība veicina savstarpējo savietajamību starp Baltijas valstu jūras spēkiem.

Pagājušajā gadā BALTRON kuģi piedalījās astoņās mācībās Baltijas jūrā. To laikā katru gadu Baltijas jūrā neitralizē desmitiem mīnu, torpēdu un citu



sprādzienbīstamu priekšmetu, kas pārsvarā ir palikuši no iepriekšējās karadarbības šajā reģionā.

Igaunija sadarbību ar abām Baltijas valstīm turpinās NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) ietvaros. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no četrām NATO pastāvīgajām jūras spēku grupām, kuras veido NATO Reaģēšanas spēku (NRF) jūras komponenti un darbojas kā Tūlītējas reaģēšanas spēki. Savukārt 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām šādām Alianses jūras komponentes daudznacionālām vienībām, kas speciāli izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NRF sastāvā ir spējīga nekavējoties veikt operācijas jebkurā vietā.

2015. gada vasarā Jūras spēku flotiles kuģis M-06 „Tālivaldis” sāka sešu mēnešu dežūru SNMCMG1. Esot piecu dienu gatavības režīmā, līdz augustam kuģis atradās savā izvietojumā Latvijā, bet pēc tam devās uz Zēburgu, kur pievienojās pretmīnu grupai, sākot dežūras aktīvo posmu, kas ilga līdz pat decembrim.

Atrodoties SNMCMG1 ietvaros, Latvijas Jūras spēkiem nav atsevišķu gatavošanās posmu mācībām, jo M-06 „Tālivaldim” un tā komandai, pildot uzdevumus NATO pastāvīgās pretmīnu grupas sastāvā, mācības notiek gandrīz nepārtraukti, un kuģis pastāvīgi ir kaujas gatavībā. Toties gatavošanās pusgada dalībai Ātrās reaģēšanas spēku grupā aizņem gandrīz gadu, gatavojot kuģi, komandu, apmācot to un izturot kuģa kaujas gatavības pārbaudi. Piemēram, gatavojoties „Trident Juncture 2015” mācībām, kuģim M-06 „Tālivaldis” un tā komandai pirmais mācību posms risinājās Baltijas jūrā, NATO pretmīnu grupas sastāvā piedaloties mācībās „Northern Coast 2015”. Mācību laikā M-06 „Tālivaldis” Vācijas ūdeņos atrada ne tikai mācību mīnas, bet arī četras Otrā pasaules karā nesprāgušas jūras gruntsmīnas un divas aviobumbas.■

KRASTA APSARDZES DIENESTS

Cilvēku meklēšana un glābšana ir svarīgs Krasta apsardzes dienesta (KAD) uzdevums. Lai atvieglotu ziņošanu Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram par nelaimes gadījumiem jūrā, kopš 2015. gada 1. janvāra ir ieviests bezmaksas ārkārtas tālrunis 115 (Ministru kabineta noteikumi Nr. 684). Uz tālruni 115 var piezvanīt no visiem sakaru operatoriem.

Viens no nozīmīgākajiem pasākumiem 2015. gadā bija Ziemeļatlantijas krasta apsardžu foruma (*North Atlantic Coast Guard Forum – NACGF*) prezidentūras pārņemšana no Nīderlandes. 2016. gadā foruma tēma ir informācijas menedžments, kas ir ļoti svarīgi, lai nodrošinātu veiksmīgu dažādu valstu organizāciju sadarbību. NACGF tika izveidots 2007. gadā un ir brīvprātīgs forums starp 20 valstu krasta apsardžu organizācijām. Forumā galvenais mērķis ir veicināt un atvieglot organizāciju sadarbību, ka arī nodrošināt informācijas un pieredzes



apmaiņu. Katru gadu viena no dalībvalstīm organizē ekspertu un dalībvalstu vadītāju sanāksmes.

Ekspertu sanāksme notiks martā, bet dalībvalstu vadītāju sanāksme oktobrī.

Svarīgs ir arī JSF uzdevums nodrošināt ekoloģisko uzraudzību un likvidēt jūrā notikušo avāriju sekas, tajā skaitā novērst naftas produktu piesārņojumu u.c. Sadarbībā ar Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes zvejas inspektoriem 2015. gadā veikti 22 zvejas kontroles reidi, pārbaudīts 61 zvejas kuģis, noietas 1284 jūras jūdzes, izņemti 10 nelielkumīgi zvejas tīkli.

2015. gadā izdarīti grozījumi tiesību aktos, kas paplašina Krasta apsardzes kompetenci.

2015. gada 3. jūnijā stājās spēkā grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 7. panta pirmajā daļā, paredzot, ka Krasta apsardze kontrolē Latvijas

valsts karoga lietošanu uz kuģiem, kā arī no 2015. gada 1. novembra normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pārbauda, vai jūrniece, atrodoties uz kuģa Latvijas ūdeņos (jūras), ir lietojis alkoholu, narkotiskās, psihotropās vai toksiskās vielas.

2015. GADA STATISTIKA

Gadījuma klasifikācija		Skaits
Meklēšanas un glābšanas operācija		25
Neapstiprināti trauksmes signāli		9
Cospas/Sarsat		46
Kuģu sadursme		3
Nogrimis kuģis		1
Kuģa uzsēšanās uz sēkļa		3
Vilkšanas operācija		13
Kuģis, kas zaudējis vadības spēju		
MEDEVAC		8
MEDICO		
Jūras piesārņojums (nafta, naftas produkti u.c.)		8
Kravas izmešana, nozaudēšana		
Kuģošanas drošības pārkāpumi		
Kuģa pārbaude		1
<i>Dažādi (SAR gadījumi ārpus atbildības rajona, informācijas sniegšana)</i>		
Sadarbība ar VVD		22
Mācības	SAR	6
	Vides aizsardzība	2
	ISPS	5
Pavisam kopā gadā		152

CILVĒKU MEKLĒŠANA UN GLĀBŠANA

Gadījumu skaits	32
Izglābto skaits	18
Bojā gājušo skaits	6
Neatrasto skaits	5



JŪRAS SPĒKI



Saistībā ar minētajiem likuma grozījumiem 2015. gada 18. decembrī stājās spēkā grozījumi Ministru kabineta 2008. gada 2. jūnija noteikumos Nr. 394 „Alkohola, narkotisko, psihotropo vai toksisko vielu ietekmes pārbaudes kārtība”, kas nosaka, ka Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles vienības amatpersona, kas pilda krasta apsardzes funkcijas, veic pārbaudi alkohola koncentrācijas noteikšanai izelpotajā gaisā, lai konstatētu, vai jūrniece, atrodoties uz kuģa Latvijas jurisdikcijā esošajos ūdeņos (jūrā), ir lietojis alkoholu.

Saistībā ar minētajiem likuma grozījumiem 2015. gada 31. jūlijā stājās spēkā grozījumi Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumos Nr. 1599 „Noteikumi par Latvijas valsts karoga lietošanas kārtību uz kuģiem”, kas nosaka, ka Latvijas valsts karoga lietošanu uz kuģiem kontrolē Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests.

2015. gada 1. jūlijā stājās spēkā grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksa 226.2 pantā, paredzot, ka Krasta apsardzes dienests izskata pārkāpumus par Latvijas valsts karoga pacelšanas veida un kārtības pārkāpšanu, kā arī par necieņu pret valsts simboliem, ja pārkāpums attiecībā uz Latvijas valsts karogu izdarīts uz kuģa.■



PATRUĻKUĢU ESKADRA

JSF Patruļkuģu eskadras 12 kuģi pagājušajā gadā veica rekordlielu patruļlēšanas apjomu – 828 dienas.

2015. gada vasarā Jūras spēku flotiles kapteinleitnants Tālis Dzērve devās uz štābu Romā, lai tādējādi sāktu Nacionālo bruņoto spēku dalību Eiropas Savienības militārajā operācijā „EUNAVFOR Med”, kura organizēta cīņai ar cilvēku kontrabandu Vidusjūrā un kuras sākuma periodā paredzēta cilvēku tirdzniecības un kontrabandas tīklu izvērtēšana.

T. Dzērves amats Romā būs Jūras operāciju centra operatīvais dežūrvirsnieks. Tā ir persona, kas pirmā saņem informāciju par to, kas notiek operācijas rajonā. Tālāk šo informāciju apstrādā

un nodod citām štāba daļām. Tas ir dežūrējošais virsnieks, kurš principā jebkurā diennaktī laikā ir savā postenī un saņem informāciju par to, kas notiek.

ES Padome 15. maijā izveidoja militāro operāciju „EUNAVFOR Med”, lai sagrautu cilvēku kontrabandas un tirdzniecības tīklu peļņas gūšanas modeli Vidusjūras reģionā.

Šis lēmums, kas ir viens no ES atbildes pasākumu elementiem, reaģējot uz migrācijas problēmām, dos iespēju oficiāli uzsākt jūras operācijas operatīvo plānošanu.

Operācija „EUNAVFOR Med” tiks īstenota secīgos posmos un saskaņā ar starptautisko tiesību prasībām. Operācijas „EUNAVFOR Med” štābs atrodas Romā, un par operācijas komandieri ir iecelts Itālijas kontradmirālis Enriko Kredendino. Operācijas kopējās izmaksas varētu būt 11,82 miljoni eiro divu mēnešu ilgam darbības sākšanas posmam un sākotnējam 12 mēnešu pilnvaru laikam.■





„ES NETICU AKLAM PATRIOTISMAM”

„Es neticu aklam patriotismam, taču lielākoties pirmais solis, lai kļūtu par NBS virsnieku, tiek sperts tieši patriotisku jūtu un domu iespaidā. Tikai pēc tam seko visi pārējie apsvērumi,” saka Jūras spēku virsleitnants, patruļkuģa „Skrunda” komandieris ANDREJS ZINĢIS.

Andrejs līdz 10 gadu vecumam kopā ar vecākiem dzīvojis Krimā, jo tēvs dienēja jūras kara flotē. Ģimene atgriezās Latvijā 1991. gadā. „Man nācās ļoti īsā laikā apgūt latviešu valodu, es mācījos paralēli latviešu un vācu valodu, angļu valodu iemācījos vēlāk, studiju laikā, toties tagad varu brīvi runāt četrās valodās. Pabeidzu vidusskolu un gatavojos doties mācīties uz Hamburgu, biju saņēmis stipendiju sociālo zinātņu studijām, taču, kamēr tika kārtoti papīri, biju iesniedzis dokumentus arī Jūras akadēmijā. Uzzināju, ka esmu uzņemts akadēmijā, turklāt budžeta grupā, un tad bija ātri jāizlemj. Nolēmu palikt un mācīties Latvijā,” atceras Andrejs.

Priekšstats par jūrnieka darbu bijis no tēva stāstītā, tēvs atbalstījis dēla izvēli, kaut gan Andrejs mācījies par tirdzniecības flotes, nevis kara jūrnieku.





Pirmā reālā saskare ar izvēlēto profesiju bijusi pirmajā kursā, dodoties uz pusgadu jūras prakšē. „Tolaik pirmā prakse bija pirmajā kursā, un varbūt tāpēc, ka tas bija tik ātri, varbūt tāpēc, ka tik ilgi, tas ir laiks, kas palicis prātā uz visu mūžu. Tika iegūta ļoti vērtīga pieredze, ko izmantoju gan studiju gados, gan vēlāk darba gaitās. Otrā prakse nebija tik veiksmīga, ļoti ilgi stāvējām pie Āfrikas krastiem, gaidot izkraušanu. Darbs uz kuģa jau notika arī tad, taču, ja nebūtu paša ieinteresētības, man kā topošajam stūrmanim tas būtu zemē nomests laiks. Droši vien arī šai pieredzei bija zināma loma, kad pēc akadēmijas bija jāizlemj, ko darīt tālāk,” spriež virsnieks.

Pēc akadēmijas absolvēšanas jaunajam stūrmanim bija vieta uz viena no „Latvijas kuģniecības” tankkuģiem, taču bija arī iespēja mācīties tālāk Aizsardzības akadēmijā un kļūt par Jūras spēku virsnieku. „Tā vasara man bija tāds pārdomu laiks. Bija 2006. gads, un es apņēmīnāju, ka, strādājot



Filipīniešu matrozis nocelts no tirdzniecības kuģa, lai nogādātu krastā mediķu aprūpei.



Talka Skrundas pilsētā, kuras vārdā nosauktis kuģis, ko komandē Andrejs.



JŪRAS SPĒKI



par trešo stūrmani tirdzniecības flotē, nopelnīšu aptuveni tikpat, cik Jūras spēkos. Par Jūras spēkiem izšķirties pamudināja tas, ka nebūs uz ilgu laiku jāpamet ģimene. Tā kā man jau bija augstākā izglītība, Aizsardzības akadēmijā bija jāiziet komandējošā sastāva virsnieku apmācība, kas ilga divarpus gadus. 2009. gadā sāku dienestu Liepājā uz kuģa „Virsaitis”. Pēc gada tiku pārcelts uz patruļkuģi „Lode” – bija tāds, jau tolaik vecs, no norvēģiem „mantots” kuģis,” stāsta Andrejs.

Dienests Jūras spēkos, protams, atšķiras no darba tirdzniecības flotē, kam studenti tiek gatavoti Jūras akadēmijā. „Atšķiras dažādu starptautisko konvenciju prasības, piemēram, žurnālu aizpildīšana, taču visvairāk atšķiras darbs ar personālu. Tirdzniecības flotes jūrniekiem regulāri jāapmeklē dažādi kursi, bet Jūras spēkos mācības notiek vairāk uz vietas. Patiesībā atšķiras arī cilvēku attiecības, kaut vai tādēļ vien, ka lielākoties pēc darba dienas katrs var doties uz savām mājām. Tirdzniecības flotē ir citādi: kur tad tu aizbēgsi, jābūt kopā vairākus mēnešus, patik vai nepatik. Es sevi uzskatu par komunikablu cilvēku, man nekad nav lielas grūtības sagādājusi dažādu konfliktu risināšana, un tas, protams, darbā ļoti noder. Kad sāku strādāt, obligātais dienests jau bija atcelts. Cilvēkiem, ar kuriem strādāju, darbs Jūras spēkos bija pašu brīva izvēle, un tas, manuprāt, ir ļoti svarīgi. Sāku strādāt finanšu krīzes laikā, tas bija interesants laiks, vajadzēja nokomplektēt kuģu apkalpes, lai tās būtu darba spējīgas. No vienas puses, Jūras spēkos tomēr bija stabils darbs un alga, no otras puses, daļa cilvēku gāja prom, cerot citur nopelnīt vairāk.”

2011. gadā Andreju aizkomandēja uz Vāciju, kur tapa jaunā parauga patruļkuģis „Skrunda” – pirmais no pieciem jaunajiem Latvijas vajadzībām būvētajiem kuģiem. „Es nonācu uz pilnīgi jauna kuģa, tas vien jau bija ļoti pozitīvi. Līdz tam



jaunākais man bija kuģis „Bulduri”, uz kura biju pirmajā praksē, tas bija būvēts 1983. gadā, pēc tam katrs mans nākamais kuģis bija vecāks, visvecākais bija „Lode”, būvēts 1968. gadā. Bet uz „Skrundas” viss vēl bija svaigs, smaržoja pēc krāsas. Mums bija jāsakārto normatīvā bāze, jāpārbauda un jānosaka, uz ko šāds kuģis ir spējīgs. Pēc tam jau visu nākamo „Skrundas” tipa kuģu komandas mācījās no mums, bet mēs paši mācījāmies vēl uz vietas Vācijā. Te lieti noderēja mana vācu valoda! Pēc tam es kā navigācijas speciālists biju arī visu pārējo no jauna būvēto kuģu pieņemšanas komisijās,” atceras Andrejs. Nu jau trīs gadus viņš ir kuģa „Skrunda” komandieris.

Salīdzinot darbu tirdzniecības flotē un Jūras spēkos, Andrejs uzsver, ka iespēja būt kopā ar ģimeni nav vienīgā priekšrocība. „Svarīgas ir sociālās garantijas. Tirdzniecības flotē gandrīz viss ir atkarīgs tikai no kuģu kompānijas politikas. Man pašam bija nepatīkams gadījums, kad vēl prakses laikā ne savas vainas pēc guvu traumu. Jā, man tika sniegta visa nepieciešamā medicīniskā palīdzība, taču, ja būtu zaudējis darba spējas, es faktiski nesaņemtu neko. Man ļoti pozitīvs šķiet arī darba kolektīva pastāvīgums. Pēdējos gados tirdzniecības flotē izzūd tāds jēdziens kā kuģa komanda, tagad apkalpe tiek nokomplektēta tikai vienam reisam, nākamajā reisā nonāc uz cita kuģa kopā ar pilnīgi citiem cilvēkiem. Jūras spēkos komanda mainās ļoti pakāpeniski – cilvēki aiziet, iegūstot augstākas dienesta pakāpes. Mēs esam sastrādājušies, labi pazīstam cits citu, labi zinām, ko cits no cita varam sagaidīt.”



JŪRAS SPĒKI

Kuģa komandieris skaidro, ka uz Jūras spēku kuģiem ir divi darba režīmi – dežūrrežīms un ikdienas režīms. Ja kuģis ir dežūrrežīmā, tad visa komanda dzīvo uz kuģa un ir gatava jebkurā brīdī iziet jūrā. Ikdienas režīmā jūrnieki ik rītus ierodas uz kuģa kā uz darbu. Pēc senas tradīcijas diena Jūras spēkos sākas pulksten 7.20. Diena paiet, galvenokārt rūpējoties par to, lai kuģis visu laiku būtu tehniskā kārtībā, ja nepieciešams, tiek veikti remontdarbi, notiek mācības un treniņi personālam.

„Es kā komandieris esmu komandas saikne ar eskadru un ar NBS kopumā. Es esmu tas, kam jārisina jebkura veida problēmas, ja tādas radušās. Saprotu, ka lielā mērā tieši no manis ir atkarīga ne tikai kuģa un apkalpes gatavība pildīt savus pienākumus, bet arī mikroklimats uz kuģa,” atzīst Andrejs.

Brīvajā laikā viņa aizraušanās ir riteņbraukšana un ceļošana. Ir apceļotas daudzas interesantas vietas, bet tagad Andrejs uz tām dodas otrreiz – kopā ar sešgadīgo dēlu. „Mana ģimene ir bijusi pie manis uz kuģa, esam arī kopā izgājuši jūrā. Puikam tas viss, protams, patīk. Kad atgriežos no mācībām, rādu viņam bildes un stāstu, kā mums gāja, tas viņam šķiet interesanti.”

Uz jautājumu, vai viņš ieteiktu jauniešiem apgūt jūrnieka profesiju, virsleitnants Ziņģis atbild: „Ja man kāds prasītu padomu, tas nozīmētu, ka viņam jau šāda doma ir radusies, un tam ir kāds iemesls. Es teiktu – jā, ir vērts mācīties gan par tirdzniecības flotes, gan Jūras spēku virsnieku. Pats galvenais – cilvēkam ir jābūt komunikablam un gatavam strādāt komandā. Visu pārējo var iemācīties. Individuālistiem gan flotē būs grūti. Gan tirdzniecības flotē, gan it īpaši pie mums ārkārtīgi svarīgs ir darbs komandā, spēja saprasties un sastrādāties, jo mēs esam meklēšanas un glābšanas dienesta kuģa komanda, no mums ir atkarīgas cilvēku dzīvības.”■

Sarma Kočāne



Nacionālo identitāti un patriotismu vairojot

2015. gadā jau sesto reizi Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera (LTRK) apbalvoja labākos Latvijas eksportētājus. Krišjāņa Valdemāra balva „Latvji, brauciet jūrīnā!” tika pasniegta SIA „PET Baltija” – labākajam no 18 izvirzītajiem pieredzes bagātajiem eksportētājiem.

Par Tirdzniecības un rūpniecības kameras „Valdemāriem” var kļūt uzņēmumi, kuriem 51% ir Latvijas pamatkapitāls, kuri eksportē uz vismaz piecām valstīm vai eksportē vismaz piecus produktus, eksportē inovatīvus produktus un uzņēmuma eksporta apgrozījums iepriekšējā gadā ir sasniedzis vismaz 700 tūkstošus eiro, vai arī uzņēmums ir iekarojis trīs jaunus eksporta tirgus.

Savukārt, ceļot godā dižā jaunlatvieša K. Valdemāra lomu latviešu tautas saimnieciskajā un kultūras izglītošanā, PIKC „Kuldīgas Tehnoloģiju un tūrisma tehnikums” sadarbībā ar Valsts izglītības satura centru, UNESCO Latvijas Nacionālo komisiju un Kuldīgas novada latviešu valodas un literatūras skolotāju un bibliotekāru metodisko apvienību 2015. gadā aicināja jauniešus un viņu skolotājus iesaistīties literāro un pētniecisko darbu konkursā, kas pilnveido jauniešu radošās un pētnieciskās prasmes, sniedz iespēju labāk izprast nacionālo identitāti, patriotismu un ētiskās vērtības, paplašina redzesloku, izkopj individuālo valodas stilu, ļauj apzināties literārās izausmes iespējas, kā arī veicina dziļāku izpratni par K. Valdemāra devumu latviešu sabiedriskās domas attīstībā.



VIDES AIZSARDZĪBAS AKTUALITĀTES

SĒRA SATURA IEROBEŽOJUMI KUĢU DEGVIELĀ

No 2015. gada 1. janvāra spēkā ir stingrākas prasības sēra satura ierobežojumiem kuģu degvielā, kuģojot sēra oksīdu emisijas kontroles rajonos – Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā. Prasība par 0,1

masas procentu sēra saturam flotes degvielā ir noteikta 2012. gada Direktīvas grozījumos (1999/32/EK), kas paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem.

Pirmajā pusgadā Latvijas Jūras administrācija pārkāpumus attiecībā uz sēra saturu flotes degvielā savas kompetences ietvaros nav konstatējusi.

UZZIŅAI

Pašlaik ārpus sēra oksīdu emisijas kontroles zonām kuģiem drīkst izmantot flotes degvielu ar sēra saturu līdz 3,5 masas procentiem, bet saskaņā ar MARPOL konvencijas prasībām jau no 2020. gada 1. janvāra spēkā stāties jaunās prasības flotes degvielai, kurā sēra saturs nedrīkstēs pārsniegt 0,5 masas procentus.

BALASTA ŪDEŅU KONVENCIJA

2004. gada Starptautiskajai konvencijai par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību līdz 2015. gada maijam ir pievienojušās 44 valstis, kas pārstāv 32,86% no pasaules tirdzniecības kuģu bruto tilpības. Jāņem vērā, ka konvencija stāties spēkā 12 mēnešus pēc tam, kad to būs ratificējušas ne mazāk kā 30 valstis, kuru kopējais tirdzniecības flotes apjoms ir vismaz 35% no pasaules tirdzniecības flotes. Tātad, lai būtu ievēroti visi nosacījumi, vēl ir jāpievienojas valstij vai valstīm, kuru kopējais tirdzniecības flotes apjoms ir vismaz 2,14% no pasaules tirdzniecības flotes.

Latvija vēl nav ratificējusi šo konvenciju. Šobrīd ir sagatavots likumprojekts, ar kuru Latvija ratificēs Balasta ūdeņu konvenciju, taču joprojām notiek diskusijas starp ieinteresētajām pusēm par procesu virzību.

Kā viens no svarīgākajiem HELCOM valstīm tiek izskatīts jautājums par izņēmumiem un atbrīvojumiem (konvencijas A-3 un A-4 ietvaros) attiecībā uz definējumu par vienu un to pašu atrašanās vietu balasta ūdens apmaiņas realizācijai (*same location* vai *same risk areas*), ievērojot konvencijas D-1 un D-2 prasību ieviešanas laika plānu. Jautājuma būtība ir tāda, vai nepieciešams veikt balasta ūdens apmaiņu viena reģiona (HELCOM, OSPAR) ietvaros.

UZZIŅAI

Šobrīd IMO ietvaros noris diskusijas par konvencijas vadlīniju grozīšanu attiecībā uz balasta ūdens pārvaldības sistēmu apstiprināšanu (G8). Grozījumu projektā tiek precizēti balasta ūdens paraugu ņemšanas un analīžu veikšanas kritēriji. Līdz ar šo vadlīniju grozījumu procesa uzsākšanu tiek paredzēts nepiemērot sankcijas (pēc konvencijas spēkā stāšanās) tiem kuģu īpašniekiem, kuru kuģi jau ir aprīkoti ar balasta ūdens pārvaldības sistēmām, kas ir saskaņā ar G8 vadlīnijām pirms to grozīšanas.



OGLEKĻA DIOKSĪDA EMISIJU MONITORINGS, ZIŅOŠANA UN VERIFIKĀCIJA (MRV)

2015. gada 1. jūlijā stājās spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju. Regula nosaka, ka, sākot no 2018. gada 1. janvāra, kuģu īpašniekiem jāveic oglekļa dioksīda emisiju monitorings un ziņošana par saviem kuģiem ar bruto tilpību virs 5000, kas ienāk, iziet vai kuģo starp ES ostām, neatkarīgi no to karoga.

UZZIŅAI

Jaunā regula ir paredzēta, lai uzlabotu kopējo informētību par CO2 emisijām saistībā ar kuģu degvielas patēriņu, transporta paveikto darbu un energoefektivitāti. Tā ļaus analizēt emisiju līmeni un izvērtēt paša kuģa veiktspēju.

Svarīgākie datumi regulas ieviešanā:

■ Līdz 2017. gada 31. augustam kompānijām (kuģu īpašniekiem) jāiesniedz verificētajiem monitoringa plāns apstiprināšanai (6. pants);

■ Sākot ar 2018. gada 1. janvāri, kompānijām jāveic CO2 emisiju monitorings (8. pants);

■ Sākot ar 2019. gadu, kompānijām līdz katra gada 30. aprīlim jāiesniedz karoga valstu iestādēm emisiju ziņojums par laikposmu, kuru verificētais verificējis kā apmierinošu (11. pants);

■ Līdz tā gada 30. jūnijam, kas seko ziņošanas laikposma beigām (t.i., sākot ar 2019. gada 30. jūniju), uz kuģa būs jābūt derīgam atbilstības dokumentam (*Document of compliance*) (18. pants).

POLĀRAIS KODEKSS

IMO pieņēmusi Starptautisko kodeksu kuģiem, kas kuģo polārajos ūdeņos (Polārais kodekss), kā arī grozījumus SOLAS un MARPOL, kas nosaka kodeksa obligātu ievērošanu.

Polārais kodekss attieksies uz jauniem kuģiem, kas uzbūvēti 2017. gada 1. janvārī vai vēlāk. Kuģiem, kas uzbūvēti pirms šī datuma, būs jāievēro attiecīgās Polārā kodeksa daļas pēc 2018. gada, līdz ar pirmo starpapskati vai ikgadējo apskati – atkarībā no tā, kura būs pirmā.

KUĢU NOTEKŪDEŅI

1973. gada Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL konvencija), kas grozīta ar tās 1978. gada protokolu, IV pielikumā „Noteikumi piesārņojuma novēršanai ar notekūdeņiem no kuģiem” Baltijas jūra ir noteikta kā

UZZIŅAI

2015. gada maijā IMO Jūras vides aizsardzības komitejā tika iesniegts astoņu Baltijas jūras piekrastes valstu, tostarp arī Latvijas, kopīgs paziņojums par to, ka šo valstu ostās, kurās piestāj pasažieru kuģi, ir atbilstošas kuģu notekūdeņu pieņemšanas iekārtas.



BALTIJAS JŪRA UN VIDE

īpašais rajons, kur ieviestas stingrākas prasības notekūdeņu novadīšanai no pasažieru kuģiem. Šīs prasības vēl nav stājušās spēkā. Lai stātos spēkā stingrākas prasības pasažieru kuģiem Baltijas jūrā, Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā jāiesniedz pietiekami daudz paziņojumu no attiecīgā reģiona piekrastes valstīm par to, ka šajās valstīs ir atbilstošas notekūdeņu pieņemšanas iekārtas.

IMO turpinās diskusijas par to, vai paziņojumi ir pietiekami un vai pieņemšanas iekārtas ir atbilstošas. Papildus tam IMO ir jālemj, kad stāsies spēkā jaunās prasības pasažieru kuģiem, kuģojot Baltijas jūrā.■

Materiālu sagatavoja Latvijas Jūras administrācijas eksperts
vides aizsardzības jautājumos Juris Skrube



KAMPAŅĀ „MANA JŪRA” NOSKAIDRO LATVIJAS TĪRĀKOS UN PIESĀRŅOTĀKOS JŪRAS KRASTUS

Beigusies Vides izglītības fonda īstenotās kampaņas „Mana jūra” ekspedīcija, kuras gaitā tika veikts jūras piekrasti piesārņojošo atkritumu monitoringa 38 vietās. Ekspedīcija sākās 26. maijā Nīdā pie Lietuvas un Latvijas robežas un ilga līdz pat 28. jūnijam, kad tās dalībnieki šķērsoja finiša līniju Ainažos pie Latvijas un Igaunijas robežas.

Jūras piekrasti piesārņojošo atkritumu monitoringa veikts pēc ANO Vides programmas metodikas – apsekotas pludmales 100 metru garumā no ūdens līnijas līdz pirmajai pastāvīgajai veģetācijai vai līdz stāvkraštam (atkarībā no pludmales) un uzskaitīti visi atrastie atkritumi. Vides izglītības fonda pārstāvji jau izanalizējuši atkritumu monitoringa rezultātus, un ir noskaidrotas Latvijas tīrākās un netīrākās pludmales.

Kopumā par visvairāk piesārņoto šogad atzīta Liepājas piekraste posmā no Nīdas līdz Pāvilostai ar vidēji 195 atkritumu vienībām uz 100 metriem. Rīgas jūras līča Vidzemes piekrastes reģions ir otrs netīrākais ar vidēji 185 atkritumu vienībām uz 100 metriem. Rīgas un Jūrmalas pludmalēs atrodamas vidēji 163 atkritumu vienības uz 100 metriem, Kurzemes piekrastes Ventspils posmā (no Jūrkaines līdz Kolkas ragam) atrastas vidēji 132 atkritumu vienības uz 100 metriem,



Kolkas pludmale atzīta par vienu tīrākajām Latvijas jūras piekrastēm.



BALTIJAS JŪRA UN VIDE



Pie Latvijas un Lietuvas robežas Nidā ir visvairāk no jūras izskalotu atkritumu.

bet šogad vistirākā bijusi Rīgas jūras līča Kurzemes piekraste – tur atrastas vidēji 92 atkritumu vienības uz 100 metriem. Lai gan kopumā atrasto atkritumu daudzums bijis mazāks nekā iepriekšējos gados, jāņem vērā, ka iepriekš kampaņas „Mana jūra” monitorings veikts jūlijā, bet šogad jūnijā, kad tūrisma sezona vēl nav sākusies.

Satraucošākais secinājums, kas izdarīts šā gada izpētes ietvaros, ir plastmasas atkritumu īpatsvara pieaugums.

Vidēji vairāk nekā puse (53%) no visiem atkritumiem bija dažādi plastmasas izstrādājumi: plastmasas virves, maisiņi, pudeļu korķi, kā arī neidentificējamās izcelsmes un funkcijas plastmasas gabali. Vairākumā pludmaļu plastmasas atkritumu īpatsvars sasniedz pat trīs ceturtdaļas no kopējā atkritumu daudzuma un aktualizē jautājumu par videi draudzīgas piekrastes attīstības un atkritumu apsaimniekošanas politikas efektivitāti Latvijā. Tieši tādēļ šogad 38 monitoringa vietās savāktos atkritumus kampaņas pārstāvji svinīgā ceremonijā pasniegs vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministram.■

TĪRĀKO PLUDMAĻU TOP 10

Vieta	Atkritumu vienību skaits uz 100 m
1. Abrogciems	18
2. Mērsrags	39
3. Jaunķemeri un Lielupes ieteka Rīgas jūras līcī	45
4. Kolka	56
5. Apšuciems	58
6. Miķeļtornis	59
7. Mazirbe	60
8. Pūrciems	61
9. Gaujas ieteka Rīgas jūras līcī	75
10. Salacgrīva	77

PIESĀRNOTĀKO PLUDMAĻU TOP 10

Vieta	Atkritumu vienību skaits uz 100 m
1. Tūja	498
2. Daugavgrīva, Rīga	469
3. Nida, Latvijas–Lietuvas robeža	408
4. Saulkrasti	316
5. Užava	228
6. Pape	212
7. Karosta, Liepāja	208
8. Pāvilosta	207
9. Staldzene	206
10. Lilaste	191



KĀPĀS ATKLĀJ GADSIMTIEM SENU MĀLU

Lai pētītu pilsētas piekrastes kāpas, Pāvilostā viesojās Latvijas Universitātes docents ģeoloģijas doktors Jānis Lapinskis. Pēc rūpīgas apskates viņš secināja, ka Pāvilosta var lepoties ar jūras krastu, kāds ir vien retajam Latvijas novadam. Šeit atrodams desmitiem tūkstošu gadu sens māls un apskatāmi kāpu dažādu gadsimtu slāņi.

Pie jūras netālu no kāpu aizsargjoslā uzbūvētās Kurzemes sētas izjūtams dabas skarbums. Virs kāpām, kuras sadalītas labi pamanāmos slāņos, sakritušas vairākas lielas un mazākas priedes. Kāpās manāmas nelielas rūsainas ūdens tērcītes, kas plūst uz jūras pusi. „Pa virsu morēnai ir grants slāņi no Litorīnas jūras laikiem, kurus avotiņi pamazām skalo ārā,” spriež ģeologs J. Lapinskis.



Jānis Lapinskis.

Iespējams, tērcītes nāk gan no netālu esošā purviņa, gan rodas no lietusūdeņiem. „Te ir ļoti plāns slānis, kas labi filtrē lietus vai arī sniega kušanas ūdeņus, tādēļ tie ātri izskrien caur smiltīm,” pastāsta pētnieks. Ūdens plūsmas virziens atkarīgs no kāpu slāņu krituma. „Tie nav viscaur pilnīgi gludi kā galds. Ja ir mazliet slīpums uz jūras pusi, tad arī ūdens ies uz to pusi un nedaudz sūksies ārā. Ja slīpums būtu uz otru pusi, tad tur būtu ļoti smuka vieta, kur izrakt aku, ūdenim krājoties,” skaidro ģeologs. Vairākumā gadījumu, arī Pāvilostā, kritums slāņos ir uz jūras pusi. Tas izveidojies, Litorīnas jūras viļņiem skalojot bijušo gultni.■

PIEKRASTES ĻAUDIS APSPRIEŽ JŪRAS IZMAŅTOŠANAS SCENĀRIJUS

Kāpēc jūru vajag plānot? Kā paskaidroja Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Telpiskās plānošanas departamenta nodaļas vadītāja Kristīne Rasiņa, jaunās un arī iespējamās aktivitātes un intereses nepieciešams salāgot ar jau esošajām, lai ilgtspējīgi un racionāli izmantotu jūru un tās resursus, neradot neatgriezenisku kaitējumu videi un ekosistēmai. Tāda plānošana laika periodam līdz 2030. gadam notiekot visās Eiropas Savienības valstīs, un tas ir arī mūsu nacionālajās interesēs, jo zināms, cik vārīga ir Baltijas jūras ekosistēma. Nākamā gada sākumā plānam jābūt gatavam, lai to iesniegtu apstiprināšanai valdībā. Plānojumu pēc ministrijas pasūtījuma veic sabiedriskā organizācija „Baltijas vides forums”.



BALTIJAS JŪRA UN VIDE



Liepājnieki diskutē par jūras izmantošanas plāniem.



Ingūna Urtāne.



Aigars Šteinbergs.

15. jūlijā Liepājā, 16. jūlijā Ventspilī un 22. jūlijā Saulkrastos iedzīvotāji un dažādu ar jūru saistītu nozaru eksperti iepazinās un apsprieda jūras izmantošanas scenārijus, kas tapuši Jūras telpiskā plānojuma izstrādes gaitā. To Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas uzdevumā izstrādā Baltijas vides forums, piesaistot speciālistus no dažādām valsts institūcijām, kā arī Lietuvas un Igaunijas ekspertus. Plānojumu paredzēts izstrādāt šā gada laikā, uzklusot gan nozaru pārstāvjus, gan sabiedrību, un tajā tiks aplūkoti jūras izmantošanas attīstības virzieni līdz 2030. gadam.

„Ideja ir tāda, ka tiek iesaistīti iespējami dažādu sektoru pārstāvji, lai mēs varētu saprast sabiedrības noskaņojumu un viedokļus. Tālāk plāns tiks komunicēts valdībā, un tad šie viedokļi kalpos kā arguments. Ja nebūs atbalsta no nozarēm, tad valdībā apstiprināt šādu dokumentu būtu diezgan neiespējami”, norāda Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Telpiskās plānošanas departamenta direktore Ingūna Urtāne.

Četri radikāli atšķirīgi scenāriji, kas atspoguļo iespējamās jūras izmantošanas virzienus, tapuši, ņemot vērā

dažādas attīstības prioritātes, piemēram, ekonomikas izaugsmi, sociālo labklājību, stabilu jūras ekosistēmu. Šie scenāriji palīdzēs diskutēt par dažādām ar jūru saistītu nozaru telpiskās attīstības iespējām nākotnē un nonākt pie sabiedrībai pieņemamākā jūras izmantošanas risinājuma.

Lai izstrādātu scenārijus, jau kopš gada sākuma notikušas konsultācijas ar dažādu nozaru pārstāvjiem, uzklusot to viedokļus un nākotnes attīstības redzējumu, apkopoti ekspertu atzinumi un informācija par pašreizējo situāciju jūrā.

I. Urtāne atzīst, ka pašlaik koncentrētā veidā pateikt, kā tas ietekmēs katru iedzīvotāja dzīvi, nav iespējams, jo topošais dokuments ir diezgan sarežģīts. „Pirmo reizi kopā tiek saliktas vides lietas un sektoru intereses, ostu pārstāvju



un vēju parku attīstītāju ambīcijas. Tās ir jāmēģina salāgot tā, lai neciestu vide, jo tas mums pašiem ir svarīgi, tas ir svarīgi tūrismam,” sacīja Telpiskās plānošanas departamenta direktore. „Vienmēr ir jāmeklē kompromisi, vai arī uzvar stiprākais. Ideālu plānu neviens vēl nav izstrādājis. Ideālie plāni ir tādi, kas ir par visu un par neko. Ostas šobrīd ir pats svarīgākais sektors, tam seko zvejniecība, tūrisms lielajās pilsētās, jo ārpus tām tūrismam nav tik lielas nozīmes ekonomikā. Liepājai noteikti vajadzētu pateikt, ka tā nevēlas vēja parkus tik tuvu savai pilsētai. Pēc mūsu konsultantu ieteikuma, tie būtu jāaizvirza pietiekami tālu no teritoriālās jūras. Savukārt derīgo izrakteņu ieguve pie mums jūrā šobrīd nenotiek, un nevar arī teikt, ka satiksmes intensitāte jūrā mums ir tikpat liela kā citviet Eiropā, kur nevar ne apgriezties.”

„Cik nu iespējas atļauj, jūrā, ostās un pludmalēs viss jau notiek, ir virkne normatīvo aktu, kas visas darbības regulē. Pagaidām šai plānošanai jēgu neredzu. Tas, ka zaļi un draudzīgi gribam ar jūru sadzīvot, jau tāpat skaidrs. Daudzas lietas ierobežo finanšu trūkums, piemēram, pludmales sakārtošanu atbilstoši Zilā karoga prasībām. Plānot un izsāpnot jau var visu ko, bet ja nav naudas? Mūsu galvenā interese ir tāda, lai netiktu ierobežota piekļuve jūrai un tās resursiem,” saka Mērsraga novada domes priekšsēdētāja vietnieks, Mērsraga jahtu centra īpašnieks Aigars Šteinbergs.

I. Urtāne prognozē, ka līdz Ministru kabinetam šie scenāriji varētu nonākt 2017. gadā.■

KĀPAS AIZSARGĀ VĒJA SAGĀZTIE KOKI

Daudzi dabas un jūras pētnieki ir atzinuši, ka Kolkasrags ir pats brīnumainākais un noslēpumainākais dabas veidojums. Jūra te uzvedas neparasti, krasts un zeme te staigā. Kolkasrags atrodas vietā, kur jūras piekraste ir visai neprognozējama. Ir laika posmi, kad jūra



krastu strauji ārda un ieskalo dzelmē, tad atkal tās darbība mainās uz pretējo pusi un jūra audzē krastu klāt. Krasta pieaugums esot bijis apmēram no 1980. līdz 1995. gadam, pēc tam sākusies strauja krasta noskalošana, īpaši liča pusē. Zinātnieki atzīst, ka kritušie koki nostiprina krastu pret viļņu triecieniem, tie ir savdabīga neskartai pludmalei raksturīga ainavas sastāvdaļa.■



LATVIJAS PIEKRASTES EROZIJA NOTIKUSI AR VIDĒJO ĀTRUMU 1 – 2 METRI GADĀ



2015. gada janvārā vētras jūrā ieskaloja stāvkrastā uzstādīto uzrakstu „Jūrkalne” un kāpnes, pa kurām no stāvkrasta varēja nokāpt pludmalē. Krasts bija nobrucis četrus metrus platā joslā. Pašvaldība jau pavasarī atjaunoja skatu platformu, uzbūvēja jaunas kāpnes un nostiprināja uzrakstu, taču krastu kā

citādi nostiprināt neplāno. „Jūrkalnes pludmale ir 13,8 kilometrus gara. Sanāk, ka kādi 1,3 hektāri zemītes aizgājuši. Kāda vietējā tantiņa teica, ka uz otrā vai trešā sēkļa esot kartupeļus stādījusi,” stāsta Jūrkalnes pagasta pārvaldes vadītājs Guntars Reķis. Pēdējo pārdesmit gadu laikā vētras jūrā ieskalājušas apmēram 50 hektāru Jūrkalnes stāvkrasta zemes, bet pēdējo 25 gadu laikā Latvijas piekrastes erozija virzījusies ar vidējo ātrumu 1 – 2 metri gadā, norāda Latvijas Universitātes pētnieks Jānis Lapinskis. Jūrkalnē tas ir dabisks process, taču kopumā krasta nogruvi izraisa ne vien dabas spēki – vējš un viļņi, klimata pārmaiņas, piemēram, kopējā ūdens līmeņa celšanās Baltijas jūrā, bet arī cilvēku iejaukšanās, proti, ostu darbība. Panacejas pret eroziju nav.

LU Ģeogrāfijas un zemes zinātņu fakultātes vadošais pētnieks Jānis Lapinskis: „Krasta aizsargbūves būtībā ir problēmas pārcelšana laikā vai telpā, bieži vien tās problēmu tikai pastiprina, radot jaunas nebūšanas vietā, kur līdz tam tās nav bijušas. Ļoti svarīgi ir izvērtēt, kas ir apdraudētais objekts. Ja tā ir privātmāja vai mežs, tas nekādā ziņā nav pietiekams iemesls, lai iejauktos krasta sistēmā, riskējot ar kaut kādām problēmām nezināmā nākotnē, nezināmā vietā. Ja tās ir Liepājas notekūdeņu attīrīšanas iekārtas, tā ir cita situācija.”■



BALTIJAS JŪRAS REĢIONA ZINĀTNIEKI PĒTA BALTIJAS JŪRAS VIĻŅU ENERĢIJU

2015. gada 15.–19. jūnijā viesnīcā „Radisson Blu Latvija” norisinājās 10. Baltijas jūras zinātnes kongress (10th Baltic Sea Science Congress, BSSC 2015) – nozīmīgākais zinātniskais pasākums, kas veltīts Baltijas jūras izpētei. Šogad tajā piedalījās trissimt zinātnieku no visām Baltijas jūras reģiona valstīm, lai diskutētu par jaunākajiem zinātniskajiem atklājumiem dažādās Baltijas jūras pētniecības jomās, tostarp jūras bioloģijā un ģeoloģijā, ekosistēmu saglabāšanas un ilgtspējas nodrošināšanā un piekrastes reģionu piesārņojuma ierobežošanā, kā arī vērienīgu, pārnacionālu Baltijas jūras akvatorijas vides aizsardzības pasākumu plānošanā un koordinēšanā.

Baltijas jūras zinātnes kongress apvieno Baltijas jūras biologus, okeanogrāfus un ģeologus, nodrošina sadarbību un informācijas apriti pētniecībā. Kongress, kura tradīcija aizsākās 1996. gadā, notiek reizi divos gados kādā no Baltijas jūras reģiona valstīm un šogad pirmo reizi norisinājās mūsu valstī – Latvijā





prezidentūras Eiropas Savienības Padomē pasākumu ietvaros. To kopīgi rīkoja Baltijas jūras bioloģu, ģeoloģu un okeanogrāfu biedrības, piedaloties starptautiskajai Upju grīvu un piekrastes zinātņu asociācijai (*Estuarine Coastal Sciences Association*), BONUS un Latvijas Izglītības un zinātnes ministrijai.

Baltijas jūras pētniecības aktualitātes, kam bija veltīts kongresa darbs, atspoguļojās gan tematiskajā ietvarā, gan dalībnieku prezentācijās. Helmholca Pētniecības centra (Vācija) profesors Hanss fon Štorhs (*Hans von Storch*) savā runā uzsvēra klimata pārmaiņu ietekmi uz Baltijas jūras ekoloģiju. Leibnīcas Baltijas jūras pētniecības institūta pārstāvis Dr. Folkers Morholcs (*Volker Mohrholz*) pievērsās Baltijas jūras ūdens resursu ķīmiskās kompozīcijas izmaiņu problemātikai, kas saistīta ar liela sālsūdens daudzuma ieplūšanu Baltijas jūrā no Ziemeļjūras. Nīderlandes Karaliskā jūras pētniecības institūta profesors Hermans Hummels (*Herman Hummel*) kongresa dalībniekus iepazīstināja ar jūras bioloģiskās daudzveidības elementu saglabāšanas jautājumiem, bet Tartu Universitātes pētnieks Dr. Henns Ojavers (*Henn Ojaveer*) informēja par bioloģiskās daudzveidības apdraudējumu Baltijas jūrā mūsu jūrai neraksturīgu sugu invāzijas dēļ.

Baltijas jūras zinātnes kongresa trešā diena pirmoreiz tā pastāvēšanas vēsturē bija pilnībā veltīta politikas un pārvaldības jomai. Tika apzinātas problēmas un faktori, kas apdraud jūras ekonomikas attīstību gan Baltijas jūras apgabalā, gan citviet Eiropas reģionālajās jūrās. Vāgingenenas Universitātes (Nīderlande) profesors Rūdolfs de Grots (*Rudolf de Groot*) aktualizēja jautājumu par reģiona ekonomiskās ilgtspējas un jūras preču un pakalpojumu diversifikācijas saistību, bet Hallas Universitātes (Lielbritānija) profesors Maiks Eliots (*Mike Elliott*) analizēja labākos pārrobežu un starppozaru pārvaldības modeļus, kas attiecināmi uz Baltijas jūras reģiona valstīm.

Noslēgumā kongresa dalībniekus uzrunāja Igaunijas Zinātņu akadēmijas prezidents, Tallinas Tehniskās universitātes Viļņu inženierijas laboratorijas vadītājs profesors Tarmo Soomere (*Tarmo Soomere*). Viņš norādīja, ka izšķiroša nozīme Baltijas jūras ekosistēmas stabilitātes saglabāšanā ir ciešai saiknei starp sabiedrību un zinātni. „Enerģija un Pasaule” aicināja profesoru uz sarunu par viņa darbu, Baltijas jūras reģiona ekoloģiskās un ilgtspējīgas ekonomiskās attīstības problēmām, kā arī sadarbības potenciālu enerģētikā Baltijas jūras reģionā.

– Baltijas jūras austrumu apgabala viļņu enerģijas potenciāls līdz šim pētīts visai maz. Kāpēc šis jautājums, ņemot vērā atjaunojamās enerģijas avotu diversifikācijas nostādnes Eiropas Savienības enerģētikas politikā, aizvadītajās desmitgadēs nav bijis aktuāls?

– Jā, patiešām, Baltijas jūras austrumu apgabala viļņu enerģijas potenciāla sistemātiska, visaptveroša izpēte līdz šim nav tikusi veikta. Vienīgais izpētes projekts, kas jebkad īstenots šajā jomā, ir ilgtermiņa viļņu enerģijas potenciāla



monitorings, ko teju četrdesmit gadu garumā realizēja Zviedrijas Meteoroloģijas un hidroloģijas institūta speciālisti. Lielā mērā pateicoties datiem, kas akumulēti šā projekta ietvaros, bija iespējams realizēt mūsu iecerī – sniegt pēc iespējas plašu un detalizētu ieskatu Baltijas jūras austrumu apgabala (ar to mēs saprotam Baltijas jūras akvatoriju Somijas, Igaunijas, Latvijas un Lietuvas piekrastē) viļņu enerģijas potenciāla aplēsēs.

Domāju, ka viļņu enerģijas potenciāla apguves izpēte mūsu reģionā nav bijusi īpaši aktuāla tāpēc, ka, salīdzinot ar valstīm, kas atrodas okeānu vai, teiksim, Ziemeļjūras piekrastē, mūsu jūras viļņu enerģijas potenciāls ir neliels. Piemēram, Ziemeļjūrā vēja režīms (ātrums) ir daudz intensīvāks un viļņu augstums lielāks nekā vidēji Baltijas jūrā, līdz ar to daudz lielāka ir arī potenciāli „atdotā” enerģija. Okeānu piekrastē viļņu enerģijas apguves apstākļi ir vēl labvēlīgāki.

– Kas veica izpēti un no kādiem avotiem tika smelts finansējums?

– Viļņu enerģijas potenciāla izpēte Baltijas jūras austrumu apgabalā tika veikta Tallinas Tehniskās universitātes Kibernētikas institūta Viļņu inženierijas laboratorijā.

Finansējums (kopā ap 40 000 eiro) tika piesaistīts vairāku pētniecības iniciatīvu ietvaros; lielākais ieguldījums nāca no ES Reģionālās attīstības fonda (*European Regional Development Fund, ERDF*) līdzfinansētās programmas „Zinātniski pamatots risku izvērtējums un apkopojums pienācīgai un savlaicīgai reakcijai uz apdraudējumiem Igaunijas sauszemei, gaisa telpai, ūdenstilpnēm un piekrastei” (*Science-based forecast and quantification of risks to properly and timely react to hazards impacting Estonian mainland, air space, water bodies and coasts* (TERIKVANT)).

Izpētes finansēšanai tikai piesaistīti Igaunijas Republikas Izglītības un pētniecības ministrijas granta (2011–2014) un Igaunijas Zinātnes fonda granta (2012–2015) līdzekļi.

– Kāds bija pētījuma laika ietvars?

– Finansējums izpētes realizācijai tikai piešķirts vairāku pētniecības projektu un programmu ietvaros, tāpēc vairums praktisko darbu tika veikti to darbības periodā, proti, laikā no 2011. līdz 2014. gadam. Savukārt dati, ar kuriem pētnieki operēja, apkopoti Zviedrijā laika periodā no 1970. līdz 2007. gadam.



Tarmo Soomere.



Izpētes procesā tika izmantota trešās paaudzes viļņu modelēšanas platforma WAM, kas ļāva skaitliski rekonstruēt Baltijas jūras austrumu apgabala viļņu raksturlielumus minētajā laika periodā, balstoties uz datu fiksācijas attāluma-laika režģi, kur attālumu reprezentē 3 jūras jūdzes (5,5 km), bet laiku – 1 stunda.

– Pie kādiem secinājumiem pētnieki nonāca izpētes gaitā? Vai tika aprēķināts arī summārais teorētiskais Baltijas jūras austrumu apgabala viļņu enerģijas potenciāls?

– WAM modelēšanas rezultāti rāda, ka vidējais viļņu enerģijas potenciāls Baltijas jūras austrumu apgabala piekrastes zonā ir 1,5 kW/m (atsevišķās dislokācijās – 2,5 kW/m). Taču divās salīdzinoši lielās zonās – Somu līča un Rīgas jūras līča piekrastēs – vidējais viļņu enerģijas potenciāls ir daudz mazāks par 1,5 kW/m, proti, tikai 0,7 kW/m. Summārais teorētiskais Baltijas jūras austrumu apgabala viļņu enerģijas potenciāls, ko aprēķinājām, ņemot vērā visus faktorus, mūsaprāt, atbilst 1,5 GW.

Daudzas piekrastes teritorijas (ap 46%), īpaši Igaunijas Republikā, kur vērojami viļņu enerģijas apguvei labvēlīgi vēja un viļņu augstuma režīmi, aizsargā dabas liegumi, tāpēc teorētiski apgūstamais viļņu enerģijas potenciāls būtu samazināms no 1,5 GW līdz aptuveni 840 MW (4200 TWh/gadā).

Jāpiebilst, ka šis apjoms patiešām ir tikai teorētiski apgūstamais, jo konkrētas tehnoloģijas un inženiertehniskie risinājumi viļņu enerģijas izmantošanai elektroenerģijas ģenerācijā Baltijā netika analizēti šīs izpētes gaitā.

– Kādas ir galvenās viļņu enerģijas potenciāla komerciālas apguves problēmas Baltijas jūras austrumu apgabalā?

– Svarīgi saprast, ka teorētiska izpēte un matemātiskas kalkūlācijas nesniedz tiešu atbildi uz jautājumu par to, kādas ir galvenās viļņu enerģijas potenciāla komerciālas apguves problēmas. Tomēr tās var norādīt uz dažāda veida



problēmām, ar kurām nāktos saskarties reālu, komerciālu viļņu enerģijas projektu attīstītājiem mūsu reģionā.

Pirmkārt, par problēmu uzskatāma atsevišķu piekrastes reģionu, kur viļņu enerģijas potenciāls ir optimāls, ierobežota pieejamība: tie atrodas dabas liegumu teritorijās. Otrkārt, Baltijas jūras austrumdaļā vērojamas ļoti izteiktas viļņu režīma (augstuma) variācijas, kad enerģijas atdeves optimums tiek sasniegts ļoti īsā laika periodā un pats par sevi ir īslaicīgs (piemēram, rudens vētru periodā). Treškārt, vērojamas ļoti krasas sezonālas viļņu režīma variācijas. Enerģijas pastāvīgai ģenerācijai labvēlīgākais vēja režīms (un tātad arī viļņu augstums) tiek sasniegts ziemas periodā, kad lielākajā daļā Baltijas jūras austrumu piekrastes akvatorijas veidojas ledus sega, kas būtiski apgrūtina viļņu enerģijas praktisku apguvi. Ceturtkārt, šobrīd Eiropā un pasaulē viļņu enerģijas apguves tehnoloģisko risinājumu attīstības līmenis būtiski atpaliek no citu atjaunojamās enerģijas veidu apguves tehnoloģiju, kaut vai vēja un hidroenerģijas, attīstības līmeņa un šādi projekti tiek realizēti tikai tādās dislokācijas, kur viļņu režīms ir pastāvīgi labvēlīgs enerģijas ģenerācijai daudz maz stabilā režīmā. Piektkārt, mūsu reģiona viļņu enerģijas apguves nākotnes iespēju kontekstā kā būtisku problēmu vai tehnoloģisku izaicinājumu var minēt enerģijas akumulācijas risinājumu nepieciešamību, lai tajos relatīvi īsajos laika periodos, kad ir iespējams saražot salīdzinoši lielu daudzumu enerģijas, šo saražoto enerģiju varētu akumulēt tālākai izmantošanai.

Aizvadītajos gados pie mums vērsušies vairāku inženiertehnisko firmu un organizāciju pārstāvji, kuri interesējās par izpētes rezultātiem un to varbūtēju izmantošanu komerciālu viļņu enerģijas projektu realizācijā Baltijas jūras austrumdaļā. Tā kā izpētes rezultāti ir publiski pieejami, mēs labprāt sniedzām šo informāciju un nākotnē esam gatavi sadarboties arī ar citiem interesentiem.

– Kad un kur pirmoreiz tika prezentēti izpētes rezultāti?

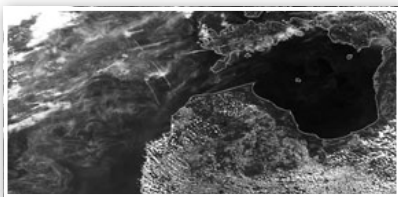
– Pirmoreiz plašāku zinātnisko auditoriju ar izpētes rezultātiem iepazīstinājām 2013. gadā; daļa rezultātu tika prezentēta 9. Baltijas jūras zinātnes kongresā (*9th Baltic Sea Science Congress*), kas norisinājās Lietuvas pilsētā Klaipeņā. Pirmā visaptverošā publikācija „Par viļņu enerģijas potenciālu Baltijas jūras austrumu piekrastē” (*On the Wave Energy Potential along the Eastern Baltic Sea Coast*), kurā analizēti projekta realizācijas gaitā apkopotie dati un citi izpētes materiāli, nāca klajā zinātniskajā žurnālā „Atjaunojamā enerģija” (*Renewable Energy* 71, pp. 221–233) 2014. gadā.■

Leo Jansons („E&P”)



NOVĒRO ALĢU ZIEDĒŠANŨ BALTIJAS JŪRĀ

Ar veiksmīgu attālās izpētes datu ievākšanas kampaņu Rīgas jūras līča teritorijā Vides risinājumu institūts (VRI) 2015. gada vasarā uzsāka projektu SENTIBALT, kura laikā plānots simulēt Eiropas kosmosa aģentūras (EKA) satelīta „Sentinel-3” datus. Attālās izpētes dati tika ievākti, izmantojot Novērošanas un vides monitoringa sensoru sistēmu ARSENAL.



Alģu ziedēšana Baltijas jūrā MODIS satelīta attēlā, 2015. gada 11. augusts.



Attālās izpētes lidojumu līnijas virs Daugavas ietekas Baltijas jūrā un lauka izpētes datu ievākšanas punkti. Lidojuma līniju krāsu atšķirības raksturo ūdens optiskās īpašības.

Viens no galvenajiem VRI izpētes objektiem ūdenī ir hlorofila koncentrācijas alģu ziedēšanas laikā. Tā kā alģu atrašanās vieta un ziedēšanas laiks ir atkarīgs no laika apstākļiem, būtisks datu ievākšanas kampaņas posms bija piemērota datuma un laika izvēle. Dati tika ievākti 11. un 12. augustā izvēlētajā pilotteritorijā – virs Daugavas ietekas Baltijas jūrā.

Ņemot vērā jūras ekosistēmas dinamisko vidi, attālās izpētes un lauka datu ievākšanu bija nepieciešams veikt paralēli. Kamēr projekta partneris Igaunijas jūras institūts veica lauka datu ievākšanu, VRI realizēja attālās izpētes datu ievākšanas kampaņu. Attālās izpētes dati tika ievākti, izmantojot ARSENAL iemontētās sensoru sistēmas: hiperspektrālo sensoru –

CASI-1500, kura telpiskā izšķirtspēja ir 0,5–1,5m/px, augstas izšķirtspējas RGB kameru un LiDAR lāzerskeneri.

HELCOM Baltijas jūras vides monitoringa un novērtējuma stratēģijā minēts, ka attālās izpētes metožu izmantošana sniedz pievienoto vērtību jūras monitoringam. Satelīta „Sentinel-3” datu simulācijas un analīzes rezultātā tiks identificēti ūdens kvalitātes indikatori, ar kuru palīdzību uzlabot Baltijas jūras vides ekoloģisko stāvokli.■



Piemiņas zīmes kā pieturas vietas

Valdemāra piemiņu godinot, tiek uzstādīti pieminekļi un piemiņas akmeņi, arī uzliktas piemiņas plāksnes, viņa vārdā nosauktas ielas Rīgā, Liepājā, Ventspilī, Jelgavā, un tā vēl ilgi varētu turpināt.

Pirms 190 gadiem toreizējā Ārlavas pagastā skaistā priežu mežā atradās „Vecjuncuru” mājas, kurās saimnieka Mārtiņa un viņa sievas Marijas ģimenē 1825. gada 15. novembrī (2. decembrī pēc jaunā stila) piedzima Krišjānis. No 10 bērnu lielās ģimenes bez Krišjāņa vēl izdzīvoja Indriķis (1819) un Marija (1830).

„Vecjuncuru” māju vietā 1975. gada septembrī Dzejas dienās, atzīmējot K. Valdemāra 150 gadu jubileju, atklāja piemiņas akmeni.

Valdemārpils luterāņu baznīcā atrodas K. Valdemāram veltīta piemiņas plāksne, kas uzstādīta 1934. gadā, bet pie baznīcas 1993. gadā atklāja Valdemāram veltītu piemiņas akmeni.

Piemiņas akmens Valdemāram atrodas arī Ēdolē un par godu pirmās latviešu jūrskolas dibinātājam Ainažu jūrskolas muzejā.

Ventspilī, Ostas ielas promenādē netālu no Livonijas ordeņa pils atrodas bronzas piemineklis K. Valdemāram. Tas atliets Vācijā 2000. gadā. Pieminekļa autors ir Miervaldis Polis.



PASAULES OSTAS ATTĪSTĀS AR MAINĪGIEM PANĀKUMIEM

2015. gadā pasaules vadošajās ostās bija vērojamas atšķirīgas kravu apgrozījuma tendences, kam pamatā bija ekonomikas attīstības tendences pasaulē, ģeopolitiskā situācija, starpvalstu ekonomiskās un politiskās sankcijas un arī katras ostas ilgtspējīgas attīstības politika. Kritumu piedzīvo konteinerkravu pārvadājumi pasaulē, īpaši uz Latīņameriku un Ziemeļameriku, kā rezultātā arī Eiropas lielākajās konteinerkravu ostās Roterdamā, Hamburgā un Antverpenē samazinājās konteinerkravu apjomi.

Saskaņā ar pētījumiem Tuvo Austrumu reģions piedzīvo ekonomisko uzplaukumu, savukārt Ķīna cīnās ar milzīgām ekonomiskām problēmām, ekonomikas pārkaršanu un finanšu burbuļa plīšanu. Arī 2016. gadu Ķīnas ekonomikai prognozē grūtu, jo tur ir samazinājies pieprasījums pēc rūpniecības precēm.

BALTIJAS REĢIONA OSTAS

Latvijas ostas kopumā 2015. gadā apstrādājušas 69,57 miljonus tonnu, kas bija par 6,2% mazāk nekā 2014. gadā. Rīgas osta ar 40,1 miljonu tonnu joprojām saglabā līdera pozīciju Baltijas valstu ostu vidū, neskatoties uz to, ka kravu



Gdańskas osta.



apjoms, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, sarucis par 2,5%. Ventspils osta apstrādājusi 22,53 miljonus tonnu, kas ir par 14% mazāk nekā 2014. gadā, bet Liepājas ostā kravu apjoms pieauga par 5,9%, sasniedzot 5,61 miljonu tonnu. Latvijas mazās ostas kopā apstrādājušas 1,37 miljonus tonnu un piedzīvojušas kravu 13,5% kritumu. Par Latvijas ostu darbību plašāk turpmākajos materiālos.

Klaipēdas osta 2015. gadā apstrādājusi 38,51 miljonu tonnu kravu – par 5,8% vairāk nekā 2014. gadā, un tas ir lielākais kravu apjoms Klaipēdas ostas vēsturē. Lejamkravu apjoms Klaipēdas ostā pieauga par 22,3%, ģenerālkraavu par 3,3%, bet sauskraavu un beramkravu par 12,9%.

Sekmīgi strādājusi arī Gdaņskas osta, kurā kravu apjoms pieaudzis par 11% un sasniedzis 35,91 miljonu tonnu, neskatoties uz to, ka konteinerkravu apstrādē osta piedzīvojusi 10% kritumu.

Bēdīgi klājies Tallinas ostai, tā piedzīvojusi 20,8% lielu kravu apjoma kritumu un apstrādājusi 22,44 miljonus tonnu. Vienīgi pasažieru pārvadājumos bijis 2% pieaugums. Ostas vadība atzīst, ka gads ir bijis ļoti grūts, piedzīvots 32,2% kritums lejamkravu un 19,8% kritums beramkravu sektorā.

KRIEVIJAS OSTAS

Krievijas ostās 2015. gadā kravu apjoms vidēji pieaudzis par 3,2%. Visos kravu veidos bija vērojams kāpums, izņemot konteinerkravas, kuru apstrādē kritās par 15,2%, metāllūžņu kravas samazinājās par 8,8% un saldētās kravas par 15,5%.

Krievijas Baltijas jūras baseina ostās kravu apjoms vidēji pieaudzis par 1,9%. Ustjugā un Primorskā kravas pieauga par 16%, bet Sanktpēterburgas ostā kritās par 16,5%, Visockā par 1,5% un Kaļiņingradā par 7,6%.

EIROPAS OSTAS

Roterdama

2015. gadā kravu apgrozījums Roterdamas ostā pieauga par 4,9%, sasniedzot 466,4 miljonus tonnu, un šo pieaugumu pilnībā nodrošināja naftas un naftas produktu kravu apstrāde. Roterdamas ostas pārvaldes izpilddirektors Allards Kasteleins (Castelein): „Naftas zemā cena rada lielas naftas rezerves, kas liek to transportēt uz pārstrādes rūpnīcām Eiropā un Krievijā. Savukārt saražotā degviela caur Roterdamas ostu tiek sūtīta uz Tālajiem Austrumiem. Tieši zemās cenas dēļ jēlnaftas apjoms Roterdamas ostā 2015. gadā pieauga par 8,1%, sasniedzot 103,1 miljonu tonnu. Salīdzinoši niecīgs, tikai par vienu procentu, bija beramkravu, dzelzs rūdas un metāllūžņu apjoma pieaugums. Arī ogļu kravu pieaugums bija viena procenta robežās, kam iemesls ir tas, ka Vācijā par kurināmo aizvien mazāk lieto ogles, priekšroku dodot saules un vēja enerģijai. Liela nozīme bija spēcīgajai Lielbritānijas ekonomikai, kas piesaistīja ro-ro kravas pārvadājumiem Ziemeļjūrā.



Lai saglabātu līderpozīcijas Eiropā un nostiprinātos pasaules ostu pirmajā desmitā, Roterdamas osta meklē sadarbības partnerus pasaulē. Tā 2015. gadā parakstīts saprašanās memorands starp Roterdamas un Singapūras ostu pārvaldēm, kas paredz informācijas apmaiņu, kopīga redzējuma un stratēģijas izstrādi ostu operāciju optimizācijai, *zaļo* kuģošanu un citus pasākumus, kas palīdzēs stiprināt saikni un ciešāku sadarbību starp Eiropas un Āzijas ostām, lai nodrošinātu kuģošanas drošību un efektivitāti.

Hamburga

Hamburgas ostā 2015. gadā pārkrāva 137,8 miljonus tonnu, kas bija par 5,4% mazāk nekā gadu iepriekš. Liekāko kritumu piedzīvoja konteinerkravas – par 9,3%. Hamburgas ostas vadība gan uzsver, ka tās veikumu nevajadzētu mērit tikai ar pārkrauto konteineru skaitu, jo tās lielā priekšrocība ir kravu daudzveidība. Starp Ziemeļeiropas ostām Hamburga joprojām ir līdere konteinerkravu pārvaldījumos Baltijas reģionā, tur salīdzinājumā ar Antverpeni un Roterdamu konteinerkravu apstrādes apjoms audzis par 7%. Tomēr lielākais Hamburgas ostas pluss ir rūpnieciskās zonas ostas teritorijā, kā arī labi attīstītie loģistikas pakalpojumi. Hamburgas ostas vadība nenoliedz, ka osta saskaras ar milzīgām problēmām, kurām pamatā ir Ķīnas kravu kritums par 14,4% un Krievijas kravu kritums par 34,4%, ko nav iespējams kompensēt ar kravu apjoma pieaugumu citos virzienos, piemēram, Malaizijas, Indijas, Meksikas un Arābu Emirātu virzienā.

PASAULES OSTAS

Singapūras osta raksturo kravu pārvaldājumu tendences pasaulē

Kravu apjoms Singapūras ostā 2015. gadā samazinājās par 2% – līdz 574,9 miljoniem tonnu. Naftas kravas pieauga par 7,3% un bija 194,93 miljoni tonnu,



Singapūras osta.

bet konteinerkravas samazinājās par 8,7% – līdz 30,92 miljoniem TEU. Singapūras ostā pārkrauj piekto daļu no jūras konteineriem pasaulē. Lai piesaistītu konteinerkuģu līnijas, 2016. gada janvāra vidū Singapūras ostas pārvalde sāka piešķirt 10% atlaidi ostas maksām tiem konteinerkuģiem, kuri paveic



kravu operācijas ostā ātrāk par piecām dienām. Šī atlaide būs spēkā vienu gadu papildus 20% atlaidēm, ko kuģi saņem, piemēram, par *zaļo* kuģošanu.

Agrāk lielākā daļa kuģu Singapūras ostā ienāca no rietumiem, bet Ķīnas un Dienvidkorejas ekonomikas ir panākušas, ka arvien lielāks skaits konteinerkuģu dodas no austrumiem uz rietumiem.

TENDENCES

Konteinerpārvadājumi piedzīvo kritumu

Pēc vairāku gadu desmitu dinamiskas izaugsmes konteinerpārvadājumu tirgus dažu pēdējo gadu laikā ir piedzīvojis fundamentālas pārmaiņas. Izveidojusies situācija, ka šim biznesa segmentam ir ievērojamas jaudas rezerves un tas jau izjūt problēmas nestabilā pieprasījuma dēļ, kā rezultātā saglabājas zemas frakts likmes. Analītiķi uzskata, ka ieguvēji būs tie, kuru bizness ir vērsts uz ilgtermiņa attīstību, kā arī tie, kuri spēj iegūt labākus tirgus nosacījumus, piemēram, piesaistot starptautiskus sadarbības partnerus.



Smags laiks beramkravu kuģu īpašniekiem

2015. gads bija ļoti smags beramkravu pārvadājumu tirgum – jau februārī „Baltic Dry Index” nokritās līdz kritiski zēmam līmenim un bija zemākais pēdējo 30 gadu laikā. Dzelzs rūdas, cementa, graudu, ogļu un minerālmēslu tirgus piedzīvoja zemāko pieprasījumu kopš 1986. gada, un tas, protams, ietekmēja arī jūras kravu pārvadājumu tirgu. Daudzas kuģošanas kompānijas ir nobažījušās par izdzīvošanu, jo *capesize* kuģu ienākumi tik tikko sedz ekspluatācijas izdevumus. „Reuters” ziņo, ka daudzas kompānijas iesniedz tiesā prasību par tiesisko aizsardzību pret kreditoriem, bet ASV vienpadsmit kompānijas jau iesniegušas pieteikumus aizsardzībai pret bankrotu.

Tankkuģu flotei labi laiki

Tankkuģu īpašnieki gūst solidu peļņu, jo pieprasījums pēc tankkuģu pakalpojumiem turpina pieaugt, un tiek prognozēts, ka zemo jēlnaftas cenu dēļ šāda situācija saglabāsies arī 2016. gadā.■



PA VAS „LATVIJAS DZELZCEĻŠ” INFRASTRUKTŪRU 2015. GADĀ PĀRVADĀTI 55,6 MILJONI TONNU KRAVU

Salīdzinot ar 2014. gadā pārvadātajiem 57 miljoniem tonnu kravu, 2015. gadā tika piedzīvots 2,4% pārvadājumu apjoma kritums, kas ir niecīgs salīdzinājumā ar gada sākumā prognozēto 20% samazinājumu.

Līdz 2,8 miljoniem tonnu jeb par 37% saruka eksporta pārvadājumi caur Latvijas pieostas stacijām, importa kravu apjoms bija 48 miljoni tonnu, iekšzēmē un tranzītā pārvadāti 2,84 miljoni tonnu. Naftas un naftas produktu pārva-



dājumi pieauga par 2,2%, sasniedzot 21,76 miljonus tonnu, bet akmeņogļu pārvadājumi saruka par 5,2% – līdz 19,1 miljonam tonnu. Melnie metāli pārvadāti 1,2 miljoni tonnu, minerālmēsli 3,7 miljoni un minerālvielas 1,1 miljons tonnu.

Kokmateriālu pārvadājumi palielinājās par 52,5% (1,5 miljoni tonnu), par 4% pieauga ķīmisko kravu apjoms (1,8 miljoni tonnu). Procentuāli ievērojams pieaugums bija cukura (+31,9%), graudu un miltu produktu (+25,7%) pārvadājumos (attiecīgi 124 tūkstoši un 1,8 miljoni tonnu).■

MAGISTRĀLĀ DATU PĀRRAIDES TĪKLĀ MODERNIZĀCIJA AUSTRUMU – RIETUMU TRANSPORTA KORIDORĀ

VAS „Latvijas dzelzceļš” 2015. gada 16. decembrī pabeidza Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansēto magistrālā datu pārraides tīkla modernizācijas projektu, kura ietvaros izveidots modernākais datu pārraides tīkls Latvijā. Tā bija lielākā informācijas sistēmu modernizācija LDz vēsturē.

LDz valdes priekšsēdētāja pienākumu izpildītājs Aivars Strakšas: „Magistrālā datu pārraides tīkla modernizācija Austrumu – Rietumu transporta koridorā



bija ļoti svarīga, lai nodrošinātu kvalitatīvus un nepārtrauktus balss un datu pārraides sakarus, kas ir drošas vilcienu kustības pamats. Modernie balss un tehnoloģisko sakaru risinājumi ļaus paaugstināt darba efektivitāti, samazināt bojājumu skaitu un dīkstāves laiku. Projekta



realizācija nodrošinās datu pārraides infrastruktūru tālākai integrētas transporta sistēmas attīstībai, palielinot kustības drošību un veicinot kravu apjomu pieaugumu."

„Santa Monica Networks” valdes priekšsēdētājs Uģis Bērziņš: „LDz ir ieguvis jaunu, ātru, drošu, modernu komunikāciju tīklu – jaunas informācijas maģistrāles, spēcīgas artērijas, pa kurām pulsē informācijas straumes. Šis jaunais, modernais organisms ir pamatu pamats, uz kura veidot jaunas 21. gadsimta informācijas sistēmas, jaunus biznesa procesus, kas kopumā paaugstinās gan LDz pārvaldājumu drošību un satiksmes intensitāti, gan pakalpojumu klāstu un kvalitāti.”■

UZZIŅAI

Projekta kopējās izmaksas ir 14,2 miljoni eiro, no kuriem 8,8 miljoni eiro ir Eiropas Savienības Kohēzijas fonda līdzfinansējums un 5,4 miljoni eiro LDz finansējums. Darbus izpildīja pilnsabiedrība „SMN-Belam-Fima”, bet līguma uzraudzību un vadīšanu veica SIA „Fabrum”.

UZBŪVĒTA JAUNA DZELZCEĻA STACIJA „BOLDERĀJA 2”

VAS „Latvijas dzelzceļš” 10. decembrī Rīgā Daugavas kreisajā krastā atklāja jaunu dzelzceļa staciju „Bolderāja 2” ar savienojošo ceļu uz Krievu salas termināļiem, kas ļaus pakāpeniski pārvirzīt kravu plūsmu no pilsētas centra uz Krievu salu.

Projekta ietvaros ir uzbūvēta stacija „Bolderāja 2” ar deviņiem sliežu ceļiem apmēram 8,5 km garumā un savienojošais sliežu ceļš uz Krievu salas termināļiem ar 10 m augstiem dzelzceļa pārvadiem pār Daugavgrīvas šoseju un SIA „Latvijas propāna gāze” pievedceļu, kā arī ar tiltu pār Beķera grāvi.

UZZIŅAI

Projekta kopējās izmaksas veido aptuveni 41 milj. eiro, no kuriem aptuveni 30 milj. eiro ir ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums, bet 11 milj. eiro – VAS „Latvijas dzelzceļš” finansējums. Būvniecību veica pilnsabiedrība „BMGS S”, savukārt būvniecības līguma vadīšana un uzraudzība bija uzticēta pilnsabiedrībai „SYSTRA – L4 Bolderāja 2”.



Aivars Strakšas.

„Šis dzelzceļš bija viens no nozīmīgākajiem un tehniski sarežģītākajiem projektiem, kurā būvniekiem nācās izmantot inovatīvus risinājumus, lai nodrošinātu tehnoloģiski un kvalitatīvi augstvērtīgu rezultātu. Dzelzceļš ir tur, kur nepieciešams vest kravas. Ja pilsētas plānošana paredz pārvirzīt kravu apriti uz Daugavas kreiso krastu, lai nodrošinātu labāku ostas darbību, tad arī mums jānodrošina piekļuve šiem termināļiem. Tagad esam iezīmējuši jaunu industriālu vaibstu Daugavas kreisajā krastā,” atzīst LDZ viceprezidents Aivars Strakšas.

„Šis neapšaubāmi ir viens no vērienīgākajiem transporta infrastruktūras projektiem Latvijā un visā Baltijā. „Skonto būve” ir gandarīta par iespēju piedalīties un dot savu ieguldījumu modernas pilsētas attīstībā. Esmu lepns, ka „Skonto būve” kopā ar saviem partneriem to ir paveikusi. Rīga un Latvija ir ieguvusi jaunu, izcilu transporta mezglu, kas uzlabo Rīgas ostas starptautisko konkurētspēju, bet „Skonto būve” un citi partneri – kompetenci, kuru noteikti varēsim „eksportēt”, tas ir, iegūto pieredzi un zināšanas īstenot līdzīgos projektos ārvalstīs un Latvijā. Jāatzīmē, ka šis projekts ir izcils piemērs tam, kā jāapgūst Eiropas Savienības fondu finansējums. VAS „Latvijas dzelzceļš”, kā pasūtītāja atbildīgā pieeja, profesionalitāte un precīzi formulētie projekta uzdevumi ļāva darbu izpildītājiem ne tikai kvalitatīvi un laicīgi pabeigt darbu, bet arī jau sākotnēji veikt precīzus izmaksu aprēķinus, kas nemainījās projekta izpildes laikā,” skaidro SIA „Skonto būve” valdes priekšsēdētājs Guntis Rāvis.■



„LATVIJAS DZELZCEĻŠ” PABEIDZ SLIEŽU CEĻU REKONSTRUKCIJAS PROJEKTU

2015. gada nogalē VAS „Latvijas dzelzceļš” pabeidza projektu „Sliežu ceļu rekonstrukcija”, kura ietvaros nomainīti nolietoto sliežu ceļi, kas radīja nopietnus ātruma ierobežojumus un līdz ar to daudzviet veidoja „pudeles kakla” efektu.



„Mūsu uzdevums ir nodrošināt kvalitatīvu un mūsdienīgu dzelzceļa satiksmi Latvijas tautsaimniecības interesēs, tāpēc LDz intensīvi investē gan savus, gan Eiropas Savienības līdzekļus dzelzceļa nozares attīstībā,” uzsver LDz valdes priekšsēdētāja pienākumu izpildītājs Aivars Strakšas.

Šī projekta īstenošanas rezultātā palielināts kustības ātrums un drošība, Austrumu–Rietumu koridora caurlaides spējas, lai varētu nodrošināt plānoto kravu plūsmu caur Latvijas ostām un tranzītu pa valsts teritoriju, samazināts sliežu ceļa radītā trokšņa līmenis, kā arī samazināts apkārtējās vides piesārņojuma risks, kas var rasties sliežu ceļa stāvoķļa dēļ.■

LDz informācija

UZZIŅAI

Projekta kopējās izmaksas veido 45,3 miljonus eiro, no kuriem 33,7 miljonus eiro finansē Eiropas Savienības Kohēzijas fonds, bet 11,6 miljonus – VAS „Latvijas dzelzceļš”. Projekta ietvaros no 2014. līdz 2015. gadam ir pilnībā rekonstruēta nokalpojušā sliežu ceļa virsbūve 93,8 km garumā.



MĒRKIS VIENS – LAI KOMPĀNIJA ATTĪSTĀS

AS „BMGS” jau vairāk nekā 60 gadu patērētājiem piedāvā pakalpojumus hidrotehniskās un civilās celtniecības jomā. Sasniegumi nenāk paši no sevis, tie ir visa kolektīva kopīga darba rezultāts. Tieši tāpēc AS „BMGS” uzskata, ka kompānijas attīstības stratēģija jāveido kompleksi vairākos virzienos, nodrošinot tirgū konkurētspējīgus pakalpojumus.

UZZIŅAI

2015. gadā BMGS akcionāri pieņēma svarīgu lēmumu par kompānijas operatīvās vadīšanas un operatīvās darbības nodošanu valdes pārziņā. Tika ievēlēta jauna valde triju cilvēku sastāvā, un par valdes priekšsēdētāju kļuva Svetlana Afanasjeva.

2015. gads ir bijis pagrieziena gads BMGS darbībā. Var teikt, ka senioru laiki šeit ir pagājuši, jo notikusi paaudžu maiņa. „Vienmēr jau gribētos, lai tas notiktu mazāk sāpīgi,” saka kompānija valdes priekšsēdētāja Svetlana Afanasjeva. „Diemžēl ne vienmēr viss tik labi izdodas, tomēr mūsu pieredzes bagātie speciālisti, kuri šo kompāniju ir izveidojuši un attīstījuši, ar savu padomu ir līdzās, un tas tiešām palīdz. Mums visiem ir viens kopīgs mērķis – lai kompānija attīstās.”

„Pieredze man ir,” skaidro Svetlana. „BMGS uzskatu par savu, ja tā var teikt, dzimto vietu, jo pirms divdesmit gadiem jau studiju laikā sāku šeit strādāt.”

Kā atzīst Afanasjeva, pārmaiņas struktūrā, no vienas puses, ir vērtējamas kā būtiskas, jo mainījās kompānijas vadība, bet, no otras puses, šīs pārmaiņas nebija sāpīgas, pēc būtības tā bija iekšēja reorganizācija. Protams, ka lielais ieguvums ir tas, ka pieredzes bagātie kolēģi ar savu padomu ir blakus tad, kad tas ir vajadzīgs, tāpēc kolektīvs jūtas komfortabli un var labi strādāt.

– 2014. gadā BMGS strādāja ar 100 miljonu eiro lielu apgrozījumu, 2015. gadā tas bija nedaudz mazāks, tomēr 2015. gadu varam uzskatīt par ļoti veiksmīgu, jo rudenī nodevām pasūtītājam Krievu salas termināli, kas ir unikāls objekts gan pēc savas būtības, gan apjoma, gan pēc projekta īstenošanas termiņiem. Latvijā tas tiešām ir vienīgais tik vērienīgs projekts. Arī pati projekta ideja ir skaista un ekoloģiski pievilcīga, jo pilsētas centrs tiks atbrīvots no ogļu kravām, un es kā rīdziniece to ļoti augstu vērtēju, tāpēc piedalīties šāda projekta īstenošanā bija vēl jo patīkamāk un interesantāk. Mūsu speciālistiem šis darbs bija zināms un saprotams, tāpēc varu teikt, ka profesionālā ziņā tas neradīja sarežģījumus vai spriedzi, mēs skaidri zinājām, kā un ko darīsim, protams, ievērojot un izmantojot visas jaunās tehnoloģijas, ko šodien pieprasa šādu un līdzīgu objektu celtniecība.



– **Šķiet, ka iesākumā bija šķēršļi, kas liedza uzsākt normālu darbu.**

– Nevar teikt, ka iztikām bez problēmām. Problēmas bija, jo īpaši tas attiecas uz projekta sākšanas laiku. Bijām spiesti trīs mēnešus stāvēt bez darba, jo stividori apstrīdēja noslēgtos līgumus. Lai gan tas tiešā veidā neattiecās uz mums, mēs bijām tie, kas cieta, jo būvatļauja tika apturēta tad, kad, pamatojoties uz noslēgto līgumu, jau bijām iegādājušies celtniecībai nepieciešamos

materiālus aptuveni divdesmit piecu miljonu apmērā. Bāze bija piekrauta ar materiāliem, krājās parādi piegādātājiem un trīs mēnešus bez darba bija mūsu celtnieki. Krievu sala tiešām bija liels objekts, tāpēc mēs atteicāmies no citiem darbiem, lai koncentrētos šim vienīgajam.

– **Cerams, ka par saviem zaudējumiem un dīkstāvi, pie kuras nebijāt vainojami, vismaz esat saņēmuši kompensāciju.**

– Diemžēl neesam, tāpēc iesniedzām pieprasījumu tiesā par zaudējumu apmaksu, kas radušies ne mūsu vainas dēļ.

– **Pielauju, ka Krievu salas terminālis 2015. gadā nebija vienīgais objekts, kurā strādāja jūsu speciālisti.**

– 2015. gadā noslēdzām līgumu ar Ventspils brīvostu par otrās un trešās pietātnes rekonstrukcijas darbiem. Šis projekts pat salīdzinājumā ar Krievu salu ir ļoti sarežģīts, jo Krievu salas gadījumā būvniecība notika brīvā teritorijā, bet Ventspilī pietātņu rekonstrukcija noris paralēli ostas stividoru darbībai. Mēs spējam vienoties ar stividoriem un savus darbus plānojam tā, lai viens otru ne-traucētu. 2016. gada 15. martā nodosim objektu pasūtītājam, un esam gandarīti, ka objekts pabeigts laikā, neskatoties uz to, ka būvniecībā nācās izmantot nestandarta metodes, kurām mūsu inženieri izstrādāja darba programmu. Krasta nostiprināšana ir ļoti atbildīgs darbs, tāpēc mūsu speciālisti, sadarbojoties ar projekta izstrādātājiem, kopīgi meklēja labāko risinājumu, un projekta autori tiešām



BMGS un „Skonto” ir gan sadarbības partneri, gan konkurenti.

Andris Ameriks (no kreisās), Svetlana Afanasjeva un Guntis Rāvis Krievu salas termināļa atklāšanā Rīgas ostā.



Svetlana Afanasjeva.

ieklausījās un ņēma vērā mūsu speciālistu ieteikumus, kas ne tikai ļāva atrast labāko risinājumu, bet arī pasūtītājam ietaupīt līdzekļus.

– Jūsu speciālisti un celtnieki strādā arī ārpus Latvijas?

– Latvijas tirgus ir ierobežots, tāpēc meklējam iespēju strādāt ārpus Latvijas. Esam realizējuši projektus un arī tagad strādājam Igaunijā, Lietuvā, Zviedrijā, Anglijā, arī Polijā, kur notiek aktīva rosība. Tallinas ostā būvējam ļoti modernu un skaistu jahtu ostu, ko finansē privātais investors. Daudz esam strādājuši Krievijā, bet pēdējos divus gadus ne, jo tur tirgus ir pasīvs un ir ļoti nopietni riski.

2014. gadā Lietuvā no-

devām svarīgu objektu – LNG termināli, kas bija interesants projekts pēc būtības un svarīgs pēc nozīmes. Lietuva tagad uzskata sevi par neatkarīgu spēlētāju gāzes piegādes tirgū. Darba pasūtītājs bija Klaipēdas ostas pārvalde, kuras pārvaldnieks Arvīds Vaitkus jau pēc projekta realizācijas atzina, ka ir šaubījies, vai BMGS tiks ar šo darbu galā. Godīgi sakot, neviens tam neticēja, bet mēs to izdarījām un, strādājot šajā objektā, esam ieguvuši nenovērtējamu pieredzi, tāpēc daudziem konkurentiem esam soli priekšā. Bet konkurence, protams, ir sāva un milzīga.

– Kas parasti runā jums par labu?

– Parasti tā ir cena. Varu teikt, ka mums ir stingra cenu politika. Vēl pirms novērtējam pašizmaksu, un tas ir atskaites punkts, no kura mēs veidojam savu piedāvājumu. Reizēm neizprotam konkurentus, kuri nosauc tik zemu cenu, ka tai nav nekāda loģiska pamatojuma, bet šādos gadījumos jau cieš paši būvnieki, jo ar pasūtītāju noslēgtais līgums ir saistošs.



– Lai labi strādātu, ir nepieciešami labi speciālisti. Kur šodien pie tādiem var tikt?

– Rīgas Tehniskajā universitātē notiek karjeras dienas, un mums ir ļoti laba pieredze, kā šajās karjeras dienās iepazīties un atrast jaunus speciālistus. Jau pirms pieciem gadiem, pateicoties šim pasākumam, esam izveidojuši radošu jaunu speciālistu grupu. Visas pārējās iespējas, kā tikt pie labiem un izglītotiem speciālistiem, nav izdevušās. Mēs pat finansējām vienu grupu Latvijas Jūras akadēmijā, bet arī no tā nekas neizdevās, jo pie mums neatnāca neviens no tiem, kas tur mācījās. Iznāk, ka šo naudu esam nelietderīgi iztērējuši. Jaunos cilvēkus, kurus atlasām jau pieminētajās karjeras dienās, papildus apmācām mūsu uzņēmumā, jo te ir gan pieredzes bagāti konstruktori, gan tāmētāji un citi speciālisti, kuri var apmācīt jaunos kolēģus. Varu teikt, ka visam pamatā, protams, ir pieredze, ko var iegūt tikai darbā, un jaunažiem ir jāvēlas strādāt, lai šo pieredzi iegūtu.

– BMGS strādā Latvijas, Lietuvas un Igaunijas ostās. Kā vērtējat šo valstu ostu attīstības dinamiku?

– Viennozīmīgi, ka Klaipēdas osta attīstās visdinamiskāk.

– Kāds ir Klaipēdas veiksmes stāsts?

– Kravas nenāk pašas no sevis, un Klaipēdas ostas vadība ir ļoti aktīva, ambicioza un klientu piesaitē pat agresīva. Klaipēda plāno ārējās ostas celtniecību, esošās pietātnes tiek maksimāli noslogotas un stiprinātas, akvatorija tiek padziļināta. Piedevām Klaipēdas osta ir pieņēmusi politisku lēmumu un plāno veikt molu rekonstrukciju, kas ir finansiāli ietilpīgs projekts un neatmaksāsies nekad. Tuvāko divu gadu laikā te notiks unikāli celtniecības darbi, un pēc to pabeigšanas Klaipēdas osta atkal būs soli priekšā konkurentiem, jo būs sakārtojusi infrastruktūru, kas ievērojami uzlabos ostas darbību. Osta skaidri definē savus attīstības plānus, un klients uzticas, ja redz saprotamu politiku. Arī Lietuvas valdība īsteno politiku, kas ļauj ostai realizēt savus ambiciozos plānus. Pavisam savādāka situācija ir Latvijā, kur pietrūkst šīs valsts politikas, par ko liecina kaut vai jaunā Eiropas finansējuma sadales kavēšanās. Joprojām nav skaidrības, kādiem projektiem naudu piešķirs, bet jaunajā finansējuma periodā ir pagājuši jau divi gadi. Mūsu ostās aktīvākiem vajadzētu būt gan stividoriem, gan arī pašām ostu pārvaldēm. Idejas, naudas piesaistīšana, aktivitātes, tas viss ir ļoti cieši saistīts, un valsts politikai jābūt visa pamatā. Aktīviem jābūt visiem.

Kompānija BMGS piedalās konkursos un konkurē brīvajā tirgū, seko jaunākajām tehnoloģijām un arvien atjauno savu tehnisko aprikojumu. Svetlana Afanasjeva saka, ka modernā tehnika ir tik ļoti dārga, ka tās dikstāvi kompānija nevar atļauties, tāpat kā nevar atļauties bez darba turēt savus 500 darbiniekus. „Diemžēl Latvija ir par mazu, tāpēc mēs esam visur!” uzsver Svetlana Afanasjeva.■

**DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS
2007. – 2015. GADĀ (tūkst. t)**

Pārvadājumu iedalījums	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015. / 2014. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	52 164,0	56 060,9	53 681,2	49 165,2	59 385,9	60 603,3	55 832,0	57 040,2	55 646,7	-2,4
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	2 000,0	1 687,2	1 300,8	1 262,9	1 192,8	1 429,0	1 177,6	1 256,7	1 672,1	33,1
Starptautisko pārvadājumu apjoms	50 164,0	54 373,7	52 380,4	47 902,3	58 193,1	59 174,3	54 654,4	55 784,2	53 974,6	-3,2
Eksporta kravu apjoms	997,2	1 410,3	1 177,4	1 706,9	1 937,2	1 903,8	2 573,1	2 822,6	1 515,2	-46,3
Importa kravu apjoms	5 058,1	4 486,5	3 019,3	3 417,1	3 695,0	3 675,4	4 212,7	4 065,6	4 172,1	2,6
Kopējais tranzīta kravu apjoms	44 108,7	48 476,9	48 183,7	42 778,3	52 561,0	53 595,1	47 868,6	48 895,3	48 287,3	-1,2
Tranzīta apjoms caur ostām	39 076,4	43 866,2	45 117,4	39 055,8	47 738,6	49 036,9	45 240,4	47 041,5	45 438,8	-3,4
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	5 032,3	4 610,7	3 066,3	3 722,5	4 822,4	4 558,1	2 628,2	1 853,8	2 848,5	53,7

SM informācija

LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2014. – 2015. GADĀ (tūkst. t)

Osta	2014. gadā			2015. gadā		
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā
Rīga	35 867,4	5 213,0	41 080,6	35 952,2	4 103,6	40 055,8
Ventspils	23 495,9	2 709,7	26 205,6	20 808,3	1 718,7	22 527,0
Liepāja	4 324,3	975,5	5 299,8	4 680,9	930,5	5 611,4
Salacgrīva	261,1	71,3	332,4	182,4	170,2	352,6
Mērsrags	368,5	115,1	483,6	349,1	53,8	402,9
Roja	26,2	5,3	31,5	21,2	10,4	31,6
Pāvilosta	0,0	0,0	0,0	0,0	2,3	2,3
Engure	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Skulte	711,4	31,0	742,4	556,6	28,6	585,2
Mazās ostas kopā	1 367,2	222,7	1 589,9	1 109,3	265,3	1 374,8
Kopā visas ostās	65 054,8	9 120,9	74 175,9	62 550,7	7 018,1	69 569,0

SM informācija

LJG 2015

305

OSTAS



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS
2008. – 2015. GADA (tūkst. t)**

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015./ 2014., %
Beramkravas	30 267,1	29 097,6	28 566,8	33 741,0	37 278,9	35 172,7	35 853,9	33 392,2	-6,9
ķīmiskās beramkravas	4 708,2	3 055,5	3 765,0	4 552,8	3 199,6	3 035,8	4 158,0	2 840,0	-31,7
ogles	18 321,5	19 230,0	15 298,0	20 252,7	23 043,8	21 562,9	20 834,4	19 034,9	-8,6
koksnes šķelda	1 475,2	1 546,7	1 780,3	1 609,7	1 588,3	1 447,2	936,4	1 030,1	10,0
Lejamkravas	24 202,2	24 602,0	21 228,6	23 133,4	24 957,2	23 644,7	26 529,8	25 652,6	-3,3
jēlnafta	1 766,5	623,3	204,0	140,6	197,9	144,8	164,1	89,2	-45,6
naftas produkti	20 911,2	22 939,4	20 283,2	22 381,6	23 955,0	22 814,6	25 495,4	24 735,8	-3,0
Ģenerālkravas	9 180,1	8 280,5	11 364,5	11 946,5	12 956,9	11 662,8	11 792,4	10 524,2	-10,8
konteineri	2 091,1	1 881,6	2 669,5	3 185,6	3 676,5	3 950,4	4 186,9	3 875,0	-7,4
skaitis TEU	229 248	184 399	256 271	305 939	366 824	385 665	391 218	359 756	-8,0
Roll on/Roll of	2 019,1	1 863,9	2 195,8	2 850,3	3 164,4	3 169,2	3 117,4	2 649,0	-15,0
skaitis	151 376	157 949	168 210	195 132	209 838	212 919	200 808	166 706	-17,0
koksne	3 699,6	3 443,8	5 415,5	4 785,2	4 438,0	3 874,5	4 005,4	3 512,4	-12,3
tūkst. m ³	4 163,8	3 878,3	6 154,9	5 580,7	5 218,5	4 606,1	4 722,9	4 632,5	-1,9
melnie metāli un to izstrādājumi	533,8	577,7	525,6	381,3	514,0	331,2	296,9	340,9	14,8
Kravas kopā	63 649,4	61 980,1	61 159,9	68 821,0	75 193,0	70 480,2	74 176,1	69 569,0	-6,2

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ 2008. – 2015. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015./ 2014., %
Beramkravas	19 333,0	18 752,3	17 437,7	19 968,9	21 628,4	21 573,7	23 728,7	23 245,5	-2,0
ķīmiskās beramkravas	1 944,2	1 936,2	1 371,6	1 713,6	1 418,2	1 414,0	2 545,6	2 584,8	1,5
ogles	13 776,2	13 956,7	11 548,8	13 496,9	14 900,1	14 041,8	14 935,3	14 528,9	-2,7
koksnes šķelda	776,3	677,4	1 218,1	1 050,2	1 053,6	907,1	520,4	643,6	23,7
Lejamkravas	5 425,2	6 566,7	6 584,9	7 575,7	7 772,8	7 111,4	10 280,3	10 617,6	3,3
naftas produkti	5 358,7	6 519,1	6 535,0	7 518,9	7 676,3	7 030,2	10 204,7	10 537,3	3,3
Ģenerālkravas	4 807,7	4 405,4	6 453,0	6 509,0	6 650,7	6 781,6	7 071,4	6 192,7	-12,4
konteineri	1 912,9	1 864,8	2 651,2	3 154,9	3 632,1	3 908,8	4 148,4	3 823,0	-7,8
skaitis TEU	210 953	182 980	254 475	302 973	362 297	381 099	387 603	355 242	-8,3
Roll on/Roll of	650,0	611,6	690,8	556,3	585,6	596,7	475,0	246,2	-48,2
skaitis	96 585	108 927	111 129	109 097	110 196	111 068	92 315	62 649	-32,1
koksne	2 041,1	1 794,0	2 928,3	2 654,8	2 311,1	2 070,6	2 080,7	1 858,1	-10,7
tūkst. m ³	2 258,0	1 990,8	3 175,3	3 124,1	2 779,9	2 500,6	2 526,3	2 309,2	-8,6
melnie metāli un to izstrādājumi	19,3	30,4	67,0	28,2	25,0	120,2	292,6	199,8	-31,7
Kravas kopā	29 565,9	29 724,4	30 475,6	34 053,6	36 051,9	35 466,7	41 080,6	40 055,8	-2,5

SM informācija

LJG 2015

307

OSTAS



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ
2008. – 2015. GADĀ (tūkst. t)**

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015./ 2014., %
Beramkravas	8 594,3	7 806,3	8 747,3	10 949,8	11 156,5	10 322,1	7 957,9	5 642,2	-29,1
ķīmiskās beramkravas	2 673,6	1 104,1	2 376,9	2 811,1	1 749,7	1 566,3	1 520,8	1419	-90,7
ogles	4 460,0	5 228,8	3 664,7	6 616,4	7 866,2	7 441,9	5 852,2	4 455,5	-23,9
koksnes šķelda	343,3	508,2	201,5	136,9	145,8	126,6	104,3	106,2	1,8
Lejamkravas	17 864,2	17 369,9	14 062,0	14 984,5	16 756,7	16 112,9	15 879,1	14 656,2	-7,7
jēlnafta	1 492,1	454,1	80,1	38,2	48,9	0,0	0,0	89,1	100,0
naftas produkti	15 029,6	16 050,3	13 366,0	14 458,4	16 099,1	15 609,4	15 128,1	13 957,9	-7,7
Ģenerālkravas	2 111,1	1 464,0	2 006,7	2 517,4	2 432,9	2 330,8	2 368,6	2 228,6	-5,9
konteineri	142,1	6,0	0,0	0,0	3,3	0,3	0,0	5,0	100,0
skaitis TEU	14 068	380	0,0	0,0	360,0	54,0	0,0	845,0	100,0
Roll on/Roll of	1 355,1	906,0	1 297,1	1 887,5	1 898,0	1 882,1	1 861,6	1 788,8	-3,9
skaitis	54 173	33 905	47 751	67 504	69 896	70 738	72 229	70 400	-2,5
koksne	377,6	431,5	625,8	478,7	464,7	387,4	443,9	408,0	-8,1
tūkst. m ³	443,9	507,8	733,1	556,9	530,7	458,0	488,5	459,6	-5,9
melnie metāli un to izstrādājumi	15,7	15,8	13,7	89,9	1,6	5,6	0,0	0,0	-100,0
Kravas kopā	28 569,6	26 640,2	24 816,0	28 451,7	30 346,1	28 765,8	26 205,6	22 527,0	-14,0

SM informācija

RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ 2008. – 2015. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015./ 2014., %
Beramkravas	1 854,3	2 001,2	1 905,9	2 399,6	4 016,0	2 793,4	3 635,2	3 923,7	7,9
labība un tās produkti	1 418,2	1 788,5	1 412,0	1 446,1	2 943,9	1 918,4	2 753,5	2 901,5	5,4
koksnes šķelda	25,1	53,8	73,5	192,7	162,7	158,8	79,8	93,9	17,7
Lejamkravas	912,8	658,2	565,5	558,2	410,2	406,0	352,6	362,8	2,9
jēlnafta	274,4	169,2	123,9	102,4	149,0	144,8	134,1	51,9	-61,3
naftas produkti	522,9	370,0	382,2	404,3	179,1	175,0	162,6	240,6	48,0
Ģenerālkravas	1 420,5	1 721,9	1 912,3	1 899,0	3 005,1	1 638,8	1 312,0	1 324,9	1,0
konteineri	36,1	10,8	18,2	30,7	41,0	41,3	38,5	46,0	19,5
skaitis TEU	4 227	1 039	1 796	2 966	4 120	4 525	3 615	3 668	1,5
Roll on/Roll of	14,0	346,3	207,9	406,6	680,8	691,0	780,8	614,0	-21,4
skaitis	618	15 117	9 330	18 531	29 746	31 113	36 264	33 657	-7,2
koksne	463,1	550,6	889,3	648,6	808,6	519,5	455,8	493,5	8,3
tūkst. m ³	497,8	592,6	972,8	722,1	905,2	574,4	505,8	539,3	6,6
melnie metāli un to izstrādājumi	498,8	531,5	444,6	263,2	487,4	182,4	4,3	141,1	3 181,4
Kravas kopā	4 187,7	4 381,3	4 383,8	4 856,8	7 431,4	4 838,2	5 299,8	5 611,4	5,9

SM informācija





RĪGAS BRĪVOSTAS MĒRKIS – KLŪT PAR VADOŠO OSTU BĀLTIJAS VALSTĪS

Lai veicinātu Rīgas brīvostas konkurētspēju starptautiskajā jūras pārvadājumu tirgū, Rīgas brīvostas pārvalde 2015. gadā 69,6 miljonus eiro novirzīja Investīciju programmas īstenošanai. Budžeta izdevumu prioritātes bija noteiktas atbilstoši Rīgas brīvostas Attīstības programmas 2009–2018 mērķim: Rīgas brīvostai jāklūst par vadošo ostu Baltijas valstīs un par nozīmīgu Latvijas ekonomiskās labklājības avotu. Savukārt, ņemot vērā reālo ģeopolitisko situāciju, brīvostas pārvaldes speciālisti gada sākumā piesardzīgi vērtēja turpmākās izaugsmes iespējas un 2015. gada kravu apgrozījumu plānoja 38 miljonu tonnu robežās.



Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs
un valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks.

Ukrainas krīzes un saistībā ar to pret Krieviju noteikto sankciju dēļ cieš daudzi uzņēmēji, tai skaitā ostu kompānijas, jo samazinās kravu plūsma no Krievijas uz Rietumiem. Tomēr, neraugoties uz visai neiepriecinošo kopējo Latvijas ekonomikas ainu, 2014. gads Rīgas brīvostai bija ļoti veiksmīgs – kravu apgrozījums salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu pieauga par 15,8%, pārsniedzot 41 miljonu tonnu, kas bija ievērojams pieaugums Latvijas ekonomikā: aprēķini liecina, ka katra ostā pārkrautā tonna valsts kasē ienes aptuveni 15 eiro.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs A. Ameriks: „Tas, kas notiek Baltijas jūras kravu pārvadājumu nozarē, pamatā ir saistīts ar ģeopolitiskajiem notikumiem. Tomēr, neskatoties uz prognozēm, ka varētu samazināties vairāki kravu veidi, to apjoms pieaug. Un tam ir pavisam prozaisks izskaidrojums – Krievijai ir vajadzīgi finanšu līdzekļi, tāpēc tiek palielināts resursu eksports, bet Rīga šo kravu īpašniekiem ir viens no izdevīgākajiem tirdzniecības ceļiem, tāpēc mūsu



uzdevums ir paņemt visas kravas, kas izvēlējušās Rīgas ostas virzienu. Tas, protams, ir liels izaicinājums ostas infrastruktūrai, kas mērķtiecīgi tiek sagatavota, lai Rīga varētu uzņemt un apkalpot *panamax* un vēl lielākus kuģus, kuru īpatsvars ar katru gadu pieaug.

ATTAISNOJAS IEGULDĪJUMI INFRASTRUKTŪRĀ

Apgrozījuma pieaugums bija vērojams visos kravu segmentos, kas apliecina ostas spēju pielāgoties pārmaiņām pasaules tirgos. Straujākais pieaugums ir lejamkravu, lielākoties naftas produktu pārkraušanas segmentā, kas ir gandrīz divas reizes lielāks nekā iepriekšējā gadā. Tas saistīts gan ar naftas produktu apjoma pieaugumu no Krievijas, gan mazuta pārvadājumu palielināšanos no Baltkrievijas. Baltkrievijas kravu galvenie tirdzniecības ceļi ir Melnā jūra un Baltijas jūra, un pēc Krimas pievienošanas Krievijai, kā arī Ukrainā notiekošās karadarbības dēļ daļa kravu no Melnās jūras ostām tiek pārorientēta uz Rīgas ostu. Vidēji par 8% palielinājušies ogļu pārvadājumi, kas veido gandrīz trešo daļu no Rīgas ostā apstrādātā kopējā kravu apjoma. Pozitīva 2014. gada tendence ir konteinerkravu pārvadājumu pieaugums par 5,8%.

UZZIŅAI

Attiecībā pret 2013. gadu Rīgas brīvosta 2014. gadu noslēdza ar 15% pieaugumu, sasniedzot 40 miljonu tonnu apgrozījumu. Baltijas jūras ostu kontekstā Rīgas tirgus daļa palielinājās par 2%, Rīgā pākrauti 27% no visām jūras kravām, kas apstrādātas šajā reģionā, tajā skaitā Polijas ostās, Klaipēdā, Tallinā, Ventspilī, Liepājā un Rīgā.

TIEK MESTI ARVIEN JAUNI IZAICINĀJUMI

Rīgas brīvostas pārvalde meklē iespējas, kā nostiprināt un paplašināt ostas klientu loku un mazināt atkarību no kāda viena kravas veida, piemēram, ogļiem.



Ilgtspējīgas darbības modelis, jaunas tehnoloģijas, inovatīvas darba metodes, cieša sadarbība ar Latvijas valdību, Rīgas pilsētas pašvaldību un pilsētas iedzīvotājiem ciešā saistībā ar vides aizsardzību un sociālajiem aspektiem ir tas ceļš, kas ejams, lai īstenotu izvirzītos mērķus. Protams, neaizmirstot visaugstākajiem standartiem atbilstošu un integrētu transporta infrastruktūru, bez kuras šodien nav iedomājama ostas attīstība un konkurētspēja.

Noteiktas divas 2015. gada investīciju prioritātes. Pirmā ir ostas infrastruktūra, kurai kopumā plānots novirzīt 61,1 miljonu eiro, no kuriem 49,4 miljoni paredzēti Krievu salas projekta īstenošanai. Vēl līdzekļi ielānāti ostas kuģu kanāla padziļināšanai, ostas dzelzceļu kapitālajam remontam, jaunu dzelzceļa infrastruktūras elementu būvniecībai, kā arī dzelzceļa projektēšanas darbiem saskaņā ar jau noslēgtajiem līgumiem.

Otrā prioritāte aptver dzelzceļa parka „Kundziņsala” divu sliežu ceļu projektēšanu un būvniecību, Rīgas brīvostas Rīnūžu rajonu savienošā dzelzceļa sliežu ceļa būvniecību, citu ēku, būvju projektēšanu un celtniecību, krasta nostiprinājumu renovāciju Ķīpsalā, citus kapitālā remonta un rekonstrukcijas darbus, kustamo un nekustamo pamatlīdzekļu iegādi, kam kopumā paredzēti 8,5 miljoni eiro.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Esmu gandarīts, ka budžets 2015. gadam pieņemts vienbalsīgi un šajā jautājumā viedoklis saskan visiem Rīgas brīvostas valdes locekļiem – gan pašvaldības, gan ministriju pārstāvjiem. Tas nozīmē, ka valde varēs strādāt plecu pie pleca, lai veicinātu pārvaldījumu nozares attīstību, kas ir viens no Latvijas ekonomikas stūrakmeņiem. 2015. gada budžeta izpildi ienākumu sadaļā vērtēju optimistiski, kam ir vairāki priekšnosacījumi: ostas termināļiem ir noslēgti ilgtermiņa līgumi ar kravu īpašniekiem, kā arī ar pilnu jaudu sāks strādāt vairāki jaunie termināļi, kas



Mācības „Eko ostā”.

būtiski palielinās pārkrauto kravu kopējo apjomu. Tāpat zināms, ka uzņēmēji ieplānojuši vērienīgas investīcijas Rīgas brīvostas teritorijā. Ja uzņēmēji nebūtu pārliecināti, ka investīcijas nākotnē nesīs peļņu, viņi naudu šeit neieguldītu. No savas puses ostas valdei un pārvaldei ir jāizdara viss iespējamais, lai uzņēmēju ieguldījumi būtu sinerģijā ar brīvostas pārvaldes investīcijām infrastruktūrā. Budžeta ieņēmumus vērtējam optimistiski. Tam ir reāls pamats, jo ar pilnu jaudu sāks darboties „Rīga Fertilizer Terminal”, aktīvāk plāno strādāt arī „Rīga Bulk Terminal”, kas jau sācis mālzemes pārkraušanu un paredz palielināt citu produktu apstrādes apjomus. Pozitīvi vērtējama arī jaunu saldētavu celtniecība Rīnūžos un Kundziņsalā, kas nākotnē ļaus palielināt saldēto kravu apjomu. Ar saldētajām kravām strādā arī „Rīgas universālais termināls”, kas paredzējis veikt nopietnas investīcijas turpmākajā attīstībā. Kā laba perspektīva tiek vērtēts saldēto produktu tranzīts no Rietumiem un ASV uz Austrumu valstīm, tostarp Kazahstānu.”

IEROBEŽO PIESĀRŅOJUMU, UZLABO VIDI UN DZĪVES APSTĀKĻUS

Rīgas brīvostas pārvalde jau vairākus gadus strādā, lai ierobežotu piesārņojumu un uzlabotu iedzīvotāju dzīves vides kvalitāti. Jo īpaši tas aktualizējies pēdējos divos gados, kad palielinājās sūdzību skaits par nepatīkamām smakām, ko rada naftas produktu pārkraušana. 2013. gadā ostas speciālisti veica reālās situācijas apzināšanu un noteica tos ostas rajonus, kuros vajadzētu pastāvīgi veikt gaisa kvalitātes monitoringu, bet Rīgas brīvostas 2014. gada budžetā jau bija iepļānoti līdzekļi specializēto gaisa kvalitātes mērījumu iekārtu iegādei. Ostas policijas rīcībā jau 2014. gada pavasarī tika nodota viena portatīvā iekārta,



kas analizē putekļu īpatsvaru gaisā, divas portatīvās organisko gaistošo vielu analizēšanas iekārtas un trīs stacionārās organisko gaistošo vielu monitoringa iekārtas. Šo iekārtu mērījumu dati ir savienoti ar pilsētā uzstādīto gaisa kvalitātes kontroles iekārtu sniegto informāciju un tiek izmantoti kopējai pilsētas gaisa kvalitātes analīzei.

Īpaši jutīgi rajoni ir Tvaika iela, Kundziņsala un Mangaļsala, kur tiek veikta naftas produktu pārkraušana tankkuģos, notiek minerālmēslu iekraušana kuģos (SIA „Alpha osta”), beramkravu pārkraušana un uzglabāšana (SIA „Rīgas universālais termināls”), darbojas SIA „OVI Rīga” un citi termināļi.

Rīgas brīvostas pārvaldes Vides un attīstības departamenta vides dienesta vadītājs Vilis Avotiņš: „Esam ieplānojuši nodrošināt monitoringa datu pieejamību uzņēmumiem, kuri var radīt riskus. Sekojot līdzi izmaiņām rādījumos, uzņēmums var samazināt pārkraušanas tempu, ja tiek sasniegta kritiskā piesārņojuma robeža. Respektīvi, strādāt lēnāk. Šāda prakse ir arī lielākajās Eiropas ostās, piemēram, Roterdamā. Saskaņā ar ostu darbību regulējošajiem normatīvajiem aktiem Rīgas brīvostas pārvaldei nav tiesību sodīt uzņēmumus par normatīvo aktu pārkāpumiem. Ar to nodarbojas Valsts vides dienests, taču arī tam normatīvais regulējums nedod iespēju sodīt visos gadījumos, kad uzņēmums ir pasliktinājis gaisa kvalitāti tādā mērā, ka iedzīvotāji sākuši sūdzēties. Dažām piesārņojošajām vielām, piemēram, benzolam, saimnieciskās darbības rezultātā radītais piesārņojums tiek vērtēts gada griezumā, un, ja gada griezumā piesārņojums nepārsniedz noteiktās normas, no normatīvo aktu viedokļa uzņēmumu sodīt nav pamata. Tieši tāpēc būtu lietderīgi izdarīt grozījumus Ministru kabineta noteikumos, nosakot nepārsniedzamās robežas arī īslaicīgam piesārņojumam. Taču šis darbs ir ļoti sarežģīts, būs vajadzīgs daudz laika, lai grozījumi iegūtu likumisku spēku. Tomēr arī pašlaik Rīgas brīvostas veiktie vienreizējie mērījumi sasniedz savu mērķi: uzņēmumi saprot, ka dati par konkrēta uzņēmuma darbību tiek uzkrāti un analizēti, un nevēlas sabojāt reputāciju un pakļaut sevi pastiprinātām pārbaudēm.”■



KRIEVU SALAS TERMINĀLIS GATAVS UZŅEMT NOMNIEKUS

2015. gada 16. novembrī svinīgi pārgrieza lentu, atklājot Latvijā pēdējo 25 gadu laikā realizēto lielāko projektu – multifunkcionālo Krievu salas termināli, kura kopējā kapacitāte ir vairāk nekā 20 miljoni tonnu beramkravu gadā. Rīgas osta projektu „Infrastrukturā attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” sāka īstenot 2006. gadā. Devīņu gadu laikā ir gan veikts ietekmes uz vidi novērtējums, gan izstrādāts tehniskais projekts, gan piesaistīts ES finansējums, gan arī veikti būvniecības darbi. Lai nepieļautu vides piesārņošanu, vēl tiks būvētas augstas sienas, kas darbosies kā putekļu sūcēji, lai absorbētu, piemēram, ogļu putekļus.

Tagad Krievu salā ir uzbūvēts pasaules standartiem atbilstošs terminālis ar dziļūdens piestātnēm un nepieciešamo infrastruktūru, kas ir pamats termināļu tālākai attīstībai. „BMGS S” Krievu salā uzbūvēja četras beramkravu pārkraušanas piestātnes, kuru kopējais garums ir 1180 metru un dziļums pie piestātnēm 15,5 metri. Tāpat arī izbūvēti visi nepieciešamie autoceļu un dzelzceļa pievedceļi un inženiertehniskās komunikācijas līdz ostas teritorijai. Šā objekta celtniecības pabeigšana paver ceļu projekta tālākai virzībai, lai apmēram 35% no Rīgas brīvdostas kravu apgrozījuma pārvietotu no Rīgas vēsturiskā centra uz ostas darbībai piemērotāku teritoriju, kas ļautu arī līdzsvarot ostas kravu apstrādi Daugavas abos krastos. Nomnieki jau aptuveni pirms gada pasūtīja ostu tehnoloģijas vairāku miljonu eiro vērtībā.

Rīgas vicemērs un Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Ja var tā teikt, ar vienu šāvienu esam nošāvuši divus zaķus. No vienas puses, Eiropas naudu esam izmantojuši

UZZIŅAI

Projekta realizācijā ieguldīti 133,65 miljoni eiro. No tiem ES Kohēzijas fonda finansējums ir 77,19 miljoni eiro, Rīgas brīvdostas līdzekļi (aizņēmums no „Nordea bankas” un „Pohjola Bank”) 56, 46 miljoni eiro. Būvniecības procesā veikta gandrīz 24 tūkstošu tonnu cauruļu un 3100 tonnu rievpiļu iegremdēšana 10 līdz 28 metru dziļumā; izveidota 1489 metrus gara piestātnes siena, uz kuras uzstādīts 51 pietauvošanas postamentu komplekts un 123 atvairīšanas ierīču komplekti; veikta upes gultnes padziļināšana – izsmelti 2,7 miljoni kubikmetru grunts, kas dod iespēju uzņemt kuģus ar iegrimi līdz 15 metriem, bet perspektīvā arī līdz 17 metriem. Konstrukcijā iekļāti aptuveni 20 tūkstoši kubikmetru betona un 2,5 tūkstoši tonnu armatūras; sagatavotas un objektā nogādātas 6176 seguma plātnes un 463 pārseguma plātnes, kā arī papildus veikta teritorijas uzskalošana 300 tūkstošu kubikmetru apjomā, nostiprināti 600 metru Hapaka grāvja krastu.



OSTAS



Andris Ameriks (no kreisās), Svetlana Afanasjeva un Guntis Rāvis
Krievu salas termināļa atklāšanas brīdī.

rīdzinieku dzīves kvalitātes uzlabošanai, pārceļot ostas kravas operācijas no pilsētas centra uz perifēriju. No pilsētas centra pazudīs ogles, kā arī šeit varēs apstrādāt citas beramkravas, piemēram, šķembas. Bet, no otras puses, tas mums ļāvis attīstīt arī ostas infrastruktūru Daugavas kreisajā krastā.

Vēl pirms pusotra gada nebija drošas pārlicības, ka projektu izdosies īstenot tā, kā iecerēts un kādu to redzam šodien. Pēdējie deviņi gadi ir bijis saspringts laiks, kas no visiem projektā iesaistītajiem, bet it īpaši no Rīgas brīvdostas pārvaldes darbiniekiem ir prasījis milzīgu apņēmību, izturību, zināšanas un darba spar. Šodien ar lepnumu varam pavēstīt, ka, neskatoties uz dažādām grūtībām, projekts ir pabeigts un terminālis gatavs uzņemt nomniekus. Pirms dažiem gadiem šajā vietā bija pārpurvota, degradēta teritorija, kurā nebija iespējams nedz kājām ienākt, nedz ar auto iebraukt. Tagad šeit ir mūsdienīga industriālā zona ar labiem autoceļiem un dzelzceļa pievadiem.

Tālākais ir uzņēmēju rokās – viņiem 24 mēnešu laikā jāveic investīcijas, lai ogļu kravas vairs nepiesārņotu Rīgas vēsturisko daļu, bet tiktu pārkrautas šeit. Izmantojot mūsdienu kravu apstrādes tehnoloģijas un apgūstot vietu, kas piemērota saimnieciskajai darbībai, ostas darbības ietekme uz vidi būtiski samazināsies un Daugavas labā krasta iedzīvotājiem 2017. gada nogalē no palodžēm melni putekļi vairs nebūs jāslauka. Šo projektu droši var uzskatīt par dāvanu rīdziniekiem un visiem Latvijas iedzīvotājiem valsts svētkos."

AS „BMGS” valdes priekšsēdētāja Svetlana Afanasjeva: „Esam patiesi gandarīti, ka pēc trīsarpus gadu intensīva darba varam atklāt objektu, kas atstās



nozīmīgas pēdas Rīgas pilsētas un Rīgas ostas vēsturē. Projekts, kura mērķis ir atbrīvot Rīgas centru, it īpaši vēsturisko centru no ogļu putekļiem un vagonu trokšņa, ir pārtapis reālā objektā, kas cels ostas konkurētspēju un sekmes uzņēmējdarbībai pievilcīgas vides radīšanu. Lai to uzbūvētu, lieti noderēja „BMGS” 60 gados uzkrātā pieredze, kā arī visu iesaistīto pušu profesionalitāte un degsmes sasniegt izcilu rezultātu. Projekta realizācijā tika izmantota visdažādākā tehnika un iekārtas, iesaistīti desmiti kompāniju, inženieru un tehniķu, simtiem strādnieku. Tādēļ saku paldies visiem, kas piedalījās pēdējos gados Latvijā vērienīgākā infrastruktūras attīstības projekta īstenošanā.”

SIA „Skonto būve” valdes priekšsēdētājs Guntis Rāvis: „Uzņēmumam „Skonto būve” ir vēsturiska izdevība būt klāt un piedalīties Rīgas pilsētas un Rīgas ostas celtniecībā. Krievu salas projekts un visas teritorijas attīstība nozīmē būtisku Rīgas ostas starptautiskās konkurētspējas kāpumu. Tas savukārt nozīmē jaunus attīstības un sadarbības virzienus gan ostai, gan Latvijas un ārvalstu uzņēmumiem. Krievu salas projekts nav stāsts tikai par Rīgas ostu. Es tiešām esmu lepns, ka „Skonto būve” piedalījās, piedalās un turpinās aktīvi piedalīties Rīgas un visas Latvijas ekonomikas attīstībā. Drūmā un smagnējā ostas teritorija Daugavas labajā krastā tagad lēnām pazūdīs, paverot plašu lauku jaunās dzīves, atpūtas, kultūras un izklaides telpas veidošanai pilsētas iedzīvotājiem. Varu teikt, ka Rīgas brīvostai un būvniekiem bija skaidrs mērķis, kas sekmēja labu, saliedētu darbību un projekta veiksmīgu pabeigšanu.”■



Jaunā termināļa piestātnes gatavas darbam.



Termināļa atklāšanā piedalījās ostas uzņēmēji, ostas pārvaldes speciālisti, celtnieki, kā arī preses pārstāvji.



LOGINOVS UN PEČAKS PALIEK AMATOS

Rīgas brīvostas valde nolēma atstāt amatos brīvostas pārvaldnieku Leonīdu Loginovu un viņa vietnieku Aigaru Pečaku, pret kuriem prokuratūra ir sākusi kriminālvajāšanu.



Aigars Pečaks un Leonīds Loginovs.



Rīgas brīvostas valdes sēdē.

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Andris Ameriks: „Mēs, valdes locekļi, ļoti nopietni analizējām visus argumentus, iepazīnāmies ar to, ko saka prokuratūra, un tā neuzskata par pamatotu citu drošības līdzekļu piemērošanu, tajā skaitā liegumu ieņemt amatu. Analizējot arī pašreizējo likumdošanas ietvaru, brīvostas valde vienprātīgi, es uzsveru – vienprātīgi, pieņēma lēmumu ļaut Loginovam un Pečakam turpināt darbu, nopietni sekot līdz izmeklēšanas procesiem un, ja būs nepieciešams, vēlreiz skatīt jautājumu ostas valdes sēdē. Uzskatu, ka mēs dzīvojam tiesiskā valstī, tāpēc, pieņemot lēmumu par kāda cilvēka likteni, tam ir jābūt juridiski pamatotam. Mēs esam nonākuši pie vienprātīga slēdziena: ja vēlamies ievērot tiesiskos argumentus, tad mums ir jāsagaida papildu ziņas. Šobrīd nav iemesla Loginovu atstādināt.”

Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieks Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš: „Mēs skrupulozi analizējām to informāciju, kas nonākusi Rīgas brīvostas rīcībā. Šī informācija nav pietiekama, un mēs pieprasīsim papildu informāciju par

to, kas ir tie faktiskie apstākļi, par kuriem būtu pamats lemt atkarībā no atbildības, kas būtu prasāma no Loginova kunga un Pečaka kunga.”

Brīvostas valdes loceklis Rīgas mērs Nils Ušakovs: „Pārkāpumi, kas Loginovam tiek inkriminēti, nav tik smagi, lai bažītos par kaitējumu, ko viņš varētu nodarīt, paliekot amatā. Runāt par korupciju vai savtīgumu nav ne mazākā



pamata. Loginovam inkriminētās darbības – prēmiju izmaksa un brīvostas naudas ziedošana Liepājas Jūrniecības koledžai un Starptautiskajai Ostu asociācijai nav nodarījušas kaitējumu brīvostai. Es uzskatu, ka cilvēkam, kurš pieņēmis lēmumu atbalstīt cilvēkus, kas cieta zemestrīcē Japānā, vai atbalstīt Jūrniecības koledžu, nevajadzētu iet prom no darba. Prēmijas izmaksas tāpēc, ka ostā katrā konkrētajā gadā ir pieaugums. Cilvēki ir saņēmuši prēmijas, jo osta sekmīgi strādā.

Neesmu jurists, bet, būdams valdes loceklis, uzskatu, ka visos trijos gadījumos nav iespējams pārņemt nelietderīgus tēriņus. Prēmiju izmaksāšana par veiksmīgi pabeigtu gadu ir absolūti lietderīgs pasākums. Šīs prēmijas bija izmaksātas atbilstoši darba līgumam.”■

UZZIŅAI

Lietā, kas nodota Ģenerālprokuratūrai, teikts, ka Loginovs, ļaunprātīgi izmantojot dienesta stāvokli, četru gadu laikā radījis materiālu kaitējumu lielā apmērā, kas izraisījis smagas sekas, un patvaļīgi rīkojies ar brīvostas pārvaldei piederošiem līdzekļiem – vairāk nekā 277 000 eiro. Pārvaldnieku vaino likuma pārkāpšanā, pirms vairākiem gadiem pārskaitot ziedojumus Fukušimas zemestrīcē cietušajiem un Liepājas Jūrniecības koledžas atbalstam, kā arī izmaksājot prēmijas pārvaldes darbiniekiem.

SIA „RIGA CONTAINER TERMINAL” APKALPO LIELĀKO KONTEINERKUĢI UZŅĒMUMA PASTĀVĒŠANAS VĒSTURĒ

SIA „Riga Container Terminal” (RIGACT) apkalpojusi līdz šim lielāko konteinerkuģi – „Atlantic Voyager”, kas pieder kuģu linijai „X-Press Container Line UK Ltd”.

Kuģis piestāja piestātnē EO-7 šā gada 8. novembrī. „Atlantic Voyager” spēj pārvadāt 2518 TEU, tā garums ir 207 m un platums 30 m. Tas ir arī viens no lielākajiem konteineru kuģiem, kas apkalpots Rīgas ostā.

„Realizējot šo projektu, RIGACT aplikcināja spēju uzņemt un apstrādāt konteinerkuģi ar ievēriības vērtiem parametriem. Uzņēmums var apkalpot šāda izmēra kuģus, pateicoties attīstītajai infrastruktūrai, tehniskajām iespējām un personāla pieredzei līdzīgu projektu realizācijā,” norāda RIGACT vadītājs Artis Pugačs.





Lai vēl vairāk kāpinātu konkurētspēju, RIGACT iegādājās vairākas jaunas tehnikas vienības, tādējādi papildinot jau esošo ostas tehnikas parku.

„Pateicoties tam, ka RIGACT regulāri papildina tehnikas klāstu ar jaunām vienībām, uzņēmums ceļ konkurētspēju, produktivitāti un piedāvā klientiem jaunus pakalpojumus,” saka konteineru termināļa vadītājs Artis Pugačs.

Uzņēmums ir iegādājies divus jaunus „Vitjaz” portālceltņus (celtspēja līdz 100 tonnām) konteineru apstrādei, četrus „Terberg” ostas vilcējus ar piekabēm konteineru transportēšanai, vagonu manevrēšanas iekārtu operatīvākai vagonu izkraušanas un iekraušanas vietas maiņai (līdz 550 tonnām), teleskopisko iekrāvēju beramkravu, negabarīta kravu apstrādei (6 tonnas, 9 metri), kā arī tukšo konteineru iekrāvēju „Linde” efektīvākam darbam konteineru depo.■

STARPTAUTISKAJĀ ŪDENSTILPŅU ATTĪRĪŠANAS DIENĀ SAKĀRTO ĶĪPSALAS PLŪDMALI

30. maijā Starptautiskajā ūdenstilpņu attīrīšanas dienā Rīgas brīvostas pārvalde sadarbībā ar daivinga klubu „Jūras vējš” organizēja Ķīpsalas pludmali un jahtu piestātnes zemūdens attīrīšanu.



Pasākums norisinājās ikgadējās vispasaules akcijas „Project Aware” ietvaros, kuras globālā misija ir rūpes par jūrām un okeāniem. Latvijā šī akcija katru gadu tiek organizēta dažādās vietās, tādējādi, pirmkārt, pievēršot plašākas sabiedrības uzmanību problēmām, kuras ikdienā paliek apslēptas skatienam, otrkārt, attīrot ūdenslīdzējiem piemērotas niršanas vietas.■

STUDENTU KONKURSS „OSTA PILSĒTAI” RĪGAS BRĪVOSTAS 815. GADSKĀRTAS ZĪMĒ

Rīgas brīvostas 815. gadskārtas zīmē notikušajā studentu zinātniskās pētniecības darbu konkursā „Osta pilsētai” visaugstāko novērtējumu izpelnījās priekšlikumi, kas saistīti ar Rīgas Pasažieru ostas paplašināšanu. Uzvarētājas Karlina Oša un Zane Narnicka (Latvijas Jūras akadēmijas jūrskola) arī savu darbu nākotnē cer saistīt ar Rīgas ostu.

Rīgas brīvostas organizētais radošo darbu konkurss šopavasār norisinājās jau astoto reizi.



„815 gadi ir krietns laika posms, lai atskatītos uz sasniegto. Rīgas brīvosta šobrīd ir stabila Baltijas valstu līdere, kas liecina, ka mērķtiecīgi ieguldītais darbs devis pozitīvu rezultātu. Lai Rīgas brīvosta turpinātu savu veiksmes stāstu, svarīgas ir inovatīvas un perspektīvas attīstības idejas, un studentu gadskārtējais konkurss ir lieliska platforma, kur šādas idejas radīt un prezentēt ostas ekspertiem. Tāpēc ceru, ka nākamajā, nu jau skolēnu konkursā, kas notiks šā gada rudenī, jaunieši mūs pārsteigs ar vēl vairāk interesantām un, pats galvenais, lietderīgām un realizējamām idejām,” sacīja Rīgas brīvostas Sabiedrisko attiecību departamenta direktore, konkursa „Osta pilsētai” žūrijas priekšsēdētāja Anita Leiškalne.

Studentu zinātniskās pētniecības darbu konkursā „Osta pilsētai” uzvarēja Karlina Oša un Zane Narnicka, kuras nāca klajā ar kreatīviem priekšlikumiem Rīgas Pasažieru ostas paplašināšanai, uzsverot ostas infrastruktūras attīstības nozīmi kā potenciālo nākotnes darba vietu avotu Latvijas Jūras akadēmijas studentiem. Otrajā vietā ierindojās māsas Annija un Agate Strodes (Rīgas Tehniskā universitāte), kuras prezentēja idejas vides aizsardzības pasākumiem un izmantojamām tehnoloģijām ostā, iespējamiem efektivizācijas risinājumiem. Trešo vietu ieguva RISEBA komanda – Jevgeņijs Davidkins un Una Melne, kas piedāvāja radošas idejas Rīgas brīvostas vietējās un starptautiskās komunikācijas efektivizācijai sociālajā tīklā „Facebook”.

„Uzvara bija patīkams pārsteigums. Mums ir svarīgi, lai Rīgas brīvosta ir tikpat augstā līmenī kā citas Eiropas ostas, un ļoti ceram, ka savu nākotnes profesiju atradīsim tieši Rīgas ostā,” atzina konkursa uzvarētājas Karlina Oša un Zane Narnicka.■



SVARĪGĀKAIS NAV KUR, BET KĀ STRĀDĀT

Kompānija „Baltic Container Terminal” (BCT) 2016. gadā atzīmē savu 20 gadu jubileju, bet konteinerterminālis Rīgas ostā darbojas jau 35 gadus – kopš 1981. gada, kad šeit ienāca pirmais kuģis ar konteineriem. Daudzas lietas pa šo laiku ir mainījušās un daudz ūdens aiztecējis, bet ir lietas, kas paliek nemainīgas, un principi, kas netiek pārkāpti. „Vienmēr jāuztur labas attiecības ar biznesa partneriem, klientiem, piegādātājiem. Jāskatās uz priekšu, nedrīkst apstāties attīstībā, jāseko visam jaunajam un jācenšas iet solīti pa priekšu,” saka BCT izpilddirektors ALDIS ZIEDS, kurš kompānijā strādā kopš tās dibināšanas, bet vispār Rīgas ostā jau no 1983. gada. Viņš ir diplomēts jūrniece, kurš pa karjeras kāpnēm uzkāpis līdz kapteiņa vecākā palīga amatam. Kā pats saka, esot sekojis Valdemāra aicinājumam iet jūrā, septiņus gadus tur nostrādājis un arī tagad nekur tālu no jūras nav aizgājis.

„Ostā jau termināļu netrūkst. Šeit ir pietātnes, kur apstrādā kuģus, ir dzelzceļa pievadi, pa kuriem ienāk dzelzceļa kravas, tiek sniegti noliktavu pakalpojumi, tāpēc pieminēšanas vērts nav tas, kur mēs strādājam, bet gan kā mēs strādājam,” stāsta Aldis Zieds. „Mēs vislielāko nozīmi piešķiram jaunākajām darba tehnoloģijām un informācijas tehnoloģijām, kas palīdz strādāt ātrāk, ērtāk, lētāk un izdevīgāk.”

Un BCT ar modernām tehnoloģijām tiešām var lepoties. Nu jau vairākus gadus šeit darbojas modernas termināļa operācijas sistēmas, tieši tādas pašas kā daudzos pasaules modernākajos konteinertermināļos, kas ietver sevī arī kuģu, dzelzceļa un autotransporta iepriekšējās pieteikšanas un aprites moduljus. Nu pavisam drīz automātiskā vārtu operētājsistēma pāries uz jauno un moderno NAVIS N4 platformu, kas vēl vairāk palīdzēs uzlabot pakalpojumu kvalitāti. Darbojas optiskā zīmju nolasīšanas sistēma un pa jūru un sauszemi termināli ienākošie konteineri tiek fotografēti. Lai gan kravu apjoms pieaug, mašīnu rindas un nevajadzīga drūzmēšanās te nav vērojama, jo izveidotās sistēmas ļauj izvairīties no sastrēgumiem un paredz arī rindu regulēšanas iespēju. 2012. gadā BCT ar Eiropas Savienības fondu atbalstu ieviesa arī datorizētu dzelzceļa un jūras kravu apstrādes kontroles sistēmu, kas ļauj ievērojami vienkāršot konteineru saņemšanas un nodošanas procedūru. Jaunā integrētā sistēma samazina saimnieciskās darbības izmaksas, palielina caurlaides spēju un drošību, kā arī atbilst ISPS drošības kodeksa prasībām.



Aldis Zieds uzsver, ka katra termināļa uzdevums ir iespējami samazināt liekos izdevumus, ko var izdarīt, līdz minimumam samazinot neproduktīvās konteineru pārvietošanas operācijas. „Klientu jau neinteresē, kā mēs šeit ar tām kastītēm spēlējamies,” nosmej Aldis. „Šīs jaunās sistēmas palīdz veikt pareizu laukuma plānošanu, pareizu kuģu plānošanu, kas veicina apstrādes ātrumu, palīdz ietaupīt degvielu un darba stundas. Pie mums cilvēki vairs neskraida pa piestātņi ar papīru vai ekrānu, jo ir ieviesta unikāla sistēma – kuģu modulis. Uz ostu celtņiem ir novietoti informācijas devēji, kas ļauj no visām pusēm nofotografēt kravu un informāciju automātiski ievadīt operētājsistēmā. Cik zinu, tad šāda sistēma ir ieviesta pie mums un vēl Antverpenes ostā. Esam pierādījuši, ka strādājam labi, tādēļ ir arī uzticība no mūsu klientiem, kas ir pasaules lielākās kuģošanas kompānijas.”



Aldis Zieds.

Bez konteineru apstrādes BCT sniedz arī noliktavas pakalpojumus, pēc kuriem pēdējā laikā ir ievērojami palielinājies pieprasījums. Šeit darbojas arī tāds kā distribūcijas centrs, jo BCT ienāk, piemēram, kancelejas preces, kas domātas Baltijas valstīm. Tās termināli tiek komplektētas mazākās partijās un nogādātas pasūtītājam. Pareiza ir bijusi BCT noliktavu celtniecības politika, arī citviet ostā notiek jaunu un modernu noliktavu celtniecība, un tas ir vēl viens pluss, lai sekmīgi darbotos konteinertermināļa bizness, jo, Alda Zieda vārdiem runājot, noliktavas ir konteineru ģeneratori.

2015. gads BCT nekādus lielus pārsteigumus nav nesis. „Konteineru termināļi ostās ir kā spoguļi, kuri parāda, kas notiek pašu valstī, aiz tās robežām, kas notiek starptautiskajās attiecībās, un ģeopolitiskie notikumi nenoliedzami atstāja negatīvu ietekmi uz tirgus tendencēm pasaulē, bet mūs visvairāk ietekmē kaimiņvalstī Krievijā notiekošie procesi. Termināļa iespējas ietekmēt pārkrauto kravu apjomu ir stipri ierobežotas, mēs esam atkarīgi no valsts un kaimiņvalstu ekonomiskajiem un politiskajiem procesiem, kā arī procesiem visā pasaulē. Protams, mums jāņem vērā arī iekšējā konkurence – Rīgas ostā ar konteineru pārkraušanu nodarbojas trīs kompānijas, un arī ar to mums ir jārēķinās,” rezumē Aldis Zieds. „Tomēr ir daži jautājumi un problēmas, ko var risināt tikai kopīgiem spēkiem. Laba sadarbība ar visām šajā biznesā iesaistītajām pusēm ir sekmīga biznesa attīstības atslēga.” ■

Uzklusīja Anita Freiberga



KAPTEINIS JAUNA DZĪVES CEĻA SĀKUMĀ

2015. gada 15. janvārī Rīgas ostas Kuģu vadības centrā jūrniecības sabiedrības ļaudis sumināja Rīgas ostas kapteini EDUARDU DELVERU, kurš pēc divdesmit šajā amatā, bet kopumā sešdesmit gariem darba gadiem bija nolēmis doties pelnītā atpūtā, pareizāk sakot, bija nolēmis sākt jaunu savas dzīves posmu. Jautāts, ko viņš nodomājis darīt, kapteinis tikai noteica, ka bezdarbībā jau nekādā gadījumā nedzīvos. Daudz darāmā dārzā, jāsakārto personīgais fotoarhīvs un arī ceļošanai jāatvēl laiks, jo ceļošana esot kapteiņa un viņa kundzes lielā aizraušanās.

Kapteinī sumināt bija atnākuši gan Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs un pārvaldnieka vietnieks Aigars Pečaks, gan ostas pārvaldes visu departamentu speciālisti, Latvijas Jūras administrācija, ostas biznesa pārstāvji, kā arī kapteiņa Delvera skolnieks Ventpils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis. Patiesi un aizkustinoši vārdi, apsveikumi un novēlējumi mijās ar dzirkstošiem smiekliem un aizkustinājuma asarām. Cieņa tika izrādīta ne tikai profesionālam speciālistam vien, bet arī cilvēkam ar lielo burtu.

OSTĀ BIJA NORMĀLS IKDIENAS DARBS

Jautāts par lēmumu doties atpūtā, kapteinis Eduards Delvers pārliecinoši atbild, ka tikai pats pieņēmis šo lēmumu, kaut veselība, paldies Dievam, esot stipra un galva skaidra.

Eduards Delvers: „Neviens mani nemudināja doties pensijā, bet vienreiz pienāk brīdis, kad kādam dzīves posmam jāpieliek punkts. Atklāti runājot, man kā Rīgas ostas kapteinim nav bijis nekādu problēmu, ir bijis ikdienas darbs, kas nenoliedzami reizēm sagādājis arī rūpes. Ostas pārvaldē divdesmit gadu laikā esmu bijis tik vien, ka skaitīšanai nav vajadzīgi pat abu roku pirksti. Lai Rīgas brīvostas pārvaldei būtu precīza informācija, katru nedēļu rakstīju ziņojumu, kas paveikts, kāda bijusi kuģu kustība, cik kuģu ienākuši un izgājuši. Tas manā ziņojumā parasti bija pirmais punkts, ziņojuma otrajā punktā vienmēr rakstīju: ikdienas jautājumu risināšana. Šie daži vārdi ir ļoti ietilpīgi, jo tie ietver katru aizvadītās nedēļas dienu un katru šīs dienas minūti. Tas bija mans darbs, es to darīju un ar saviem uzdevumiem centos tikt galā pats, jo esmu pieradis paļauties uz sevi. Domāju, ka pratu iekļauties Rīgas ostas pārvaldes darba ritmā. Ja bija kādi jautājumi vai radās problēmas, visu risinājām kopīgi ar ostas pārvaldes speciālistiem, pārsvarā jau tas bija ostas pārvaldnieka



Eduards Delvers.

vietnieks Aigars Pečaks, ar kuru mums ir līdzīgs redzējums, kādai jābūt kuģošanas drošībai ostā.”

ARĪ ZIEMAS APSTĀKĻI NAV NEKAS ĀRKĀRTĒJS

Pāris pēdējos gadus darbs Rīgas ostā arī ziemā ritējis šķietami mierīgi, jo nav bijuši ārkārtas apstākļi aizsalušā Rīgas jūras līča dēļ. Bet, kad 1995. gadā tālbraucējs kapteinis Eduards Delvers kļuva ar Rīgas ostas kapteini, laika apstākļi viņu nesaudzēja. Bija darbs ziemas navigācijā, bija jāpieņem drosmīgi un profesionāli izsvērti lēmumi, jācinās ar „papīra” kuģiem, to īpašniekiem, aģentiem un vēl daudz ko citu. Atbildība un negulētas naktis. Skaudri ziemas apstākļi pie mums atkārtojas ik pēc pieciem sešiem gadiem, bet patiesībā pie ziemas apstākļiem kapteinim Eduardam Delveram nav jāpierod, viņam tas nav nekas ārkārtējs, jo kapteinis daudzus gadus strādājis ziemeļrietumu ceļa Arktikas sektorā – Murmanskā, Arhangeļskā, tā ka arī ziemas navigācija viņu nebaida. „Arī ziemeļiem nav nekādas vainas, man patīk ledi, un es esmu bijis tur, kur citiem nav bijusi izdevība nokļūt. Novaja Zemļa, Franča Jozefa Zeme, Diksona, Ohotskas jūra, Arhangeļska, Murmanska.

Esmu redzējis, kā zeki klintīs cērt tādas ejas, kur četras mūsu „Varmas” var iziet cauri. Mans kuģis ir stāvējis blakus lielai, divdesmit vienu metru augstai zemūdenei, kurā izvietotas sešpadsmit raķetes, katra ar piecām atomgalviņām. Tikai



OSTAS



Eduardam Delveram pateicības vārdus saka JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, Baiba Strautmane un Raitis Mūrnieks.



Ventspils brīvostas pārvaldnieks kapteinis Imants Sarmulis ir kapteiņa Eduarda Delvera skolnieks, tāpēc par viņa ierašanos skolotājam ir īpašs prieks.



Arī uzņēmēji pateicas kapteinim par sadarbību.

viens šāds lādiņš varēja noslaucīt no zemes virsas tādu pilsētu kā Liepāja vai Daugavpils. Klintīs, kur, šķiet, nevar būt nevienas dzīvas dvēseles, bija ciemati, kuru apkurei piegādājām mazutu," par darbu ziemeļos stāta kapteinis Delvers. „Man nācās būt pie Habarova raga. Kad pa Jeņisejas upi gājām garām lēģerim, vietējais locis man ieteica izmest enkuru un ar glābšanas laivām izcelties krastā, lai apskatītu šīs vietas. Tas patiešām bija briesmīgs skats. Barakas un nāras stāv kā stāvējušas, stabi kā tikai vakar ierakti, vien dzeloņdrātis sarūsējušas. Koki tajos klimatiskajos apstākļos nepūst. Jau lēģeris uzdzina tirpuļus, bet vēl šausmīgāks skats pavēlās uz upi, kurā peldēja tūkstošiem galvaskausu, citi vēl ar matiem, citi jau ar sūnu apauguši. Kā stāstīja vietējie, kad pie varas esot nācis Hruščovs, viņš līcis turp aizgādāt buldozerus, ar kuriem cilvēku kaulus no kapsētas sastūmuši upē. Laikam jau, lai nebūtu lieku pierādījumu par bojā gājušajiem,



bet, ūdens līmenim krītot, kauli un galvaskausi kļūst redzami. Nu gluži kā nāves upe, šis skats man paliks atmiņā uz mūžu.”

ATKĀPE PAR ZIEMU UN VALSTISKU PIEEJU

Aukstums trakoja 1996. gadā, tad nāca 2003., 2006., 2010. un 2012. gada bargās ziemas. Atceroties negulētās nakts, ostas kapteinis atzīst, ka darbs ziemas apstākļos tiešām bijis grūts. Kaut vai tad, kad jau 25. decembrī ledū iestrēga pirmie kuģi un Ziemassvētku laikā nācās pamatīgi nocīnīties, lai ievestu un izvestu kuģus no ostas. Bija pat tādas reizes, kad sarežģītos apstākļos no Rīgas līdz Kolkai ar kuģiem gāja sešas diennaktis. „Lai gan veidojām karavānas, nevaru teikt, ka mums kuģus izdevās vest karavānās, jo katrs kuģis faktiski bija jāvelk, ledus bija tik biezs, ka kuģīši gība nost. Tad vēl sanesumi jeb torosi trīs četrus metrus augsti, tur pat „Varma” strēga iekšā,” atcerējās Delvers. Vārdi, ar kuriem viņš apveltīja Rīgas ostas stīvidorus un aģentus, nebija diez cik glaimojoši. „Atvainojiet, bet jūs nebijāt gatavi šādai ziemai, jo vecie „Volga-Balt”, „Baltijsk”, „Ladoga”, „Sormovskij” un „Amur” tipa kuģīši nevar iet ledū. Šie kuģīši vēl nepaspēj iziet ārā no ostas, kad jau klie dz – velciet mani!”



Kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods stājās kapteiņa Eduarda Delvera vietā.



Rīgas brīvostas speciālisti sveic ostas kapteini ar jaunas dzīves sākšanu.



Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs ļoti augstu vērtē ostas kapteiņa zināšanas un profesionalitāti.

Uz jautājumu, vai ostas kapteinis kādreiz saņēmis arī kādus draudus, viņš sev raksturīgajā manierē tikai viltīgi pasmaidīja. „Ko var uzskatīt par draudiem? Apmainīšanos ar viedokļiem es īsti par draudiem neuzskatu. Esmu daudz ko piedzīvojis, pie daudz kā pieradis, tāpēc arī daudzas lietas uztvēru mierīgi.” Bet jautāts par valsts politiku un valstisku pieeju ostai svarīgu jautājumu risināšanā, viņš atzina, ka, par valstisku pieeju runājot, visi tūlīt domā par nozares ministrijas rīcību, bet aizmirst, ka valstiska pieeja ir arī katra cilvēka attieksme pret darbu.

NEKAD NEPIESEGTIES UN NEMEKLĒT VAINĪGOS CITUR

„Ir reizes, kad vienpersoniski nākas uzņemties atbildību. Arī no tā es neesmu baidījies, jo par saviem darbiem un vārdiem mēdzu atbildēt,” saka kapteinis. Viņam nav raksturīgi meklēt vainīgos vai slēpties aiz citu mugurām, jo viņa moto vienmēr ir bijis: nekad nepiesegties un nemeklēt vainīgos citur. Arī tad, ja pats tieši nav bijis vainojams notikušajā, bet kaut ko izdarījis vai nav izdarījis kāds no viņa dienesta speciālistiem, par vainīgu uzskata sevi, jo neviens cits kā ostas kapteinis jau nevada šo dienestu. Ja arī kas atgadījies, galvu jau neviens nerauj nost, un lai vai kā, bet katrs pats sev ir vislielākais soģis. Kā pats Delvers atzīst, tad iekšēji visu ļoti pārdzīvo, un tikai ārēji var likties, ka spēj stāvēt daudz kam pāri.



Parasti nevajadzīgas problēmas rodas, kad zini, kā vajadzētu rīkoties, un esi spējīgs uzņemties risku, bet nevari to darīt, jo kādam jālūdz atļauja. Esmu pateicīgs saviem darba devējiem, jo jutu, ka ostas pārvaldes vadība man uzticas un rokas man nav saistītas.”

Uz jautājumu, kā ir tad, kad rokas saistītas, kapteinis atkal viltīgi pasmaida un atceras, ka arī šādu situāciju viņš ir piedzīvojis, kaut vai tad, kad kapteiņdienests bija Latvijas Jūras administrācijas pakļautībā un to vēl nebija skārusi restrukturizācija.

„Visu cieņu administrācijai, tagad tās darba stils un profesionalitāte ir pavisam citā līmenī, bet pirmajos gados, kad sāku strādāt kapteiņa amatā, man bieži vien *brauca virsū*, kas un kā jādara, kādi kuģi ostā vedami. Bieži vien to teica un rīkoja cilvēki, kuri no jūras lietām daudz ko nesaprata. Reiz pat kāds man aizrādīja, ka Rīgas ostas latīņa man ir par augstu. Izrādījās, ka nav vis! Esmu 43 gadus nostrādājis jūrā, un man vajadzētu būt pilnīgi dumjam, lai nesaprastu ar ostu un kuģošanas drošību saistītus jautājumus.

Par sevi grūti spriest, bet šķiet, ka mans darbs tagad tomēr ir bijis novērtēts, savukārt arī es sevi pilnībā esmu atdevis darbam un neskatījos – sestdienu vai svētdienu, darba laiks vai tas jau beidzies. Kad jāstrādā, tad arī strādāju. „Kapteini, rīkojies!” Tāds uzdevums man tika dots, un es to godprātīgi centos pildīt.”



Jūrniecības sabiedrība vienojas kopīgā apsveikuma dziesmā.



Paldies vārdus visiem saka pats notikuma vaininieks.

**UZZIŅAI**

Jau atjaunotās Latvijas laikā Eduards Delvers strādājis par kapteini uz „Latvijas kuģniecības” kuģiem, 1995. gadā kļuva par Rīgas ostas kapteini, bija Starptautiskās Ostu kapteinu asociācijas biedrs un 12 gadus Latvijas Jūras akadēmijas valsts eksāmenu komisijas priekšsēdētājs. 2009. gadā Valsts prezidents Valdis Zatlers kapteinim Eduardam Delveram pasniedza Triju Zvaigžņu ordeni un Latvijas Jūrnieceības savienība izteica pateicību „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā”.

**VISU VAR IEMĀCĪTIES,
PROTAMS, JA PATS TO VĒLAS**

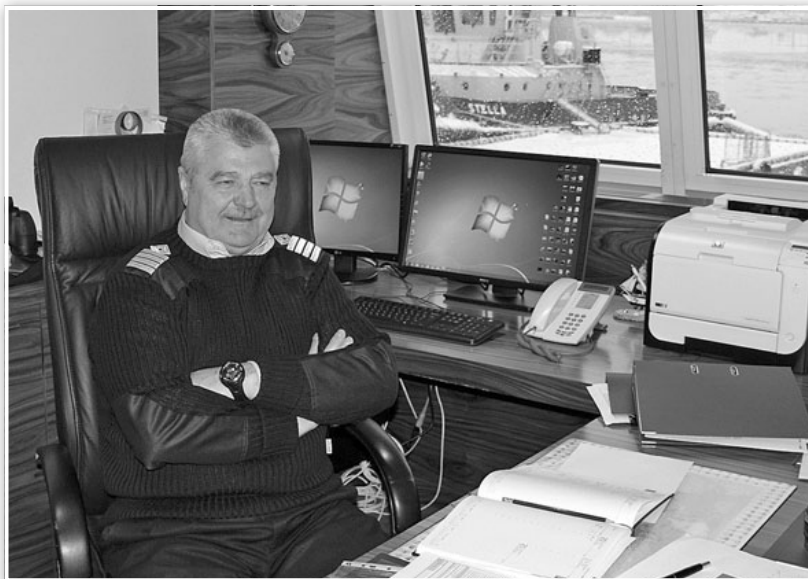
Bet pirms reālās kuģošanas bija liels sapnis par jūru. Piedzimis Latgalē starp ezeriem, viņa gars lauzās uz jūru. Jau tad, kad kopā ar skolas draugu nospertā laivā dienām kuģojuši pa savā starpā savienotajiem Latgales ezeriem, viņš iztēlojies jūras plašumus. Gribu būt jūrnieris, gribu tikt uz ārēmēm – lūk, domas, kas ik dienu urdīja un nedeva mieru. Kapteinis Delvers saka, ka viņam vienmēr ir veicies. Bet diez vai ar veiksmi vien pietiek, lai divdesmit sešu gadu vecumā kļūtu par kapteini. „Neuzskatu, ka biju kāds īpašs eksemplārs, nevaru izskaidrot, kāpēc man līdzī nāca tāda veiksmē. Tur jābūt daudzu apstākļu sakritībai: izglītībai, jūras pieredzei, ķērienam, spējai vadīt ne tikai kuģi, bet arī cilvēkus, prasmei darbā ielikt sirdi un prātu,” saka Delvers. Atceroties savus kuģošanas pirmsākumus, Eduards Delvers atzīst, ka ir pateicīgs visiem saviem skolotājiem un visiem kapteiņiem, no kuriem mācījies un paņēmis to labāko. Kā pats smeļ, „to slikto – to maliņā, labo sev”. Īpašu pateicību kapteinis saka savam mīļākajam skolotājam Hugo Legzdiņam. „Prakses laikā viņš mums bija tāds kā audzinātājs, kurš daudz ko iemācīja, kaut vai cieņu pret maizi, kā pareizi turēt nazi un dakšiņu un pat tik elementāru lietu kā personiskā higiēna. Mēs pārsvarā bijām pēckara lauku puikas, no galda kultūras un etiķetes neko daudz nezinājām, bet, pateicoties Legzdiņam, daudz apguvām un iegaumējām uz visu mūžu.” Eduards Delvers ir izkuģojis Atlantiju, kā pats saka, krustām šķērsām: no Šetlendas līdz Farēru salām, Dāņu šaurumu un smagāko rajonu – ap Grenlandi, Islandi, Jana Majena salu un Lāču salu, Lofotu salas, Sklīna, Haltena, Eneja un Vikinga sēkļus un Vinglungu gar piekrasti, kur zivis nārstoja. 1954. gadā no Latvijas uz Atlantiju devās pirmie četri zvejas kuģi, un uz viena no tiem bija arī Eduards Delvers. „Atbildes uz daudziem jautājumiem nāca ar laiku. Un arī atziņa, ka cilvēks visu var iemācīties, protams, ja pats to vēlas. Jāstrādā, jo to tavā vietā nevar darīt neviens,” atzīst Delvers.■

Anita Freiberga



KATRAM RISKAM IR JĀBŪT PAMATOTAM

Kopš 2015. gada 17. janvāra Rīgas ostas kapteinis ir ARTŪRS BROKOVSKIS-VAIVODS, bet no 26. janvāra par viņa vietnieku apstiprināts bijušais Rīgas ostas locis Arnis Šulcs. Ar Artūru Brokovski-Vaivodu tikos viņa jaunā amata piektajā darba dienā. Lai gan četri gadi nostrādāti par ostas kapteiņa vietnieku un ostas kapteiņdienests ir gluži kā dzimtās mājas, tomēr jaunais darba kabinets un jaunais krēsls viņam vēl šķietot svešādi. „Pa šiem četriem gadiem ne reizi neesmu bijis „uz paklāja” pie ostas pārvaldnieka. Ostā noris pragmatisks un mērķtiecīgs darbs. Jāteic, ka Rīgas brīvostas pārvaldnieks un citi ostas pārvaldes speciālisti bieži ierodas kapteiņdienestā. Te, pie ostas kapteiņa garā galda, tiek apspriesti ostas attīstības plāni, vismaz tajā sadaļā, kas attiecas uz kuģošanas drošību. Piemēram, par jaunu piestātņu būvniecību, par kuģu ceļiem, par kuģu apgriešanās baseiniem. Ir jāatrod pareizākais risinājums, lai tālāk virzītu to vai citu projektu,” saka Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods.



Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods.



Kad jautāju, kas tuvākajā laikā sagaida ostu, Brokovskis atbild, ka tas nav atkarīgs no viņa. „Ostas attīstība notiek loģiskā secībā un jaunus projektus tālāk virza bez nevajadzīgas steigas, bet no manis kā ostas kapteiņa ir atkarīgs tas, lai ar kuģošanas drošību saistītās lietas ostā notiktu bez starpgadījumiem un kuģošana būtu maksimāli droša.”

– Vai Rīgas ostas kapteiņdienestam ir nepieciešamais tehniskais aprīkojums, lai tā dienesti varētu normāli strādāt?

– Tehniskā ziņā esam labi aprīkoti. 2014. gadā ostas pārvalde iegādājās Igaunijā būvētu ātrgaitas loču kuģi „Dina”, kas ļoti labi tur vilni, lieliski spēj manevrēt un pievienojās diviem esošajiem loču kuģiem – „Dorei” un „Dārtai”. Jau 2012. gadā Rīgas brīvdostas pārvalde modernizēja Kuģu satiksmes vadības centra aprīkojumu. Ir uzstādīta radara trešā antena Kundziņsalā un loču dienests apgādāts ar portatīvo loču aprīkojumu. Ja šāda tehniskā nodrošinājuma nebūtu, uz mūsu ločiem skatītos kā uz aizvēsturi. Kad vasaras sezonā uz Rīgu nāk modernie kruīza kuģi un šo kuģu kapteiņi redz, ar kādu tehniku strādā ostas loči, viņi atzinīgi novērtē ne tikai mūsu loču darbu un kapteiņdienestu, bet spriež arī par kuģošanas drošību ostā, kas, nenoliedzami, ceļ arī Rīgas ostas prestižu. Tomēr tehniskais aprīkojums bez zinoša speciālista nav nekas, un esmu lepns, ka mūsu speciālisti ir īsti profesionāļi. Ik gadu Latvijas jūrnieceības mācību iestādes pabeidz jaunie speciālisti, un pieredze rāda, ka aptuveni četrdesmit procenti no viņiem izvēlas darbu krasta dienestos, tai skaitā arī ostu kapteiņdienestos.



Man patīk jaunie, jo viņi ir zinoši un aktīvi un viņiem problēmas nesagādā mūsdienu modernā aparatūra. Viņi to lieliski prot lietot, saprot un izjūt visas likumsakarības. Reizēm jauno speciālistu vienīgais trūkums ir virtuālās pasaules savietojamība ar reālo situāciju, tomēr mūsdienās nevar noliegt elektronikas lielos plusus, kas izslēdz daudzu nevajadzīgu problēmu rašanos un ievērojami atvieglo darbu. Vecajiem varbūt arī nedaudz kremt, ka viņu laiks iet uz beigām, ka tagad toni sāk noteikt divdesmit pirmā gadsimta jaunie speciālisti. Arī kuģošanas biznesā ienāk jaunās tehnoloģijas, pret kurām jaunie jūrnieki neizjūt nevajadzīgu bijību, kāda savukārt nodarbina viņu vecākos kolēģus.





Sardzes maiņa. Divu kapteiņu rokas spiediens.

– Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs kādā sarunā atzina, ka vajadzētu noteikt vecuma cenzu, līdz kuram vispār var strādāt par loci, jo vecums jau nenāk viens, tas tomēr ierobežo cilvēka iespējas.

– Arī es tam piekritu. Cenzs ir vajadzīgs, jo, lai gan prakse un rutīna ir veco speciālistu priekšrocība, tomēr reakcija un uzmanība viņiem vairs nav tik laba kā jaunajiem. To, ka īpaši liela spriedze un smagi darba apstākļi ir ziemā un nakts stundās, apgalvoju ar pilnu atbildību, jo savulaik pats esmu strādājis Rīgas ostā par loci, tāpēc uzskatu, ka nevajadzētu pakļaut cilvēku liekiem pārbaudījumiem. Vai tad labs gados vecāks speciālists nav nopelnījis kādu amatu mierīgākā krasta darbā? Locim, uzkāpjot uz kapteiņa tiltiņa, ir jābūt gatavam nekavējoties ķerties pie saviem pienākumiem, jo kuģis uz vietas nestāv, un tas vienmēr ir saistīts ar psiholoģisko spriedzi, pat neskatoties uz to, ka locis savu ostu pazīt labāk nekā savu kabatu. Locim vienmēr ir jābūt fiziski labā formā un jāspēj pieņemt izsvērtus un neklūdīgus lēmumus.

– Kādi lēmumi jāpieņem ostas kapteinim? Vienmēr taču ir kāda delta starp saprātīgu risku un kuģošanas drošības prasībām.

– Ir ostas noteikumi, kas reglamentē kapteiņdienesta darbu, bet noteikumos ir arī atruna, ka viss notiek, darbības saskaņojot ar ostas kapteini, kuram, izvērtējot situāciju, ir jāpieņem galīgais lēmums. Ārā pūš pamatīgs vējš. Noteikumos rakstīts, ka ostā kuģošana tiek pārtraukta, ja vēja ātrums ir četrpadsmit metri



sekundē. Atskan zvans: ko darīt? Un tad ir jāskatās, kāda ir reālā situācija: vai vējš pūš no jūras, tieši ostas vārtos, kad jau pie divpadsmit metriem sekundē loču kuģi nevar ne loci aizvest, ne nocelt no kuģa, vai arī vējš nāk no Daugavas, kad pat pie astoņpadsmit un divdesmit metru stipra vēja osta ir kuģojama bez problēmām. Ostas kapteiņa darba būtība ir pārzināt ostas specifiku, spēt analizēt situāciju un pieņemt adekvātus lēmumus. Kuģošanas drošība stāv pāri vi-



Rīgas ostas kapteiņa sekretāre Kristīne Delvere.

sam, un ostas kapteinis, pieņemot lēmumus, ir pilnībā par to atbildīgs.

– Vai ostas kapteinis Artūrs Brokovskis sevi pieskaita pie riska vai piesardzīgā tipa cilvēkiem?

– Kā to ņem. Esmu gatavs riskam, bet esmu arī piesardzīgs, jo katram riskam ir jābūt pamatotam. Ja tu būsi pārāk piesardzīgs, tad būsi nederīgs, un arī tad, ja nepamatoti riskēsi, tāds būsi.

– Manuprāt, tu esi pragmatīks, kurš savus lēmumus pieņem izsvērti.

– Redzi, tā izsvēršana nāk kopā ar pieredzi, un tomēr to nevar tik viennozīmīgi vērtēt, jo ir lietas, kas prasa pamatīgu apdomību, citos



Rīgas ostas kuģu vadības centrā.

gadījumos lēmumu var pieņemt zibenīgā ātrumā, bet ir situācijas, kuras var atrisināt, tikai pateicoties pieredzei.

– Cerams, ka tagad ostas kapteinim vairs nav jāsaskaras ar tādiem pārbaudījumiem, kādi ostas kapteinim bija deviņdesmitajos gados.

– Deviņdesmitajos gados visi bija pārāk gudri pēdīnās, jo katrs uzskatīja, ka viņš vislabāk zina, kā kārtojami kuģošanas jautājumi ostā. Ja man pietātnē ir desmit metrus dziļa, tad kāpēc te nevarētu pietāt kuģis ar desmitarpus metru lielu iegrimi? Mierīgi! Tagad viss ir nostājies savās vietās, jo ostas, aģentēšanas



un citus ar kuģošanu saistītos pakalpojumus sniedz izglītoti speciālisti, kuri saprot, ka ar kuģošanas drošību saistītie jautājumi nav pat apspriežami. Priece, ka, piemēram, kuģu aģenti lūdz padomu kuģu vadības centra speciālistiem un ostas kapteinim. Tieši tādai ir jābūt normālai sadarbībai.

– Vai arī tu turpināsi nu jau bijušā ostas kapteiņa Eduarda Delvera iesāktu sadarbību ar Starptautisko Ostu kapteiņu asociāciju?

– Protams, jo esmu pārliecināts, ka jādabojas un jāpiedalās šādu organizāciju darbā, tas ir gan ostas prestiža jautājums, gan iespēja komunicēt ar citu pasaules ostu kolēģiem un nepastarpināti iegūt nepieciešamo informāciju. Tā sakot, tā ir piederība cunftei.

– Un cik liela cunftes brālība ir Latvijas ostu kapteiņu vidū?

– Es tiešām nesaprotu, kāpēc nav iedibināta tradīcija laiku pa laikam vienā vai otrā ostā sanākt kopā ostu kapteiņiem, lai apspriestu savas lietas. Kad ostu kapteiņdienesti bija Latvijas Jūras administrācija pakļautībā, tad šo jautājumu neapsprieda, jo bija obligātas kopā sanāksšanas. Bet tagad pat reizi gadā Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcēs mēs nesanākam kopā, kas būtu tikai normāli un apsveicami, bet laikam jau kādam jāuzņemas šāda iniciatīva.

– Katrs ostas kapteinis droši vien mēģina formulēt, ko viņam personīgi nozīmē ostas kapteiņa amats.

– Ostas kapteinis ir kapteiņdienesta vadītājs, kurš nodrošina mijiedarbību starp kuģi un ostu. Osta ir saikne ar visu pasauli, bet kuģis, vedot kravu no vienas ostas uz otru, ir starpnieks, kas šo saikni uztur. Ostas kapteinim jāuztur kārtībā osta, un tas ir diezgan nopietns komplekss. Rīgas osta ir kuģošanai droša, un lielas problēmas nav bijušas, bet transports ir transports, tāpēc nav izslēgti dažādi starpgadījumi, kur nostrādā arī cilvēka faktors, tāpēc viss jāuztver kā dzīves sastāvdaļa.

– Vai pats tagad vēl būtu gatavs kāpt uz kapteiņa tiltiņa?

– Gandrīz divdesmit gadus neesmu bijis jūrā, un tas patiesi ir ilgs laiks, lai daudzas lietas būtu mainījušās, tāpēc es personīgi neatgrieztos jūrā, jo apjēdzu, ka diez vai būtu tik erudīts, lai izpildītu visas prasības, kas tagad uzgulst kapteiņa pleciem. Dokumentu gūzma ir neiedomājama. Kas attiecas uz darbu uz kapteiņa tiltiņa, to es varētu darīt kaut nakts vidū, kaut rīt pie dienas, bet dokumentu portfelis ir pārlietu apgrūtināošs. Un vēl es domāju, ka manos gados vairs nevajadzētu strādāt jūrā. Kā saka, var, bet vai vajag?! Negribētos, lai jaunie manā virzienā raidītu dažādas dzēlības par vecuma marasmu. Daudzi vecie kapteiņi to vai nu nesaprot, vai arī lieliski izliekas nesaprotam.

– Tas nozīmē, ka jūras romantiku baudi no krasta?

– Kad izvēlējos un sāku jūrnieka gaitas, nevarēja runāt tikai par tīru romantiku vien. Dzelzs priekšgars nodalīja dažādas pasaules, un jūrnieka profesija bija tā, kas jāva nokļūt dzelzs priekškara otrā pusē. Mūsdienų jaunatne pat nevar iedomāties, cik tas bija privilēģēti, ja tu varēji atvest tādas mantas, kas vienkāršiem



padomju cilvēkiem pat sapņos nerādījās. Tu biji karalis tāpēc vien, ka tev bija košļenes un kāds japāņu lakatiņš. Un kur nu vēl valūta! Ar to tu varēji iet bonu vai sertifikātu veikalā un kaut vai alkoholu un cigaretes no citiem plauktiem nopirkt... Un jūrniekiem nebija jāiet padomju

armijā. Tomēr visam labajam blakus stāvēja arī zināmas briesmas. Ja kāds uzrakstīja *kļauzu*, ka, viņaprāt, esi par ilgu runājis ar kādu ārzemnieku, tevi pēdējā brīdī varēja norakstīt no kuģa, pat neko nepaskaidrojot aizvērt vīzu. Bet, ja tu tiki reisā, tad varēji justies kā baltais cilvēks. Vajadzēja turēties rāmjos un rēķināties ar ideoloģisko spiedienu. Ārzemēs uz pilsētu gāja pa trim četriem ar grupas vecāko, kuram bija jāraksta ziņojums. Nevainojami strādāja aparāts un neredzamās frontes kareivji. Tāda bija sistēma, ka sapulcē visi aktīvi apsprieda partijas vadoņu referātus, bet koridorā pīpējot par to visu pasmējās.

– Vai arī pašu malušas padomju ideoloģijas dzirnas?

– Ilgus gadus nostrādāju Rīgas refrižeratoru flotē, tad biju locis Rīgas ostā, līdz man piedāvāja divus gadus strādāt par loci Mozambikā. Līdzī varēju ņemt arī ģimeni, bet, kad visas sadzīvīskās lietas bija sakārtotas un palikušas divas nedēļas līdz izbraukšanai, uzzināju, ka, neko tuvāk nepaskaidrojot, Maskava neapstiprina manu kandidatūru. Gāju pieteikties darbā Latvijas jūras kuģniecībā, un atkal nekā! Skaidrs, netaisnība, jo man radi ārzemēs. Tikai 1988. gadā, kad Klaipēdas kuģniecība bija gatava mani pieņemt darbā, mūsējie sarosījās: kā tad būs, kad Latvijas nacionālie kadri aizplūdis uz Lietuvu?! Un jau pēc nedēļas es biju uz „Latvijas kuģniecības” (toreiz „Latvijas jūras kuģniecība”) kuģa „Klements Gotvalds”. Lūk, tā mala cilvēkus! Par to vien var apskaust jaunos jūrniekus, ka viņiem nekas tamlīdzīgs nav jāpiedzīvo un vienīgā mēraukla, ar kuru tiek mērīts jaunais speciālists, ir profesionālās zināšanas un darba mīlestība.■

Uzklausīja Anita Freiberga

P.S. Ar Rīgas ostas kapteini Artūru Brokovski-Vaivodu esam pazīstami divdesmit gadus, tāpēc intervijā atļaujos izmantot uzrunas formu „tu”.



VIENĀ RITMĀ SITAS SIRDĀ

Ir agrs 22. septembra rīts, vēl tikai var nojaust, ka teju, teju uzlēks saule. Rīgas ostas kapteinis mani brīdinājis nenokavēt, pirms septiņiem jābūt klāt Rīgas ostas Kuģu vadības centrā. Varēšu izbraukt ar loču kuteri, kas līdz pieņemšanas bojai nogādās loci uz kruīza kuģi „Aida Cara”. Vēl tikai reizi oktobra sākumā šis kuģis ienāks Rīgā, un tad kruīzu sezona būs beigusies, nu, tikai reizēm kāds kruīznieks atskries līdz Rīgai, iespējams, ap Ziemassvētku laiku. Ostā esmu krietni pirms noteiktā laika, jo man nepatīk kavēties. Šķiet, osta guļ, bet tas ir mānīgs priekšstats, jo tā neguļ nekad. Strādā gan ostas termināļi, gan ostas Kuģu vadības centrs, kapteiņdienests, loči, ostas policija. Tu to neredzi, bet pilnīgi droši sajūti, kā šajā mehānismā darbojas visi zobratī, skrūves, ķēdes un atsperes. No ostas ar kravu aiziet kuģi, citi ierodas pēc kravas vai atved pasažierus.

Loču kuteris „Dēkla” aizskrien uz Daugavas kreiso krastu pēc loča un pēc mirkļa ir atpakaļ. Šķiet, gaidām „Dinu”, jaunāko un jaudīgāko no loču kuteriem, bet tā nerādās. Dzirdu īsas komandas no Kuģu vadības centra: ejiet ar „Dēklu”, pa ceļam pārsēdīsities, un ar to žurnālistu vairs nav laika



ķēpāties, lai paliek krastā. Vīri no „Dēklas” izliekas pēdējo piezīmi nedzirdam, un es ielecu „Dēklā”. Tā skrien, cik jaudas, uz to pusi, kur Daugava tūlīt, tūlīt saplūdis ar jūru. „Nāciet, mums jāiet,” saka locis Eduards Štokolovs. Izejam uz nelielā „Dēklas” klāja, uz visām pusēm plīst Daugavas viļņi, redzu, ka mums tuvojas „Dina”, tātad tiešām būs jāiet no viena kutera uz otru. Tā īsti nav laika nedz apdomāt, nedz nobīties, kad robeža starp vienu un otru loču kuteri jau šķērso. „Vai jums viss kārtībā?” jautā Eduards. Protams, pasmaidu, un ja arī būtu kā savādāk, es taču to nevienam neizrādītu. „Dina” uzņem ātrumu, un loča Aivara rokas mājieni no „Dēklas” strauji attālinās.

„Divus kuģus šorīt jau izvedām no ostas, atvedām ločus un tagad ejam pakal kruīza kuģim. Tāds nu ir tas ostas darbs, nemitīga kustība,” saka „Dinas”



maiņas kapteinis Arnis Ķīsis, kurš šorīt te saimnieko kopā ar maiņas mehāniķi Andreju Foličevu.

Atšķirība starp „Dēklas” un „Dinas” ātrumu ir iespaidīga. „Pilns ātrums „Dinai” ir pāri trīsdesmit mezgliem, uz ceļa šo loču kuteri varētu salīdzināt ar mersedesu,” skaidro kapteinis. Tikai ceļā no Kuģu vadības centra, kur bāzējas loču kuteri un arī ledlauzis „Varma”, līdz pieņemšanas bojai un atpakaļ „Dina” salīdzinājumā ar loču kuteriem „Dēklu”, „Dori” vai „Dainu” ietaupa aptuveni stundu.

SVARĪGĀKAIS IR SAGLABĀT MIERU

„Aida Cara” jau pietuvojusies pieņemšanas bojai un gaida loci. Jautāju, vai kavējamies, uz ko Eduards Štokolovs atbild, ka viss ir kārtībā, būsīm tieši laikā. Locis ir nopietns, šķiet, koncentrējas darbam, un es īsti nezinu, vai ir īstais brīdis viņu traucēt ar jautājumiem.



Loču kuģa „Dina” maiņas kapteinis Arnis Ķīsis.



Locis Eduards Štokolovs.

– Vai jums ir uztraukums, kad dodaties uz kuģi?

– Tas ir darbs, ko es daru jau daudzus gadus, tāpēc nevaru teikt, ka būtu kāds īpašs satraukums. Rīgas ostas akvatoriju pārzinu ļoti labi.

– Tomēr negribētos ticēt, ka katru dienu atkārtojas viena un tā pati situācija.

– Protams, atšķiras kuģi, ir dažādi laika apstākļi, bet tas pieder pie loču darba ikdienas, tāpēc to neuztveru kā kaut ko īpašu.

– Izskatāties nosvērts un koncentrējies, kas tad jūsu darbā ir pats svarīgākais?

– Pats svarīgākais ir saglabāt mieru jebkurā situācijā un rīkoties atbilstoši šai situācijai. Ja



uznāk uztraukums, tam nekādā gadījumā nedrīkst paļauties, jo locim pilnībā jākontrolē viss notiekošais.

– **Tad jau jums jānodarbojas ar jomu vai ko tamlīdzīgu, lai spētu sevi tā koncentrēt.**

– Cenšos sevi turēt rokās, un tas, protams, prasa pašdisciplīnu un gribasspēku.

– **Vai bieži nākas sevi turēt rokās?**

– Jāteic, ka visai bieži. Kaut vai sāks pūst stiprs vējš un kuģi nes virsū pietātnei, vai kaut kas tamlīdzīgs. Šādos brīžos ir ātri jāaptver, kas notiek, un acumirkli jāsaprot, kā rīkoties. Te no svara ir katra sekunde, pieņemot lēmumu, nedrīkst kavēties un kļūdīties. Un vēl šādos brīžos ļoti svarīgi nekrist panikā.

– **Jūs uzkāpjat uz kuģa un pārņemat kuģa vadību. Kapteiņi droši vien mēdz būt dažādi, kā ar viņiem atrodāt kopīgu valodu?**

– Katrs kapteinis, tāpat kā katrs cilvēks, ir pilnīgi savādāks, un loča uzdevums ir atrast kopīgu valodu ar kapteini. Kuģi vadīt ir daudz vieglāk, nekā tikt galā ar cilvēku, šajā gadījumā – kapteini.

– **Sakiet, kādas gan varētu būt problēmas? Locis dara to, ko nosaka likums, un viss notiek.**

UZZIŅAI

Locis ir atbilstoši sertificēts speciālists – kvalificēts kuģu vadītājs ar plašām zināšanām par noteikta rajona ūdensceļiem, navigācijas līdzekļiem un jebkādiem citiem apstākļiem. Zināšanas viņš iegūst un nostiprina ilga praktiskā darba gaitā, tāpēc, pārzinot vietējos apstākļus, locis kuģa kapteinim var sniegt kvalificētus padomus navigācijā. Lai atvieglotu loča darbu, kā arī nodrošinātu kuģošanas drošību, navigācijas aprīkojuma ražotājfirmas strādā pie portatīva datorizēta navigācijas aprīkojuma izstrādes, kas būtu izmantojams arī loču darbā.



Tikai viens solis, un locis jau ir uz kuģa „Aida Cara”.

– Ar pasažieru kuģu kapteiņiem parasti nekādas problēmas nerodas, jo uz šiem kuģiem strādā profesionāli, inteliģenti un komunikācijai sagatavoti kapteiņi, bet kravas kuģu kapteiņi mēdz būt dažādi, gluži tāpat kā cilvēki krastā – ceļ ibildumus, sāk strīdēties.

Mūsu šīs saruna ir galā, jo Eduards Štokolovs ceļas, lai dotos uz „Aida Cara” veikt savus darba pienākumus. Cerams, ka ar šā kuģa kapteini locim atrast kopīgu valodu nebūs grūti.



Viens solis, un Eduards ir uz *kruīznieka*, kur viņu jau sagaida apkalpes locekļi, un tālāk viss, kā jau reglamentā noteikts.

JĀCENŠAS SEKOT LĪDZI VISAM JAUNAJAM

„Dina” traucas atpakaļ uz Kuģu vadības centru. Jūras vārtos ienākusi „Aida Cara”, tai jāmēro vēl piecpadsmit kilometrus garš ceļš līdz Pasažieru ostai, bet mums aiz muguras palicis Austrumu un Rietumu mols, Daugavgrīvas bāka, termināļi un ostas piestātnēs piesietie kuģi. Ir parasta ostas darba diena. Pagājusi aptuveni stunda, kopš pametām Rīgas ostas Kuģu vadības centru. Dodos pie Rīgas ostas kapteiņa Artūra Brokovska, lai pateiktu paldies par iespēju pāris stundas elpot vienā ritmā ar ostu.

– Mūsu ostas loči ir izglītoti un profesionāli, tieši tāpat kā loču kuģu kapteiņi un mehāniķi. Kapteiņdienests tiešām ir labi saliedēta komanda, bet tas jau nenozīmē, ka reizēm negadās arī kāda kļūme, tieši tāpat kā uz ceļa, kur notiek dažādi negadījumi, jo transports ir tāda lieta, kur negadījumus nevar izslēgt. Nereti uz ločiem tiek attiecinātas situācijas, kurās viņi pēc būtības nav vainojami, tikai tik daudz, ka locis attiecīgajā brīdī ir bijis uz kuģa. Piemēram, Piļu muižā starp piestātnēm ir deviņdesmit metru, bet kuģa garums ir astoņdesmit. Locis saka: izvedsim kuģi ar pakaļgalu no piestātnes un Daugavā apgriezīsimies, bet kapteinis pieņem lēmumu apgriezties pie piestātnes un griežoties aizķer to. Kurš šajā situācijā ir vainīgs? No vienas puses, varētu domāt, ka locis, jo viņam vajadzēja stingrāk uzstāt, ka jādara tā, kā viņš saka, no otras, kuģa īpašnieku pārstāv kuģa kapteinis, kurš ir tiesīgs ar kuģi rīkoties tā, kā uzskata par pareizu. Protams, viņš ar piestātni gan nevar rīkoties, kā ienāk prātā.



Locis Elmārs Picalcelms māj no loču kutera „Dēkla”.

– Vai locis ir nodrošināts pret šādām situācijām?

– Visas loču darbības tiek ierakstītas audio un video, tāpēc neskaidriību gadījumā to visu var izpētīt. Loča pienākums strīdīgu situāciju reizēs ir sazināties ar Kuģu vadības centru un ziņot, ka kapteinis pieņēmis atšķirīgu lēmumu no tā, ko iesaka locis, tāpēc nav iespējama situācija, kad viens uz otru rāda ar pirkstu un nevar atrast vainīgo. Cilvēki ir dažādi, arī kapteiņi nav izņēmums, un vienmēr jāatceras cilvēka faktors, kas pamatā vainojams negadījumā un avārijā izraisīšanā. Vai tā būtu nesenā „Costa Concordia” avārija Itālijas krastos, vai „Mona Lisa” uzskriešana uz sēkļa Irbes šaurumā.

– Kā sekojat jaunajām tehnoloģijām, kas atvieglo cilvēka darbu?

– Pēdējos gados palielinās Rīgas ostā ienākošo kuģu tonnāža, kas veicina kravu apgrozījuma pieaugumu, bet arvien lielāku kuģu ienākšana, protams, ietekmē arī kuģošanas, cilvēku un vides drošību. Tehniskā ziņā esam labi aprīkoti. 2014. gadā ostas pārvalde iegādājās Igaunijā būvētu ātrgaitas loču kuģi „Dina”, kas ļoti labi tur vilni, lieliski spēj manevrēt un pievienojās diviem esošajiem loču kuģiem – „Dorei” un „Dārtai”. Tomēr tehniskais aprīkojums bez zinoša speciālista nav nekas, un esmu lepns, ka mūsu speciālisti ir īsti profesionāļi. Taču jāatzīst, ka aprīkojums nekad nebūs absolūts, jo viss plūst un ātri mainās, tāpēc jācenšas sekot līdzi visam jaunajam. Tas vēl nebija nemaz tik sen, kad neviens pat nevarēja nosapņot, ka, sēžot ostā pie datora, varēs ne tikai redzēt visus kuģus jūrā, bet arī uzzināt visu nepieciešamo informāciju par tiem.

Kad ar Rīgas ostas kapteini Artūru Brokovski, no kura ir atkarīgs, lai ar kuģošanas drošību saistītās lietas ostā notiku bez starpgadījumiem un kuģošana



OSTAS



būtu maksimāli droša, esam padzēruši kafiju un izskrējuši cauri loču lietām, gar ostas kapteiņa logiem cēli un droši garām iet „Aida Cara”. Tur uz kapteiņa tiltiņa stāv locis Eduards Štokolovs, kurš labi pazīst Rīgas ostu un spēj profesionāli rīkoties vissarežģītākajās situācijās. Cerams, ka šodien nevajadzēs pieņemt ārkārtas lēmumus.

Ir saulaina 22. septembra diena. Osta strādā, katrs dara savu darbu, bet es saku lielu paldies visiem, kas man ļāva ielūkoties ostas ikdienā!■

Anita Freiberga



RĪGAS OSTAI 815

Augusta pašā viducī trīs dienas atzīmēja Rīgas svētkus, kuru ietvaros ieskandināja arī Rīgas ostas 815. dzimšanas dienu, bet ostas pārvaldnieks LEONĪDS LOGINOVŠ gan saka, ka osta savu dzimšanas dienu īstenībā svinēšot oktobrī. Rīgas ostas dzimšanas gads un datums, protams, ir nosacīti, jo kurš tad tagad skaidri pateiks, kad īsti Rīgas ostā ienāca pirmais kuģis, aculiecinieku nav, tāpēc viegli noticēt visam, ko stāsta vēsturnieki, pētnieki un hronisti. To gan nevar teikt par ostas jaunāko laiku vēsturi – pēdējiem divdesmit pieciem gadiem, par kuriem visiem vēl it kā svaigas atmiņas, tomēr notikumu redzējums atšķiras. Katram liekas, ka tieši viņš vislabāk izprot notikumu gaitu un likumsakarības. Absolūtās patiesības nemaz nav, jo katram ir savs skatījums, katram sava patiesība, tāpēc vis svarīgāk ir saprast, kāds ir risinājums starp divām patiesībām. No Rīgas ostas pēdējiem divdesmit pieciem gadiem septiņpadsmit uz Rīgas brīvostas pārvaldes komandtiltiņa pie stūres stāv Leonīds Loginovs.

NELIELS IESKATS JAUNĀKO LAIKU VĒSTURĒ

Deviņdesmito gadu sākumā valdības vīriem domas un prāti bija aizņemti ar valsts celtniecības darbiem. Ekonomika palika aiz borta, jo vienkārši nebija laika par to domāt. Bija jādibina visas jaunās valsts institūcijas: jāizveido armija un muita, jābūvē robežas, jādibina sava policija un prokuratūra. Iesākumā darbs piedevām vēl norisinājās reālas divvaldības apstākļos. Krievijas rublis, *repsēni*, valūta – kā to visu sakārtot, kā izveidot civilizētu finanšu sistēmu, lūk, tas bija valdības uzdevumu degpunktā.

Ekonomikas lietas, tai skaitā arī ostu jautājums, valdības sēdēs skatītas netika.

Taču dzīve neapstājās, un viss notika. Radās pirmie biznesmeņi, kuri sāka savu darbību ostā. Diemžēl Latvijas neatkarības pirmajos gados valdība no visa tā bija pārlieku tālu un lielā lūzuma brīdī nebija klāt pie jaunajiem biznesa procesiem.

Ostas virzījās uz priekšu, pateicoties privātajam biznesam. Tas, ka no baigā krituma ostā sāka pieaugt kravu apjomi, bija tikai privāto uzņēmēju darbības rezultāts, nekādā gadījumā ne valdības, pilsētas vai pat ostas pārvaldes politikas nopelns. Privātie ostinieki rosījās, jo katrs mēģināja atrast, iekarot un noturēt savu vietu biznesā, un

UZZIŅAI

1998. gadā kravu apgrozījums Rīgas ostā bija septiņi miljoni tonnu, 2014. gadā tas pārsniedza 41 miljonu tonnu, kas ļāva Rīgas ostai kļūt par līderi Baltijas jūras reģionā kravu pieauguma ziņā.



Leonids Loginovs.

šis process notika ārpus valdības redzes, uzmanības un ietekmes loka. Pārlūkojot Ministru kabineta darba kārtību, varu teikt, ka līdz 1992. gadam katrā valdības sēdē izskatīja līdz pat 200 jautājumu, taču tur nebija neviena ekonomikas vai lauksaimniecības jautājuma. Valsts pārvaldes sistēma aizkavējas ar jaunās tirgus ekonomikas regulēšanu, tāpēc sākuma posmā valsts daudz ko zaudēja. Tikai 1992. gada vidū un 1993. gadā valdība pievērsās ekonomiskajiem jautājumiem un aptvēra, ka vēlas regulēt arī procesus ostā.

Kad 1998. gadā Loginovs kļuva par Rīgas ostas pārvaldnieku, uz

jautājumu, kādi būs pirmie darbi šajā amatā, viņš viennozīmīgi atbildēja, ka primārais ir ostas pārvaldīšanas jautājums. Pamatā bija vienotas pārvaldes izveidošana, jo ostā pastāvēja reāla divvaldība. No vienas puses par ostas stratēģiju, drošību un visu citu, kas saistīts ar ritmisku un konkurētspējīgu ostas darbu, domāja un atbildēja Rīgas ostas pārvalde un tās pārvaldnieks. Bet no otras puses bija Rīgas tirdzniecības brīvosta ar savu pārvaldes sistēmu, piedevām vēl atvieglotā ekonomiskajā režīmā. Rīgas ostas uzņēmumi, protams, nebija apmierināti, ka vieniem ir lielākas attīstības iespējas nekā citiem. Reizēm nevarēja tikt skaidrībā, kurš tad Rīgas ostā ir galvenais – lielā ostas pārvalde vai Tirdzniecības ostas vadība. Rīgas ostas pārvalde lēma, bet Tirdzniecības osta prasības ignorēja. Attiecības bija saasinājušas līdz tādai pakāpei, ka Rīgas ostas pārvaldnieks nebija tiesīgs ar Rīgas ostas pārvaldes caurlaidi iekļūt Rīgas tirdzniecības ostas teritorijā. Tas bija simboliski, to vajadzēja saprast kā izaicinājumu nespert soli tur, kur var *norauties*. Varēja jau arī saprast tos, kuri bija izlolojuši Rīgas tirdzniecības brīvostas projektu un tagad skaisti



sēdēja padomē, lēma, sprieda un par to saņēma atalgojumu. Un pēkšņi kāds vēlas šo sistēmu sagraut! Taču process jau bija sācies, Loginovs mērķtiecīgi gāja uz priekšu, veidodams jauno Rīgas ostas pārvaldes sistēmu. Visai Rīgas ostai jābūt brīvostai, viņš uzstāja. “Mēs nedrīkstam dalīt uzņēmējus, naidot tos savā starpā un radīt privilēģētos. Nevienlīdzīgie apstākļi, kādos tagad uzņēmēji strādā Rīgas ostā, ir jālikvidē. Izveidot Rīgu par brīvostu, manuprāt, daudz spēka neprasīs. Cits jautājums – cik šādam risinājumam ir atbalstītāju un cik pretinieku?”

LAIKS IET, PLĀNI MAINĀS, PRINCIPI PALIEK

– Kādā sarunā esat teicis, ka visas problēmas Rīgas ostā sākās ar Loginova atnākšanu, jo jums bija pavisam cits skatījums uz ostas attīstību. Droši vien esat izjaucis kāda vai kādu plānus?

– Plānus es izjaucu, jo tolaik bija cilvēki, kuri vēlējās ostu pilnībā pārņemt savās rokās, bet es biju tas, kurš ostā ieviesa zināmu kārtību. Ar manu atnākšanu visiem bija skaidrs, kurš pārvalda ostu un ar kuru ir jārēķinās. Tā sakot, kurš ir saimnieks. Pirms tam ostā bija pilnīgs juceklis: Tirdzniecības osta, pašvaldībai piederošā Pasažieru osta, Zvejas osta, kas vēl nebija privatizēta, arī Aizsardzības un Izglītības ministrijai katrai sava ostas daļa. Katrs vilka uz savu pusi un katram bija savi saimnieki. Pa šiem gadiem ar likumu esam ostā ieviesuši noteiktu kārtību. Iesākumā gāja grūti, bet divu gadu laikā mēs to paveicām. Visgrūtāk gāja ar Tirdzniecības ostu. Tagad Latvijā daudzas lietas ir mainījušās un visu nosaka tirgus ekonomika, nevis cilvēku utopiski plāni. Arī osta ir mainījusies. Piemēram, savulaik slavenais ostinieks Jūlijs Krūmiņš savu „Man-Tesu” ir pārdevis, un tagad tur darbojas pavisam citi cilvēki, kas Krūmiņa izveidoto biznesu ir sadalījuši – nafta atsevišķi, beramkravas atsevišķi un ģenerālkravas atsevišķi. Tagad osta darbību cenšas veidot pēc principa, ka ar kravas pārkraušanu nodarbojas kravas īpašnieks, un tas ir loģisks risinājums, ņemot vērā faktu, ka tā tiek samazinātas loģistikas izmaksas – pašiem sava naftas ieguve, pašiem pārstrāde, kuģi, kas šo kravu ved, un visbeidzot arī degvielas uzpildes stacijas, kur to visu realizē. Loģiska ķēde no ieguves līdz pircējam.

– Par uzņēmējiem ostā. Vēl ne tik senā pagātnē bija milzum daudz diskusiju no stividoru puses par to, kur un kā vajadzētu ieguldīt infrastruktūrā, kur būvēt un kur padziļināt. Vai tagad uzņēmējs ir kļuvis saprotošāks un izglītotāks?

– Nezinu, vai uzņēmējs kļuvis izglītotāks, bet vēl nesenā pagātnē uzņēmējs bija nepamatoti uzstājīgs, pieprasot realizēt katru viņa vēlmi un iegribu. Kad sāku strādāt, mantojumā saņēmu pilnīgi aplamus projektus, piemēram, MK3 piestātņi, kas tagad savas nepareizās konfigurācijas dēļ lielā mērā traucē Pasažieru ostas tālāku attīstību. Tieši tāpat nelietderīgi bija ieguldīti līdzekļi



Bolderājas teritorijas attīstībā. Kad mēs izveidojām savu ostas attīstības politiku, nauda vairs netika ieguldīta bezmērķīgos projektos, mēs to nepieļāvām, un nav bijis neviens projekts, kas būtu veidots bez tālākas perspektīvas un atdeves, domājot par valsti. Uzsveru – domājot par valsti! Ko mēs izdarījām? Izveidojām tādu ostas attīstības modeli, kas prasīja izmaiņas Likumā par ostām. Sākotnēji likums paredzēja, ka ostas piestātnes ir tikai un vienīgi valsts īpašums, bet mēs panācām, ka var būt arī privātas piestātnes. Līdz ar to īpašniekiem bija jāiegulda līdzekļi savas piestātnes sakārtošanā, bet, ieguldot savus līdzekļus, uzņēmējs ir ieinteresēts un spiests piestātnes maksimāli noslogot, lai tās nestāv bez darba. Tad jau pie privātajiem ieguldījumiem brīvostas pārvalde liek klāt savas investīcijas infrastruktūras attīstībā, piemēram, rūpējoties par ostas padziļināšanu, lai kuģi varētu nokļūt līdz šīm piestātnēm. Strādājam kopā ar privātajiem investoriem, tāpēc maldīgi ir uzskatīt, ka ostas pārvalde ir panākusi labus ostas rādītājus vai ka stivdors ir tas, kurš viens visu panācis. Ostas panākumu pamatā ir vesels pasākumu komplekss, kuros, jāteic, diemžēl nav piedalījusies „Latvijas dzelzceļš”, kā tam loģiski vajadzētu būt. Mums nav saprotama dzelzceļa attīstības politika, jo viņi būvē nevajadzīgas lietas, aizmirstot, ka īstais maizes devējs dzelzceļam ir ostas. Ja nebūtu ostu, tad nebūtu ne ko kraut, ne ko vest. Brīvostas pārvalde ir ieguldījusi savu naudu dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanā ostā. Pēdējais lielais projekts ir Krievu sala, kur ostas teritorijā dzelzceļa infrastruktūru būvē ostas pārvalde, nevis „Latvijas dzelzceļš”, kā tam loģiski vajadzētu būt. Šā projekta ietvaros „Latvijas dzelzceļš”, es nezinu, kālab, būvē vienu kravas staciju Bolderājā, ko reāli vajadzētu būvēt ostā. Kārtējo reizi notiek stulbums!

– Tad jau Valsts kontrolei atkal būs ko pārbaudīt.

– Valsts kontrole ostas padziļināšanas izmaksas, ieguldījumus dzelzceļa infrastruktūrā un velkoņu būvē pieskaita nelietderīgi tērētai naudai. Četrdesmit piecus miljonus, viņuprāt, esam iztērējuši nelietderīgi un noziedzīgi, bet to, ka valsts budžetā ienāk četrsimt miljoni eiro gadā, to viņi neskaita. Ja mēs šos četrdesmit piecus miljonus nebūtu iztērējuši, lai osta varētu normāli strādāt un būtu konkurētspējīga, tad valsts budžets vispār neko nesaņemtu.

– Vai ostas pārvaldes speciālisti nevar pārliecināt Valsts kontroles amatpersonas, ka iztērētā nauda tomēr nav zemē nomesta?

– Valsts kontrole ir kā ēzēlis ar klapēm uz acīm, un tās amatpersonas savā interpretācijā vēlas kaut ko pierādīt. Viņi izveido noteikumus un likumus tā, kā viņi to redz, nevis tā, kā to noteicis Ministru kabinets. Strīdēties ar viņiem ir bezjēdzīgi, bet apgalvojumus par nelietderīgi izšķērdētu naudu es varu apzīmēt tikai ar tādiem vārdiem, kurus, piedodiet, publicēt nedrīkstētu. Izskatās, it kā es par četrdesmit pieciem miljoniem būtu uzracis savu personīgo dārzu un ievācis no tā zelta ābolu ražu. Pilnīgs absurds! Tas ir Latvijas stulbums, kas



Leonīds Loginovs un Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs

Andris Ameriks Rīgas svētkos 2015. gada 15. augustā.

valda ne tikai Valsts kontrolē, bet arī citās valsts institūcijās, kur amatpersonas un ierēdņi neredz tālāk par savu degungalu un patiesībā nemaz negrib neko redzēt, un pati valsts pārvalde ir izveidojusi šādu filozofiju – katrs var filozofēt, pat interpretēt, kā īsti vajadzētu.

– Bet ir lietas, kas īsti nepakļaujas filozofēšanai. Piemēram, lielākais infrastruktūras projekts – Krievu sala, kas jāpabeidz šā gada rudenī. Tas ne sevišķi viegli nāca un attīstījās. Pirms gada valdība satraukums, ka tiek apdraudēta Eiropas naudas apguve, un Loginova dienas atkal bija skaitītas.

– Nekas jau nemainītos, ja mani tolaik vai tagad noņemtu no amata, varbūt nedaudz iekavētos Krievu salas projekta realizācijas termiņi. Esmu pārliecināts, ka manā vietā vajadzētu atrast ne tikai citu cilvēku, bet labāku speciālistu, un tas nemaz nav tik viegli izdarāms. Daudziem nepatīk, ka es neglaudu pa spalvai un godīgi pasaku, ko domāju, paredzu, kādas vienai vai otrai darbībai var būt sekas. Un man nepiemīt arī nacionālā rakstura iezīme – klanīties visiem pēc kārtas. Es klanos tikai cienījamiem cilvēkiem. Lūk, man uz galda stāv divu cilvēku fotogrāfijas – komandkapteiņa Hugo Legzdiņa un tālbraucēja kapteiņa Harija Līdaka. Savulaik es viņus ļoti pazinu un cienīju, un arī tagad, kad viņu vairs nav šaisaulē, es viņu priekšā noņemu cepuri! Mums taču jādomā par savu nacionālo godu un cieņu! Bet par Krievu salas projektu runājot, domāju, ka rudenī svinīgi varēsim griezt lenti.



L. Loginovs Rīgas svētkos atklāj Daugavas labā un kreisā krasta komandu basketbola maratonu.

KĀPĒC NEĻAUJ MIERĪGI STRĀDĀT?

– Ja jau Krievu salas projekts virzās uz loģisko noslēgumu, kur bija pamats satraukumam par Eiropas naudas neapgūšanu? No kurienes tam visam aug kājas?

– Kā visi ceļi ved uz Romu, tā visas kājas aug no zināmas ostas pilsētas Latvijā. Ar dažiem Ventspils ostas uzņēmējiem mums ir reāla fiziska nesaprašanās.

Pilnīgi reāli! Ar to pašu uzņēmēju Stepanovu, kurš nav spējīgs saprast ne ģeogrāfiju, ne ekonomiku, ne matemātiku. Tieši ar viņu mēs savulaik strīdējāmies un principiāli katrs palikām pie sava viedokļa. Kopš tā laika pret mani tika un tiek izmantoti dažādi ietekmēšanas veidi un raustīti gan politiski, gan ekonomiski kloķi. Viens no smagākajiem Rīgas ostai bija 2003. gads, kad Ministru prezidents bija Einars Repše, kurš no ostas valdes atsauca četrus ministriju pārstāvjus un praktiski paralizēja ostas darbu. Ko varēju, to darīju un kā ostas pārvaldnieks uzņēmos atbildību par visiem pieņemtajiem lēmumiem. Tagad mēs bieži tiekamies ar Repši, un viņš atzīst, ka savulaik pieņēmis absurds lēmumus, jo pārlietu uzticējies konsultantiem ostu, tranzīta un loģistikas jautājumos.

Mans kolēģis Imants Sarmulis mierīgi strādā un vada Ventspils brīvostas pārvaldi, attīsta projektus, un neviens viņu nerausta. Arī Ventspils ostā tiek realizēts Eiropas finansēts projekts, kas apjoma ziņā ir mazāks, bet principā līdzvērtīgs mūsu Krievu salas projektam. Savulaik, kad satiksmes ministrs bija Ainārs Šlesers, tika sadalīta Kohēzijas fondu nauda – puse Rīgas ostai Krievu salas projektam un otra puse līdzīgās daļās Ventspils un Liepājas ostu projektiem. Pēc būtības visās ostās īstenoja infrastruktūras attīstības projektus, atšķirība tikai tā, ka Liepāja un Ventspils mierīgi realizēja savus plānus, par kuriem neviens nerunāja, bet Krievu salas projekts Rīgā no pirmā dienas bija zem lielās lupas. Absurda situācija ir tā, ka mūsu projektu apšaubā pat ministrija, kurai vajadzēja būt ieinteresētai sekmīgā projekta realizācijā. Man atliek jautāt, kāpēc jūs neļaujat mierīgi strādāt?



Pavisam nesen ar Reformu partijas (jeb *zagleristu*, kā es viņus saucu, lai gan tajā bija arī daudz cienījamu cilvēku) palīdzību tika bīdītas atsevišķu cilvēku merkantilās intereses, mēģinot padarīt Rīgas ostu konkurētspējīgu. Esmu pārliecināts, ka, domājot par mūsu valsts ekonomisko attīstību, no atsevišķu Ventspils uzņēmēju puses tā bija vislielākā aplamība.

Bet nekas jau nav beidzies, viņu cīņa pret Rīgas ostas attīstību joprojām turpinās, tai skaitā ietekmējot to pašu Krievu salas projekta realizāciju. Daudzi būtu priecīgi, ja Rīgas ostā nāktu tikai jahtas un reizēm kāds kruīza kuģis. Bet tā ir tuvredzīga filozofija! Ja mēs, piemēram, paskatāmies uz tuvāko Baltijas jūras reģionu, tad lielākie spēlētāji ir Klaipēda, Tallina, Ventspils un Rīga, bet Ventspils un Rīga nevar būt konkurentes, jo atrodas atšķirīgās pozīcijās, un izdevīgākā, protams, ir Rīgai savas atrašanās vietas dēļ. Bet ventspilnieki iedomājas, ka dzelzceļa tarifiem uz Rīgu un Ventspili jābūt vienādiem, neskatoties uz tiem lielajiem divsimt kilometriem, kas jāmēro, lai nokļūtu līdz Ventpilij. Savulaik, kad Zorgevics vadīja „Latvijas dzelzceļu”, tika piemērotas visādas atlaides, un rezultātā tarifs kravu pārvadājumiem uz Ventspili bija lētāks nekā uz Rīgu. Absurds! Kad uz dzelzceļu atnāca Magonis, šādas aplamības izbeidzās un tarifu, kā visā pasaulē, noteica tonnkilometri, bet tam pretestība, protams, bija milzīga. Tagad ventspilnieki apgalvo, ka Rīga viņiem ņem nost kravas. Labi, saku, bet kur palika jūsu kālijs? Mēs savulaik vienojāmies, ka Rīga kālija sāli nekraus. Solidaritātes dēļ nebūvēsim termināli un šo kravu nekrausim. Bet kur šodien ir kālijs, pieci miljoni tonnu kravas un 50 miljoni eiro valsts kasē, kur? Lietuvā, Klaipēdas ostā! Ja Ventspils uzņēmēji savulaik otru termināli būtu uzcēlušī Rīgas ostā, Latvija šo kravu nebūtu atdevusi Lietuvai. Pašlaik Rīga, Tallina un Klaipēda ir reālas konkurentes, bet Ventspils prioritāte ir cauruļvads.

– Pēc dažiem preses konferencēs izskanējušiem komentāriem var saprast, ka Ventspils mēram un Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājam Aivaram Lembergam ir diezgan liela ietekme arī Rīgas ostā, nu, kaut vai kadru politikas jautājumā.

– Mums ar Lemberga kungu ir labas attiecības, es bieži ar viņu konsultējos, jo esam pazīstami no tiem laikiem, kad es vēl biju saistīts ar zvejniecības lietām. Mēs esam uz tu, un es nevēlos iedziļināties visās tajās politiskajās lietās. Viņš ir Ventspili, es Rīgā, un nevēlos iedziļināties, kā būtu, ja būtu. Bet Ventspili viņš ir uztaisījis par paraugu visai Eiropai, tur var paskatīties, kā strādā īsts saimnieks, kurš profesionāli pārvalda jebkuru savas pilsētas un ostas jautājumu. Bet kas attiecas uz Lemberga ietekmi Rīgas ostā, tad teikšu pilnīgi atklāti – es par tādu neko nezinu.

– Vai ir kādi lieli projekti, kas Rīgas ostai aizgājuši garām, teiksim, cilvēku stulbības un politisko spēlišu dēļ?

– Tāds ir Spilves plāvu attīstības projekts, kad garām aizgāja investīcijas vairāk nekā divsimt miljonu eiro apjomā. Tagad plāvas joprojām stāv tukšas, ostai



Leonids Loginovs un Irina Gorbatičkova kopā ar Eduardu Delveru viņa pēdējā darba dienā Rīgas ostas kapteiņa amatā.

nav ieņēmumu un darba vietas. Pie šī projekta ļoti nopietni strādāja Singapūras investori, kurus es, ja tā var teikt, pievilināju Rīgas ostai un atvilināju uz šejieni. Beigu beigās viņi bija ar mieru te ieguldīt naudu un attīstīt projektu, bet tikai tad, ja es piedalos projektā. Es biju ar mieru, bet ar nosacījumu, ka atklāti parādīsies mans vārds, jo nevēlējos slēpties aiz ofšoriem vai savu radnieku uzvārdiem. Visam jābūt atklātam un caurspīdīgam, kā tagad mēdz teikt: Singapūrā reģistrēta kompānija, kurā Loginovs ir akcionārs. Tikai tā un ne citādi! Un kas no tā visa iznāca? Kam bija vajadzīga mana atklātība? Valsts ziņu kanāla žurnālists savā sižetā, stāvot Spilves plavā, stāsta, ka Loginovs rikojas savās savtīgās interesēs. Absurds! Es tiešām negribēju slēpties aiz ofšoriem, reāli to nevēlējos!

– Bet vai ir kādas kravas, kas varētu atnākt uz Rīgas ostu un par kuram var publiski runāt?

– Tagad, kad tik aktuāls ir Ķīnas virziens, mēs runājam par Ķīnas preču transportēšanu uz Skandināviju, apejot Rotterdamu. Ķīnas puse ļoti nopietni strādā pie šī projekta, jo meklē savām precēm noieta tirgu, un Rīga šo kravu transportēšanā ir ne tikai izdevīgs loģistikas ķēdes posms, bet arī ļoti prognozējams partneris. Vēl ir projekts par kālija pārkraušanu Rīgas ostā.

– Rīgai taču ir vienošanās ar Ventspili, ka kāliju te ne un ne...

– Tas bija iepriekšējā dzīvē, kad kāliju krāva Ventspili. Tagad, kad Ventspili šīs kravas nav, mums jādomā, kā konkurēt ar Klaipēdu, mūsu uzdevums ir kāliju no Klaipēdas dabūt uz Rīgu.



– Kas tagad sakarā ar sankcijām pret Krieviju notiek Baltijas valstu ostās?

– Vērojamas diezgan niecpricinošas tendences. Piemēram, pirmajos septiņos mēnešos Rīgas ostā ir tikai viens procents kravu pieauguma, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, bet salīdzinājumā ar gada sākumu, kad pieaugums turējās piecpadsmit procentu robežās, ir noticis apjoma kritums. Bez Krievu salas Rīgas osta var paņemt aptuveni piecdesmit miljonus tonnu kravu, tātad mums ir reālas rezerves, jo ar pilnu jaudu vēl nestrādā daudzi ostas termināļi: „B.L.B.”, „LaCon”, „Magnāts”, „Jaunmīlgrāvja ostas kompānija”, bet šodien nopietni jādomā, vai starp Eiropu un Krieviju vispār notiks jēl kāda kravu apmaiņa. Īpaši cerīga šī situācija nerādās, jo Krievija, ja viss turpināsies kā tagad, savas kravas, visticamāk, pagriezīs Ķīnas virzienā. Ķīna ir milzīgs tirgus, kas attīstās un kam ir nepieciešamas izejvielas, un, ja kravas pagriezties Ķīnas virzienā, atpakaļ dabūt tās būs ļoti grūti. Domāju, ka pašlaik gluži pareizi viss nenotiek. Jāteic, ka ne tikai Ventpils ostu, bet arī Rīgas ostu jau skārušas pret Krieviju vērstās sankcijas, piemēram, pārtikas embargo dēļ tukša stāv saldētava Rīgas ostā.

VAI LOGINOVS VARĒTU IZTIKT BEZ OSTAS?

Uz šo jautājumu Loginovs smaidot atbild, ka varētu un ka par to arvien biežāk aizdomājas, bet viņu neatstāj sajūta, ka līdz galam nav novesti iesāktie darbi. „Ja es tagad aiztītos, tas pats Krievu salas projekts uz kādu laiku tomēr aizkertos,” saka Loginovs un piebilst, ka neviens nav neaizvietojams. „Man jau nav nekāda interese, lai mani no šī krēsla un šīs ēkas iznes ar kājām pa priekšu. Loģiski vajadzētu pabeigt iesākto, lai galds ir tīrs un nekas vairs netur. Bet tā diemžēl neiznāk, jo vienmēr parādās jauni darbi.”

Jautāju, vai ostas pārvaldnieks tā kā mazliet nekoķetē ar savu aiziešanu no pārvaldnieka amata, bet viņš pavisam nopietni saka, ka patiesībā to gribētu, jo vairs nav tie gadi. „Kad atnācu uz ostas pārvaldi, man bija četrdesmit četri,” tā Leonīds. „Tad es biju enerģijas pārpilns un varēju nedēļām strādāt gandrīz bez atpūtas, skriet, ņemties un ārdīties, bet tagad sāku saprast, ka man ir arī citas lietas, par ko domāt – ģimene, bērni, mazbērni, mājas, ezeri, upes, makšķerēšana un medīšana, kam tagad atliek maz laika. Ostas pārvaldnieka amats prasa milzīgu atbildību, un tas nav tik vienkārši – paraksti un aizmirsti.”

Pārvaldnieks uzticoties saviem ostas pārvaldes speciālistiem, jo izlasīt visu, ko paraksta, nemaz fiziski nespējot. „Man ir jāparaksta tūkstošiem papīru, ja visu lasītu, tur jau prātā varētu sajukt. Ar interesi lasu citu literatūru – vēsturiskus aprakstus, pēdējā laikā lielu interesi izraisa norises senā pagātnē. Reizēm, garām ejot, paskatos, ko rāda televīzijā, kaut gan skatīties to uzpirkto televīziju arī nav nekādas jēgas: iespējams, pastāv risks, un tādā garā...”

Pēdējos gados Loginovs maz apmeklē žurniecības pasākumus, piemēram, Latvijas Žurniecības savienības gada kopsapulces. Vēlos uzzināt, vai ostas



Leonīds Loginovs un Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods.

pārvaldniekam nav laika, vēlēšanās vai intereses tikties ar saviem kolēģiem – jūrniecības sabiedrības ļaudīm? Viņš atkal norāda uz fotogrāfiju, kurā redzami vecie jūras vilki, vēlreiz atkārtot, ka ir cilvēki, kurus viņš ļoti ciena, tai skaitā arī Jūrniecības savienībā tādu netrūkst, un tomēr zināms rūgtums viņu attur doties uz šādiem saietiem. „Pēdējos gados tas ir tāds vienvirziena ceļš: ja jūrniecības sabiedrībai no manis kas vajadzīgs, tad ceļu atceras, bet ja man ir vajadzīgs kaut tikai morāls atbalsts reizēs, kad masu mediji un politiķi knābā nost, tad nevienu pašu reizi neviens no tās pašas Latvijas Jūrniecības savienības nav nostāties manā pusē un publiski pateicis: „Lieciet Loginovu mierā, viņš ir mūsējais, viņš ir profesionālis un zina, ko dara!” leminos, ka varbūt vajag pacelties tam visam pāri? „Varbūt,” nosaka Leonīds un piemetina, ka varbūt arī Jūrniecības savienībā kaut ko vajag mainīt.

Leonīds Loginovs ir publiska persona, par kuru runā visi – no politiķa līdz tantītei laukos. Masu mediji ir izveidojuši Loginova tēlu: viņš pelna lielu naudu, jo zog, tāpēc allaž aktuāls ir jautājums, kad vienreiz to Loginovu noņems. Kā cilvēks spēj sadzīvot ar negatīvo enerģiju, ko viņa virzienā raida pilnīgi sveši cilvēki, kuri patiesībā nemaz Leonīdu Loginovu nepazīst un par viņu neko nezina? Leonīds rāda uz Elejas Veronikas dāvāto gleznu, kurā attēlota Svētā Marija. Veronika šo bildi atnesusi, nolikusi Leonīda darba kabinetā un teikusi, lai bilde viņu pasargā no visām tām melnajām vārnām, kas cenšas ostas pārvaldnieku noknābāt. Viņš pus pa jokam, pus nopietni saka, ka eņģelis viņu sargā un vispār viņam esot kādi četri sargeņģeļi. „Mani neuztrauc tas, ko par mani domā



cilvēki, absolūti, simt procenti. Mani uztrauc tas, ko par mani domā mana ģimene un mani draugi,” pārliecinoši apgalvo Leonīds. Viņam tiešām esot daudz īstu un patiesu draugu, kuriem arī viņš ir draugs. Un nav svarīgi, kādu amatu ieņem cilvēks – vai viņš ir apkopējs vai bijušais premjerministrs. „Mani neuztrauc, ko domā kāda tantīte, jo viss, kas notiek ap mani, ir mākslīgi kultivēts, un tas notiek ar masu mediju palīdzību. Viens no maniem lielajiem grēkiem bija lielā alga, par ko tik daudz runāja, rakstīja un cepās. Tagad, kad mana alga samazināta trīs reizes, par to vairs neviens neinteresējas. Sēžot šajā krēslā un strādājot šajā amatā, man jau divus gadus alga ir četri tūkstoši eiro, tieši trīs reizes mazāka nekā manam kolēģim Ventspilī un mazāka arī nekā maniem vietniekiem. Ne piemaksas, ne prēmijas, un dažiem valdes locekļiem ir viedoklis, ka man nekas nepienākas, pat prēmija par labiem ostas rezultātiem. Ja es tagad kaut vai samazinātās algas dēļ aiziešu no darba, daudzi, protams, priecāsies, ka ir tikuši no manis vaļā, jo būs izdevies izpildīt kaut vienu no diviem kāda Ventspils grupējuma uzdevumiem, bet uzdevums esot bijis no ceļa dabūt nost Lembergu un mani. Atrast labu speciālistu nav tik viegli, bet, ja pārvaldnieka krēslā iesēdis kāds, kuram būs jāatstrādā un jāpilda kāds noteikts pasūtījums, cietīs ostas attīstība. Es šajā ziņā esmu brīvs, man nekas nav jāatstrādā, jo es ne no viena neesmu pilnīgi neko ņēmis. Savos lēmumos esmu finansiāli neatkarīgs, jo nevienam neko neesmu parādā. Neko!”■

Anita Freiberga



REIZ RĪGAS OSTĀ

“Deviņdesmito gadu sākumā bija jāprot sevi nostādīt arī attiecībā pret kriminālo vidi, jo tie, kas klanījās un padevās, savu biznesu zaudēja, viņiem to vienkārši atņēma. Kurš bija stingrs un iespēju robežās ieturēja distanci, neizraisot karu, vēl tagad turpina strādāt, bet tie, kas saka, ka nekāda „jumta“ vispār nebija, nerunā pilnu patiesību. Es zināju naftas firmas, kas bija noslēgušas līgumu pat ar mobilo pulku, kas tās apsargāja ar Kalašņikova automātiem, bet arī tām radās zināmas problēmas. Domāju, ka tagad tā dēvētais „jumts“ joprojām sēdž narkotikas, prostitūciju un alkoholu, vēl arī azartspēles, un šīs lietas nekad neaizies no bandītiem. Tagad osta strādā pēc citiem principiem, biznesā ir izveidojušās citas attiecības, bet tolaik it īpaši tie, kas nodarbojās ar naftas biznesu, bija spiesti pat ļoti rēķināties ar bandītiskajām struktūrām.” Tā deviņdesmito gadu sākuma notikumus Rīgas ostā atceras Kārlis Līcis, kurš pirmajā Godmaņa valdībā bija valdības lietu ministrs. Vēlāk, likvidējot ministriju, tika izveidota Valsts kanceleja.

PĀRVALDE

Lai gan tiek uzskatīts, ka ostas pārvaldes darbs aizsākās jau 1992. gadā, īstenībā līdz pat 1994. gada 22. jūnijam, kad, pamatojoties uz Likumu par ostām, izveidoja Rīgas ostas pārvaldi, tāda neskaidra un nenoteikta ostas administrēšana vien bija, kas pakļauta Jūras lietu, pēc tam Satiksmes ministrijai. Šāda sistēma mūžīgi pastāvēt nevarēja. Taču uzreiz atrast labāko modeli, ko izmantot Latvijas ostu pārvaldīšanā, arī nebija viegli. Bija ilgas un smagas diskusijas. Privātais bizness ar neuzticību skatījās uz valsts pārvaldes struktūrām, likumu joprojām nebija. Ross jau 1993. gadā teica, ka viņš gan neesot skeptiķis, bet uzskata, ka ostu saimniecība ir atstāta pašplūsmā, tāpēc tiek izlaupīta. Zaudējumi bija fantastiski. Lai sadalītu valsts kapitālu, tika izjaukta vecā ostu sistēma, vietā nepieņemot jaunās sistēmas spēles noteikumus. Mūsu valstī taču nav likumdošanas, Ross it kā izteica kopējo sāpi. Neesam tālredzīgi un neprotam strādāt, nevēlamies sakārtot saimniecību, tāpēc paši vien esam vainīgi, ka mūsu ostas atrodas kritiskā stāvoklī. „Ko darīt?” jautāja Ross. Un pats arī atbildēja: „Pilnīgi jāmaina ostas struktūra, jo tikai kravu pārvadājumi spēj dot peļņu. Rīga taču ir tranzītosta, bet cik ir bijis piedāvājumu, arī no solidām ārzemju firmām? Ostas pārvaldes struktūra jāpārveido tā, kā tas jau attaisnojis Eiropas ostu praksē.”

Kad 1994. gadā izveidoja jaunu Rīgas ostas pārvaldes struktūru – Rīgas pilsētas pašvaldības uzņēmumu „Rīgas osta”, tiem, kas strādāja Tirdzniecības, Zvejas, Daugavgrīvas, Voleru ostās un privātajos termināļos, nebija saprotams, ko

sākās jauns posms Rīgas ostas dzīvē. Pēc tam nāca arī citas pārmaiņas, saistītas ar pārvaldi. 1997. gada 8. jūlijā Rīgas dome apstiprināja jauno nolikumu par Rīgas pil-sētas pašvaldības uzņēmuma „Rīgas osta” reorganizāciju, pārveidojot to par Rīgas ostas pārvaldi, kas ir juridiska persona ar visām juridiskās personas regālījām.

Tad nāca ilgi gaidītais 2000. gads, kas līdz ar jaunu gadu tūkstoši un Rīgas ostas astoņsimt gadiem atnesa arī jaunu statusu ostai. Sākās Rīgas brīvostas ēra. Osta tāpat kā līdz šim palika Rīgas pašvaldības pakļautībā un Satiksmes ministrijas pārraudzībā, taču tika izbeigts vēsturiskais netaisnīgums, kas ilga līdz par 2000. gada 12. aprīlim, līdz Saeima pieņēma Rīgas brīvostas likumu. Brīvās ekonomiskās zonas statuss deva nodokļu atvieglojumus, līdz tam tikai trešā daļa – Tirdzniecības osta – strādāja šādā režīmā.

Divdesmit piecos gadus, kopš Latvija ir atguvusi savu neatkarību, Rīgas ostai bijuši divi pārvaldnieki – Gunārs Ross un Leonīds Loginovs un viens pārvaldnieka vietas izpildītājs – Andris Dumpenieks. Salīdzinot ar to, kā Latvijā mainījušās valdības, tas ir pārsteidzoši maz.

Par ostas pārvaldnieku strādāja no 1992. līdz 1997. gadam. Tiem, kas saka, ka katrs laiks savā ziņā ir grūts, daudzējādā ziņā ir taisnība. Bet Rosa laiks bija ne tikai sarežģīts, tas bija lielu pārmaiņu un lielas neziņas laiks. Cilvēkiem bija liela iepriekšējās dzīves pieredze, bet tā ne vienmēr iederējās un noderēja jaunajai sistēmai. Cilvēks lauza sistēmu un sistēma lauza cilvēku.

Ross lauza sistēmu. Vispirms jau veco padomju sistēmu, kad kā kapteinis kopā ar savu komandu barikāžu laikā aizstāvēja stratēģiski svarīgo Zaķusalu, kur darbojās toreiz vienīgā Latvijas televīzija.



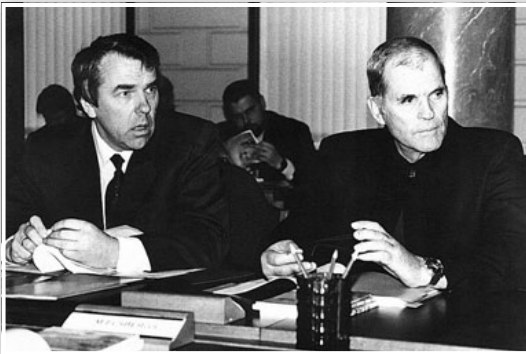
Tad viņš ķērās pie vecās Rīgas ostas sistēmas demontāžas. Solīdi un galanti. Cēli nesdams sevi labi piegulošā uzvalkā. Deviņdesmito gadu sākumā, kad daudzi virieši ārējai formai nepievērsa lielu vērību, Ross uzvilka baltu kreklu un baltu uzvalku, gluži kā protestēdams pret drūmo, raizpilno un nesakārtoto dzīvi, un gāja cīņā par ostas lietām.

Godavīrs pēc būtības, saka visi, īpaši bijušie kolēģi. Ass pēc dabas, saka kolēģi un arī draugi. Džentlmenis – tā viņu raksturo sievietes. Latvietis, un ar to ir pateikts viss, tā domā tie, kas viņu pazina.

Sistēma lauza Rosu. Jo viņš nebija pieradis locīties, padoties vai piemest celi pie zemes. To neļāva viņa nepakļāvīgais mugurkauls un viņa baltais uzvalks. Viņš nepiekrita vienai otrai satiksmes ministra Viļa Krištopana pamācībai par ostas saimniecības jautājumu pareizāku sakārtošanu, un par to, kā mēdz teikt, tika paņemts uz grauda, bet, kad neizrādīja arī pienācīgo cieņu Rīgas ostas naftas termināļa ārzemju investoriem, viņa liktenis jau bija izlemts. Patiesībā viss it kā beidzās bez asins izliešanas, jo Rosa darba līguma laiks bija beidzies un tika izsludināts konkurss ostas pārvaldnieka amatam.

Ostu gaidīja pārmaiņas, un osta gaidīja pārmaiņas. Bet Gunāru Rosu gaidīja smaga slimība. Kopš 2000. gada 11. janvāra katru gadu viņa radi, draugi un paziņas, viņa kolēģi un līdzgaitnieki mirušo piemiņas dienā aizdedz svečiti Vec-

mīlgrāvja Baltajos kapos Gunāra Rosa atdusas vietā. Tā ir viņa miera osta, kas tepat blakus Rīgas ostai vien ir.



Gunārs Ross (pa labi) un Andris Dumpenieks.

VIETAS IZPILDĪTĀJS

Gandrīz vai nemanot bija pienācis 1997. gada 17. janvāris, kad beidzās ostas pārvaldnieka Gunāra Rosa pilnvaru termiņš. Pārvaldnieka

amatam balotējās Andrejs Inkulis, bet viņu izsvilpa, jo tam ar ostu un jūras lietām sakara nebija nekāda, bet bija biedru grupa, kas tieši viņu virzīja šim amatam. Lai nepieļautu, ka āzis kļūst par dārznieku, tika izdarīti grozījumi Likumā par ostām, iestrādājot prasību, ka ostas pārvaldniekam jābūt ar augstāko jūrniecības izglītību. Kamēr meklēja jaunu ostas saimnieku, par vietas izpildītāju uz laiku iecēla Andri Dumpenieku. Uz laiku izvērtās par vairāk nekā gadu.

Toreizējais Stividorkompāniju asociācijas prezidents Aivars Borovkovs teica: „Nenormāla situācija, ka Rīgas ostā nav pārvaldnieka. Tā ir necieņa pret šo



pienākumu izpildītāju Andri Dumpenieku. Ja viņš strādā labi, kāpēc tad viņu neapstiprina amatā? Otrkārt, ja jau uz šo amatu tiek nominēts Leonīds Loginovs, tad jāļauj cilvēkam strādāt! Cik tad ilgi var vilkt šo jautājumu?"

LEONĪDS LOGINOVS

Ne visiem Leonīds Loginovs šķiet labs. „Nenācu par ostas pārvaldnieku, lai visiem būtu labs, esmu šurp nācis, lai strādātu. Tā, lūk!” Loginovs parasti runā to, ko domā. Tad, kad saka: „Ko tas idiots vispār saprot?”, viņš tieši tā arī domā.

Loginovs kungs, Leonīds, Ļoņa. Katrs pats vislabāk zina, kā viņam ostas pārvaldnieks uzrunājams. Tieši tāpat, kā visi zina: ja esi Loginova acīs pazaudējis uzticību un cieņu, kaut tu būtu bijis labākais draugs, tas ir uz mūžu. Jautāts, kā nonācis līdz ostas pārvaldnieka konkursam, Loginovs ir lakonisks: „Bija izsludināts konkurss, pieteikti varēja visi, kas gribēja. Es pieteicos un uzvarēju, laikam jau biju piemērots.”

Untā kopš 1998. gada marta Rīgas brīvostas pārvaldi vada Leonīds Loginovs, kurš vienlīdz labi jūtas perfektā uzvalkā un noņurcītos džinsos. Kad Loginovs kļūva par ostas pārvaldnieku, viņš ķērās



1998. gada aprīlī amatā stājās otrais, joprojām strādājošais Rīgas ostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs, kurš uz ledlauža „Varma” tikās ar Krievijas Federācijas vēstnieku Latvijā Udaļcovu, lai gluži vai simboliski lauztu sasulumu starp Latviju un Krieviju.

restaurēt veco Piena restorānu, kur daudzus gadus mitinājās bomži, lai tur ierīkotu ostas pārvaldes mājvietu. „Vai tad vecajās Eksporta ielas sestā nama telpās es varu kādu nopietnu investoru ievest? Ko viņi par mums domās? Tad jau labāk rīkot pieņemšanu kādā noīrētā viesnīcas zālē.” 2000. gadā tieši uz ostas astoņsimto dzimšanas dienu tika atklāta jaunā ostas pārvaldes ēka kanāla malā, parka vidū.

Daudzi Loginovu nesaprata un nesaprot vēl tagad. „Ko es viņiem varu palīdzēt? Paši vainīgi!” tā Loginovs komentē cilvēku nesapratni. Viņam savukārt vienmēr nesaprotama likusies cilvēku tuvredzība un nevajadzīga utošanās.

Viens otrs ir vēlējies saskaitīt Loginova dienas. Tas parasti notiek tad, kad tuvojas pašvaldību vēlēšanas un jaunie Rīgas mēra amata kandidāti cenšas apliecināt savu kompetenci arī ostas vadīšanas lietās. Tādās reizēs skan apgalvojumi, ka osta attīstās nepareizi, ka tempi nav tik strauji, kā varētu vēlēties, un



ostas vadības stils nav no tiem labākajiem. Tiek apšaubīta ostas pārvaldnieka profesionalitāte. Taču kopš 1998. gada Loginovs ir pārdzīvojis visas pašvaldību vēlēšanas un visas jaunās ostas valdes.

Daudzi Rīgas ostas uzņēmēji ir pateicīgi Loginovam, ka viņš palīdzējis arī tiem pacelties pāri savām šaurajām rūpītēm un interesēm, ka pasniedzis roku, lai tie izrāptos no netīrā pīļu diķa. Speciālistu profesionalitāte ir tā, ko Loginovs patiešām prot novērtēt. Un, protams, ir apmierināts, ja kāds novērtē arī viņa spējas un viņa vadītās ostas sasniegumus.

RĪGAS TIRDZNIECĪBAS OSTA – VALSTS VALSTĪ

Kad 1992. gadā Juris Krivojs sāka strādāt Rīgas tirdzniecības ostā, paša vārdiem runājot, viņš esot gājis kā zvērs, lai tikai paceltu ostu, taču uz daudziem jautājumiem, kas likušies tik vienkārši atbildami, atbildes nav dotas, tik daudz problēmu nav izdevies atrisināt, jo nav bijis, kas viņu uzklausa. Lietas nav virzījušās uz priekšu.



Juris Krivojs.

Stāsta Juris Krivojs: „Es tolaik nesapratu, kas notiek. Nesapratu, ka visa valdošā elite būtībā bremzē ostas attīstību. Tikai vārdos visi bija par jaunas un skaistas valsts celtniecību, bet patiesībā vēlējās sasniegt pavisam citus mērķus. Bet tas lai paliek uz viņu sirdsapziņas. Ir lietas, par kurām droši vien vēl pārāgri runāt. Un ir lietas, par kurām es personiski nekad arī nerunāšu.

GAISOTNE OSTĀ

Deviņdesmito sākumā te bija drausmīga interfrontes gaisotne, pats viņu darbības centrs, ja gribat, midzenis. Manas darbības pirmsākumos te vēl notika sapulces, vēlāk par viņu pulcēšanās vietu kļuva saldētava. Bet mēs zinājām, kas un kā tur notiek.

Turpinot burt ainiņu, varu teikt, ka cilvēku bija daudz, kravas kritās, kuģi nenāca.

Atceros, bija viens milzīgs lūzuma punkts mūsu attiecībās ar dokeriem, un ir gandarijums, ka mums izdevās noturēt ne tikai varu, jo spiediens bija milzīgs, bet arī noturēt ostas strādniekus. Pašā deviņdesmito gadu sākumā, kad vēl mitinājāmies vecajā mājā Eksporta ielā, sākās ostas darbinieku nemieri, cilvēki tika musināti, un to izdarīt nebija grūti.



Gaiss vibrēja. Nolēmām sarīkot visiem dokeru brigadieriem sapulci. Kā tagad atceros, manā kabinetā bija garais galds vēl no padomju laikiem, visi brigadieri sāsēdās un sāka man uzbrukt. Kāds no ostas vadības viņus kluusināja un vēl mēģināja aicināt dzīvot draudzīgi, taču neviens tādos aicinājumos neklausījās. No



Lai kravas ostā būtu drošībā, kā arī kontrabandas apkarošanas nolūkā Rīgas tirdzniecības osta ķērās pie vārtu ierīkošanas un apsardzes sistēmas sakārtošanas.

vienas puses jau var saprast, ka bija pamats neapmierinātībai, jo padomju laikā ostā strādāja tūkstoš septiņi simti dokeru, no kuriem pēc neatkarības atjaunošanas darbu saglabāja tikai septiņi simti. Tas, protams, nebija nekāds joks! Dokeri iekarsa, vārdi kļuva arvien neizmeklētāki. Bet arī mans pacietības mērs bija pilns, es piecēlos un atbildēju ar to pašu. Vārdu krājums man bija pietiekams. Izrādījās, ka tieši šo valodu viņi vislabāk saprot. Viņi man saka – *trudovoj kolektiv*, es viņiem saku, nebūs nekāds darba kolektīvs, un lai es šajā mājā tādu vārdu salikumu vairs nekad nedzirdētu! Vecie laiki neatgriezīsies, kaut jūs mani nosistu! Un paskaidroju, pēc kādiem principiem turpmāk strādāsim. Dokeru brigadieri man jautā, vai varot pārpīpēt? Davaj, lai kuri! Pēc minūtēm piecpadsmit atgriezās Andrejostas dokeru vadonis un teica: „Direktor, mēs iesim strādāt!” Vēl jau kādu laiku viņi paši savā starpā strīdējās un dalījās, tomēr lūzums bija panākts.

Kad uzlikām RTO vārtus, bija liela neapmierinātība. Ne jau es to izdomāju un ne jau Krivojam personīgi to vajadzēja. Pasaules ostu pieredze rādīja, kas un kā jādara. Šie ostas vārti jau tolaik atbilda Eiropas prasībām. Ja tagad tā padomā, protams, vārti daudziem kļuva par šķērslī un, godīgi sakot, nezinu, kāpēc mani tolaik ar kādu smago mašīnu nesabrauca... Kāpēc mani tā arī nenovāca, kaut mēģinājumi bija. Būtībā jau vārti paši par sevi vēl neko nenozīmēja, daudziem grūtāk bija samierināties ar prasībām, kas nāca pēc tam.

Mans plāns bija Tirdzniecības ostu pārveidot, jo negāju vienkārši tāpat strādāt ostā, gribēju šo ostu pacelt pasaules moderno un attīstīto ostu līmenī. Vēl tagad daudzi no tiem, kas vada ostu darbību, nezina, kā patiesībā moderna osta vadāma. Varētu jautāt, kā tad es zinu un jau tolaik zināju, kā vajadzētu strādāt ostai un kā to vajadzētu vadīt? Ilgus gadus biju strādājis uz liniju kuģiem, kas gāja uz Roterdamu, Liverpūli un citām ostām. Ne tikai Eiropas, bet arī pasaules lielās ostas man mācīja un rādīja, kā pareizi jādarbojas ostas saimniecībai, kas jāzina ostas vadītājam, kā īstenībā notiek ostas darbs. Man bija laiks vērot, pārdomāt



un izdarīt secinājumus, jo, piemēram, no Ventspils uz Rotterdamu vien gāju septiņus gadus. Strādāju par vecāko stūrmani un, ar večiem dzerot šņabi, uzzināju daudzas interesantas lietas. Pēc būtības jau es nemaz neesamu tāds, par kādu mani mēdz uzskatīt, patiesībā esamu ļoti čomīgs, un man bija ļoti labas attiecības ar daudziem. Jūs domājat, ka mani par kapteini nelika tāpēc, ka biju slikts speciālists? Nē, es vienkārši nebiju Drošības komitejas darbinieks.

Bet vispirms ostai vajadzēja izdzīvot, tas bija pirmais un svarīgākais uzdevums. Jau tolaik visos līmeņos izteicu viedokli, ka mūsu valsts politikai jābūt ļoti izsvērtai un gudrai. Tā nebija mana fantāzija, tā spriest lika veselais saprāts. Nu, padomājiet, kāpēc krievu laikos konteineru terminālis tika būvēts tieši Rīgā? Tas taču par kaut ko liecināja.

Tagad uz Rīgas ostas attīstību atskatoties, jāatzīst, ka pieļauts tik daudz kļūdu, ka bail pat iedomāties. Taču par to vainot nevienu īsti nevar, jo tāda politika bija ielikta Latvijas atjaunošanas šūpulī.

PIRMĀ BRĪVOSTA

Tas bija projekts, kurš vienkārši nevarēja neizdoties. Par Eiropas Savienību pirmo reizi dzirdēju sešdesmit pirmajā vai sešdesmit otrajā gadā, un, ja šāda savienība nebūtu izveidojusies, iespējams, manā apziņā nebūtu aizkērusies informācija un doma par brīvajām zonām un teritorijām. Saprotams, šāda sistēma nevar darboties mūžīgi, bet mēs paši tolaik bijām tādā situācijā, ka būtu grēks tik izdevīgu projektu palaist garām. Tiklīdz sākām veidot brīvostas modeli, tūlīt pat arī sākās pretdarbība. Mūs sāka bremzēt Ventspils. Ventspils vienmēr ir darījusi visu, lai Rīga neattīstītos. Lai arī cik ļoti Ventspilij gribētos būt labākai, par Rīgu tā labāka nebūs nekad, jo Rīga atrodas pareizākā vietā. Lūk, tā! Neskatoties ne uz ko, gājām tikai uz priekšu."

RĪGAS JŪRAS ZVEJAS OSTA

Deviņdesmito gadu sākumā Rīgas jūras zvejas ostā vēl oda pēc zivīm. Kopā ar zivju smaku gaisā ķerkdamas cēlās kaijas. Patiesībā kaijām no Zvejas ostas vairs nebija nekāda labuma, jo lielā zvejniecība, kas šeit valdīja, rosījās un darbojās līdz pat neatkarības atjaunošanai Latvijā, bija beigusies un, izņemot veco smaku, pāri nebija palicis nekas. Varbūt tas ir pārspīlēti teikts, jo kravas laukumi, noliktavas un saldētavas, protams, no zemes virsas nepazuda. Pazuda tā jēga, kāpēc viss šis komplekss padomju gados bija radīts, jo zvejas saldētājtraleri, refrīžeratorkuģi, vienkārši zvejas kuģi un motorlaivas ostā vairs neienāca. Kāpēc? Tas jau ir cits stāsts, kas uz Rīgas jūras zvejas ostu īsti neattiecas, bet uz kaijām un cilvēkiem gan, jo kopā ar kuģiem pazuda arī zivis, un nabaga putniem nu bija jāmeklē tās citur, savukārt cilvēkiem jādomā, ko un kā darīt tālāk.

Dibināta 1948. gadā, Zvejas osta ir pārdzīvojusi un piedzīvojusi dažādus laikus: no lienētas 89 metrus garas koka piestātnes Andrejostas rajonā pagājušā



gadsimta piecdesmito gadu sākumā līdz pat 1987. gadā uzceltai tranžīta preču noliktavai, maksātspējas procesam 2000. gadā un rosības atsākšanai 2004. gadā.

Par Zvejas ostas priekšnieku 1990. gadā kļuva Georgijs Ševčuks, kurš šeit strādāja jau kopš neatminamiem laikiem, pareizāk sakot,



Georgijs Ševčuks.

kopš 1974. gada, kad, pabeidzis Kaļiņingradas jūrskolu un Zivrrūpniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu, nonāca Rīgas jūras zvejas ostā un sāka savu ceļu augšup pa karjeras kāpnēm.

Bet deviņdesmito gadu sākuma nācās pārorientēties, un tas nebija viegli izdarāms.

Kādā sarunā G. Ševčuks sacīja, ka viņam brīvdienu nav, jo arī sestdienās un svētdienās ir jātur roka uz pulsa un jāpārbauda, vai veči ostas teritorijā nedzer. Bet dzēra nežēlīgi. Dzēra tāpēc, ka grūta dzīve, dzēra par aizgājušajiem laikiem, dzēra tad, kad bija svētki, un dzēra arī bez jebkāda iegansta.

Lai kā Zvejas osta centās sasniegt citu ostu līmeni un līdzināties kaut vai Rīgas tirdzniecības ostai, pirmajos gados to izdarīt bija grūti. Ne paši ostnieki, ne klienti nebija īsti apmierināti ar darba kvalitāti, tempu un servisu.

Saldētavas, kur kādreiz uzglabāja zivis, 1993. gadā jau bija pārveidotas par noliktavām, kurās krāva un glabāja Uzbekistānas kokvilnu. Rīgā tā bija jauna un nepazīstama krava, bet visi, kam bijis ar kokvilnu kāds sakars, zina, cik viltīga un bīstama ir šī krava. Tā, protams, sagādāja ne vienu vien problēmu, negulētu nakti un sirmu matu. Taču nekas jauns jau nedzimst bez grūtībām.

Tai pašā deviņdesmit trešajā tika izveidota Latvijas un Amerikas kopfirma „Alpha osta”, kurā pēc tā laika noteikumiem piecdesmit viens procents piederēja valstij, tātad Rīgas jūras zvejas ostai, bet pārējas daļas palika projekta autoriem un patiesajiem realizētājiem. Tā ostā ienāca minerālmēsli, krava, kas visos nākamajos gados un arī tagad ne tikai Zvejas, bet visai Rīgas ostai un, protams, arī termināļa īpašniekiem ir devusi un dod kā statistiku, tā naudu.

Otas dziļumi nu vienreiz bija tā lieta, kas allaž sagādāja galvassāpes. Termināļu īpašnieku, tai skaitā Zvejas ostas vadības neapmierinātība auga augumā. Viņi bija gatavi uzņemties rūpes par kompānijām piegulošās akvatorijas sakārtošanu, bet nodrošināt arī centrālā ostas kanāla uzturēšanu, kas nebija tīrīts vismaz



kopš 1988. gada, nespēja finansiāli un negribēja pēc būtības, jo šis darbs nu reiz ietilpa ostas pārvaldes pienākumos.

Ja kāds ir pārsteigts un nesaprot, kā Rīgas jūras zvejas ostas vietā uzradušies „Rīnūži”, tad jāpaskaidro, ka te nav nekādu pārpratumu. 1995. gada 13. februārī tika izveidota valsts akciju sabiedrība „Rīnūži”, kas darbību Rīgas jūras zvejas ostas teritorijā turpināja arī tad, kad 1998. gadā tika privatizēta un kļuva par akciju sabiedrību, un tad, kad 2000. gadā tika ierosināts maksātnespējas process. Pa vecam gan vēl joprojām nereti saka Zvejas osta.

Ševčuks milēja teikt: „Man princips ir viens – ne pa labi, ne pa kreisi, iet tikai taisni!” Un gāja, un saimniekoja. Jo aktīvāk gribēja saimniekot, jo lielākus līdzekļus tas prasīja.

Līdz pat 1995. gadam Zvejas osta bija valsts uzņēmums, bet 1995. gads bija tāds kā atskaites punkts, kas nodalīja veco no jaunā – gan ar ostas jauno statusu, gan ievērojamu kravu pieaugumu, arī minerālmēslu komplekss paplašinājās. 1996. gadā VAS „Rīnūži”, tāpat kā daudzi citi valsts uzņēmumi, bija privatizējamo skaitā. Visi jau saprata, ka iesāktais process ir neatgriezenisks un tiks privatizēts praktiski viss, tāpēc neviens šim procesam nepretojās.

Georgijs Ševčuks neslēpa savilņojumu, prieku un arī asaras, kad kolēģi ienāca viņa kabinetā ar klēpi sarkanu rožu gandrīz vai direktora augumā. Tas bija 1997. gada 27. februāris, kad Latvijas Republikas Saeima par īpašiem nopelniem Latvijas labā piešķīra pilsonību Georgijam Ševčukam, pēc tautības ukrainim, kurš 23 sava mūža gadus bija kalpojis valsts ostai tikpat godprātīgi, kā to būtu darījis, rušinoties savā personīgajā mazdārziņā.

Kas piedzīvojuši Ševčuka laikus „Rīnūžos”, neļaus samelot – tie bija zelta laiki.

Pie Ševčuka visi gāja pēc naudas – Jūras svētkiem un medicīnai, grāmatām, filmām un presei, sportam un mākslai. Sponsorēt, atbalstīt un pabalstīt, lūk, lietas, kurām atteikt direktors nespēja. „Cik iespējams, palīdzam trūkcietējiem, piedalāmies palīdzības akcijās, nekad neesam aizmirsuši savus darba veteranus. Bet es par šo palīdzības darbu nevēlos plaši runāt, tā ir svēta lieta – palīdzēt otram grūtībās, ja ir kaut mazākā iespēja.” Tā kādā intervijā sacīja Georgijs. Reizēm gan šķita, ka viņa dāsno sirdi izmanto, jo zina – viņš nespēs atteikt. No otras puses, gan tie, kas dažādām vajadzībām naudu prasīja, gan paši „Rīnūžu” vadītāji apzinājās, ka uzņēmums nav privāts un nauda no personīgās kabatas arī nav jāņem. Bet lai nu kā, labi bija visiem – svētki tika svinēti, cilvēki ārstēti, uzņemtas filmas un izdotas avīzes. Ja vēl paslavēja Ševčuka labās rakstura īpašības un godīgi padarīto darbu, nosaucot viņu par īstu saimnieku, kas arī pilnībā atbilda patiesībai, tad viņš vēra vaļā skapi, ņēma no tā laukā glāzītes un „Absolut vodu”, sakot leģendāros vārdus: „I seišas na pasašok!”. Un nebija mierā, kamēr trīs *pasašoki* netika iztukšoti. Tad sirsnīgi rokojās un atvadījās līdz nākošai sponsešanas reizei.



Rīgas osta ap 1990.gadu.

AIZ DAUGAVGRĪVAS BĀKAS VAR REDZĒT RĪGAS TORŅUS

Gints Šīmanis raksta: „Ir tikai pašsaprotami, ka cilvēkus gandarī labi vārdi, atzinība, draudzīgs rokasspiediens pat pēc gadu desmitiem. Rīgas brīvostas vēsture ir bagāta ar personībām, kas stāvējušas pāri savam pašlabumam, vēlmei vairāk par visu nodrošināt sev pārtikušas vecumdienas un bezrūpīgu dzīves nogali. Ir seniori, kuri, nežēlojot spēkus, cēlušī ostu dažādos tās attīstības posmos. Mūsu pienākums ir viņus atminēties Rīgas ostas 815 gadu jubilejā – šais skaistajos svētkos, kuru tuvināšana ir daļa no ostas veterānu darbīgā mūža.

Par viņiem – viedajiem vīriem, tālbraucējiem kapteiņiem savulaik marīnists Jānis Lapsa rakstījis literatūras vēsturē paliekošus vārdus:

„Tas gan tiesa – no Zunda līdz Rīgai viņš nobrauks bez kartes un kompasa, tāpat no bākas uz bāku, no bojas uz boju – un kur vēl saule, zvaigznes, mēness un ietrenētā nojauta! Bet no Kolkas raga līdz Rīgai var nokuģot pat nemākulis: tūlīt aiz pagrieziena pavērsies gara, pūsmēnesim līdzīga liedaga strēle, tad uz brīdi tā pazudīs aiz horizonta, bet pēc tam varēs saskatīt Roju, Mērsragu – un cik tad vairs līdz Daugavgrīvas bākai, aiz kuras var redzēt Rīgas torņus!”■

Anita Freiberga

Fragmenti no grāmatas „Rīgas osta 1990 – 2005”



VENTSPILS OSTA NEVAR IETEKMĒT LIELO POLITIKU

„2014. gadā Ventspils ostas termināliem neizdevās panākt plānoto kravu apgrozījumu – 28,5 miljonus tonnu. Pietrūka aptuveni 2,5 miljoni tonnu. Iemesli ir saistīti ar Eiropas Savienības sankcijām pret Krieviju, kas Ventspils ostu skāra visvairāk. Mēs nespējam ietekmēt ģeopolitiskos faktoros. Citādi Ventspils osta ir vissaistošākā kravu īpašniekiem – kā pēc saviem tehniskajiem parametriem, tā arī cenu politikas ziņā. Vēlos atgādināt, ka attiecības ar kravu īpašniekiem ir termināļu un stividorsabiedrību kompetencē, mēs šajā jomā nejaucamies, tikai nodrošinām vislabākos nosacījumus kravu pārkraušanai.” Tā aizgājušo un jauno gadu vērtē Ventspils brīvostas pārvaldnieks IMANTS SARMULIS, piebilstot, ka Ventspils brīvostas 2015. gada budžets sastādīts, ievērojot piesardzību.

– Kāda ir kravu apgrozījuma prognoze 2015. gadam, zinot, ka sankcijas joprojām darbojas?

– Ņemot vērā termināļu viedokli, 2015. gadā prognozējam 27 miljonus tonnu. Ja pašreizējā situācijā termināliem izdosies panākt tādu kravu apgrozījumu, būs ļoti labi. Redzam, ka sankcijas turpinās un pat paplašinās, tādēļ pamata lielam optimismam pagaidām nav.

– Kā šo situāciju vērtē Ventspils brīvostas valde?

– Valde ir norūpējusies par kravu pārkraušanas turpmākajām perspektīvām ostā un uzdeva pārvaldniekam nosūtīt vēstuli valdībai. Tika saņemta atbilde, ka valdība izskatīs mūsu argumentus. Mēs norādījām, ka Ventspilij riski saistībā ar sankcijām ir lielāki nekā kaimiņu ostām. Transītkravu īpatsvars Ventspilī ir vislielākais starp Baltijas jūras ostām un veido 90%. Piemēram, Klaipēdā dominē vietējās izcelsmes kravas, savukārt Tallinā pusi ostas ienākumu nodrošina prāmju satiksme – tikai pasažieru vien tur gadā ir deviņi miljoni. Latvijā vēsturiski nav ne tik jaudīgas rūpniecības, lai mums būtu tik daudz vietējo kravu kā Lietuvā, ne tāda prāmju maršruta kā Tallina – Helsinki, kas ir dabiska ģeogrāfiska priekšrocība Tallinas ostai. Latvija ir

UZZIŅAI

Ventspils brīvosta 2014. gadu pabeidza ar 26,2 miljonu tonnu lielu kravu apgrozījumu. Daļai Ventspils brīvostas termināļu īpaši sarežģīta bija gada otrā puse, kas aizritēja sankciju gaisotnē. To ietekmē būtiski kritās akmeņogļu tranzīts (–21%). Sankciju radītie zaudējumi mērāmi līdz 500 tūkstošu eiro apmērā mēnesī, no kuriem 10% pienākas valstij un 10% pašvaldībai. Samazinājās arī naftas produktu un dzelzsrūdas apjoms, bet ne tik lielā mērā kā akmeņogles. Savukārt pozitīvas tendences saglabājās prāmju satiksmē.



tranzītvalsts. Starp lielākajām Latvijas ostām tieši Ventspilī ir visaugstākais tranzītkravu īpatsvars, tādēļ tā ir īpašā situācijā. To visu mēs aprakstījām vēstulē, lai valdībai būtu objektīvs priekšstats par patieso situāciju un nebūtu jāpieņem lēmumi, balstoties uz maldīgiem signāliem.

– Par kādiem maldīgiem signāliem jūs runājat?

– Es domāju to dažu ekspertu viedokļus, kuri runā par nepieciešamību diversificēt kravu piegādātājus un kravu piegādes virzienus. Tas ir iespējams tikai teorētiski, bet ir pilnīgi nenopietni no praktiskā viedokļa. Desmitiem miljonu tonnu Krievijas kravu nav ar ko aizstāt! Kompānijas „Ernst & Young” eksperti pēc „Latvijas dzelzceļa” pasūtījuma izpētījuši, ka, ja Latvija zaudēs Krievijas tranzīta kravas, potenciālie zaudējumi ekonomikai varētu pārsniegt miljardu eiro! Tas rāda, cik nopietnas var būt sekas Latvijas ekonomikas kopproduktam, ja tiks zaudētas vienas konkrētas valsts kravas. Protams, nav tā, ka mēs visu laiku, kā saka, būtu uz lauriem gulējuši un neko nebūtu darijuši. Tieši Ventspilī ir veikts ļoti liels darbs ostas darbības dažādošanai. No jauna uzcelts universāls kravu terminālis, kas ļāvis piesaistīt prāmju satiksmi, sauskraavu terminālis kokmateriālu pārkraušanai un uzglabāšanai, arī graudu terminālis, top jauns universālais terminālis. Tieši šajā brīdī vislabāk varam redzēt, cik tālredzīgs bija lēmums attīstīt rūpniecību Ventspils ostas teritorijā! Patlaban darba vietu skaits rūpniecības jomā jau pārsniedz darba vietu skaitu ostā. Turklāt uz vietas ražotas preces eksportam nozīmē papildu kravas ostai. Tās visas ir pozitīvas tendences, un tomēr jāsaka, ka ar šādām aktivitātēm nav iespējams aizstāt daudzos miljonus tonnu tranzīta lejamkravu un beramkravu.

– Runājot par 2015. gada budžetu, kādas ir tā prioritātes?

– Galvenās prioritātes ir kredītu atmaksa un ES atbalstīto projektu līdzfinansējums. Uz pārējo vajadzēs ietaupīt. Kopumā šā gada budžets ir samazināts. Ieņēmumi un izdevumi tiek plānoti 98% līmenī salīdzinājumā ar 2014. gadu.

– Kā budžeta samazinājums ietekmēs investīciju programmu?

– Neraugoties uz budžeta samazinājumu, pieņemtā investīciju programma pārsniedz 25 miljonus eiro. Pagājušajā gadā pabeigta 12. piestātnes – pēdējās dziļūdēns piestātnes Ventā – būvniecība. Pērn pabeidzām 1. naftas moliņa demontāžu. Tiks pabeigta pagājušajā gadā uzsāktā Ziemas ostas un virknes pievedceļu pie ostas termināļiem un industriālajām zonām rekonstrukcija. Šā gada lielākais projekts – labā krasta līnijas nostiprināšana Ventspils tirdzniecības ostas teritorijā. Industriālajā zonā turpināsies Elektronikas centra un Tehnoloģiju centra būvniecība.



Ventspils brīvostas pārvaldnieks
Imants Sarmulis.



– Vai ir zināms, ar kādiem līdzekļiem no ES fondiem Ventspils var rēķināties līdz 2020. gadam?

– Šā perioda finansējumu sāksim apgūt 2016. gadā. Ventspils ostai piešķirti 25 miljoni eiro, kas veidos 85% no visu projektu izmaksām. Tātad projektu kopējās izmaksas būs ap 30 miljoniem eiro. No tiem 10–12 miljoni eiro paredzēti hidrobuļvju remontam, pārējo naudu ieguldīsim pievedceļu pie ostas termināļiem savienošanai ar ES galveno transporta tīklu autoceļiem un dzelzceļa maģistrālēm. Ceram, ka būs iespējams saņemt līdzfinansējumu arī rūpniecības attīstības projektiem.

– Vai Ventspils ostas pietātnes ir pietiekami noslogotas?

– Noslogotības līmenis ir atkarīgs no kravu pārkraušanas apjoma. Ja ņem vērā pietātņu noslogotību uz vienu metru, tad šis rādītājs Ventspils ostā ir viens no augstākajiem. Vienīgā pietātne, kas nav noslogota, ir sulu terminālis. Tas ir uzbūvēts par privātajām investīcijām, kuras diemžēl nav attaisnojušās. Ventspils brīvostas pārvalde ieguldīja savus līdzekļus pietātnes būvniecībā, bet tie nav lieli. Termināļa īpašnieks kārtīgi maksā nomas maksu, lai arī terminālis nedarbojas. Tādējādi ievērojamu kapitālieguldījumu daļu Ventspils brīvostas pārvalde jau ir atguvusi. Mums zināms, ka tiek veikts nopietns darbs termināļa pārprofilēšanai citām šķidrajām kravām. Ceram, ka terminālis sāks darboties.

– Kas būs pagājušajā gadā uzbūvētās 12. pietātnes operators?

– Tā ir universālā pietātne. Sākumā bija plānots, ka 12. pietātnē pārkraus gatavās moduļu mājas, kuru ražošana Ventspilī šobrīd nenotiek. Ceram, ka tā tiks atsākta, bet tikmēr šajā pietātnē var pārkraut jebkuru kravu, kas nav bīstama.

– Vai ir atmaksājušās investīcijas koksnes ostas būvniecībā?

– Ir atmaksājušās, un kā vēl! Visi redz, cik noslogots ir koksnes terminālis, pieprasījums pēc tā pakalpojumiem pieaug. Gribu atgādināt, ka Ventspils brīvostas pārvalde neiegulda līdzekļus tehnoloģijās vai iekārtās. Mēs būvējam tikai pietātnes, infrastruktūru un ražošanas telpas, kuru vērtība nekādā gadījumā nezūd. Ja nomnieks kļūst maksātnespējīgs un aiziet, tā vietā nāk cits.



– Kādas ir prāmju satiksmes perspektīvas Ventspils ostā?

– Pagaidām prāmju satiksme attīstās ļoti veiksmīgi. Jā, no Ventspils ir aizgājis operators „Finnlines“, kas veica pārvadājumus no Vācijas uz Sanktpēterburgu caur Latviju, bet vēlāk pārskatīja savu loģistiku Baltijas jūrā, un mēs nevarējām to ietekmēt. Savukārt kompānija „Stena Line“ palielinājusi prāmju reisu skaitu no Ventspils uz Zviedriju. Kopumā ar prāmju satiksmes attīstību esam apmierināti. Deviņi reisi nedēļā – tā nav nevienā citā Latvijas ostā. Tomēr neslēpsu, ka mūs uztrauc ES tā saucamā *sēra* direktīva, kas stājusies spēkā šā gada 1. janvārī. Direktīva paredz visiem kuģiem Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā izmantot degvielu, kurā sēra saturs ir 0,1%. Tas var ievērojami sadārdzināt jūras pārvadājumu izmaksas. Ieviešot šo direktīvu, ES pasliktina situāciju Eiropas ziemeļu daļā, jo, piemēram, uz Vidusjūru direktīva neattiecas. Mēs uzskatām, ka tā ir kļūda, kas var samazināt Baltijas jūras ostu konkurētspēju. Mēs neesam pret tīru jūru, taču visiem vajadzētu vienādos nosacījumus.

– Vai ir vēl kādi zemūdens akmeņi, kas varētu ietekmēt ostas darbību turpmāk?

– Patlaban ES tiek diskutēts par jaunās ostu regulas projektu, kuras mērķis ir nodrošināt tirgu pieejamību. Tās būtu jāir uzskaitīt un regulēt visu ostas pakalpojumu izmaksas, to skaitā stivdorsabiedrību komercstarfus. Mēs piekritām, ka ostu kopējiem pakalpojumiem – loču, velkoņu, bunkurēšanas, pietauvošanas u.c. – ir jābūt un tie jau tagad ir publiski. Tomēr stivdorsabiedrību pakalpojumus nevajadzētu iekļaut kopējā regulēšanā, jo tas var vājināt termināļu pozīcijas, un investors, kas būtu gatavs veidot termināli, drīzāk izvēlēties valsti, kurā šāds regulējums nepastāv. Mums ir ļoti skaidri jāapzinās, ka Ventspils osta nepārtraukti konkurē ar citām Baltijas jūras ostām. Jaunā regula, kas ietekmē tieši komercdarbību, atstās lielāku ietekmi uz biznesu Latvijas ostās nekā lielajās ES ostās, kur kravas ir garantētas. Šeit par katru kravu ir jācīnās.

– Kā ostas darbību ietekmējusi 10% nodeva, kuru pērn ieviesa Latvijas valsts?

– Pilnībā tā izpaudīsies 2015. gada budžetā. Ņemot vērā sankciju ietekmi uz ostas nodevu, Ventspils brīvostas pārvaldes rīcībā esošie finanšu līdzekļi šogad samazināsies par 12%. Protams, daļa no šiem līdzekļiem tiks novirzīta brīvostas pārvaldei ostas dziļuma uzturēšanai. Neskatoties uz līdzekļu samazinājumu, mēs neplānojam paaugstināt maksu par ostas pakalpojumiem un darīsim visu iespējamo, lai Ventspils ostā arī turpmāk varētu saņemt labu pakalpojumu par vislabāko cenu.■

Inga Ieviņa



VENTSPILS BRĪVOSTA TURPINA IEGULDĪT OSTAS INFRASTRUKTŪRĀ

Ventspils brīvastā 2015. gada pirmajos piecos mēnešos kravu apgrozījums bija 11,8 miljoni tonnu, un tas ir mazāk nekā tajā pašā laikā pērn. Neskatoties uz piesardzīgajām kravu apgrozījuma prognozēm 2015. gadam un plānoto budžeta samazinājumu, Ventspils brīvostas pārvalde tomēr nav paredzējusi paaugstināt maksu par ostas pakalpojumiem un vienlaikus turpina ieguldīt līdzekļus ostas infrastruktūras uzturēšanā un attīstībā, tā nodrošinot drošu kuģošanu un sakārtotus pievedceļus termināļiem un industriālajām zonām.

UZZIŅAI

2015. gada budžetā investīcijām ostas infrastruktūrā paredzēti 25,6 miljoni eiro, no kuriem aptuveni 11,9 miljonus eiro plānots saņemt kā ES fondu līdzfinansējumu. 2015. gadā beidzas arī vairāki vērienīgi infrastruktūras pilnveides projekti – 12. piestātnes celtniecība, pievedceļu Ventspils brīvostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām izbūve un rekonstrukcija, Ventspils brīvostas pārvaldes flotes piestātnes un Ziemeļu mola viļņu aizsargsienu rekonstrukcija.

Lai uzturētu ostas konkurētspēju un nodrošinātu piestātņu pilnvērtīgu un drošu darbību liela apjoma kravu apkalpošanā, šogad sākti grunts nostiprināšanas darbi aiz vairāku piestātņu līnijas. Turpinot attīstīt rūpniecisko sektoru, ar ES fondu līdzfinansējumu tiek būvētas ēkas Elektronikas centram un Tehnoloģiju centram.

Trīs no desmit Ventspils brīvostas termināļiem 2015. gada pirmajos piecos mēnešos palielināja kravu apgrozījumu attiecībā pret iepriekšējo gadu: SIA „Ventall Termināls” par 128%, SIA „Noord Natie Ventspils Terminals” par 20%, kā arī AS „Ventspils Grain Terminal”, kur piecos mēnešos pārkrauti 110 tūkstoši tonnu atšķirībā no iepriekšējā gada sākuma, kad terminālī kravu pārkraušanas darbi nenotika. Kravu apgrozījums samazinājies AS „Kālija parks” par 87%, AS „Ventbunkers” par 31%, AS „Baltic Coal Terminal” par 34%, SIA „Ventspils nafta termināls” par 5%, AS „Ventspils tirdzniecības osta” par 3%, SIA „Ventamonjaks serviss” par 11% un SIA „Ventplac” par 8%.■

GLĀBŠANAS DIENESTI PROFESIONĀLI REAGĒ UZ ĀRKĀRTAS SITUĀCIJU

1. jūnijā kompānijas „Ventspils nafta termināls” (VNT) teritorijā remontdarbu laikā aizdegās viens no naftas rezervuāriem, kurā gan tobrīd neatradās naftas produkti. Lai noskaidrotu ugunsgrēka izcelšanās iemeslus, ir sāкта iekšējā izmeklēšana.

Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests profesionāli lokalizēja un no dzēsa ugunsgrēku un novērsa atkārtotas aizdegšanās iespējamību.■



VENTSPILS PLUDMALEI ZILAIS KAROGS

6. jūnijā jau septiņpadsmito reizi Ventspils pludmalē tika pacelts Zilais karogs, kas apliecina, ka šeit tiek ievērotas visas vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības prasības, kā arī pievērsta liela uzmanība vides kvalitātes uzturēšanai un bioloģiskās daudzveidības aizsargāšanai.



PLUDMALE GAN MIERĪGAI, GAN AKTĪVAI ATPŪTAI

Ventspils pludmales lielās kāpas rada dabiskas „saules vannas“, kas lieliski aizsargā no vēja un ļauj sauļošanās sezonu atklāt agrāk nekā citviet. Ventspils teritorijā ir trīs peldvietas – pilsētas pludmalē, Staldzenes pludmalē un Būšnieku ezera krastā. 1999. gadā Ventspils pludmale bija pirmā Baltijā, kas ieguva Zilo karogu, un kopš tā laika karogs ik gadus ir rotājis pludmali. Tas ir augsts novērtējums tīrai videi, labai ūdens kvalitātei, drošībai krastā un uz ūdens, kā arī augstam labiekārtojuma līmenim. Pludmalē uzstādīti sauļošanās soliņi, šūpulšoliņi ar jumtiņiem, izbūvēti jauni laipu posmi, pārgājērbānās kabīnes, informācijas stendi un glābšanas riņķu stendi. Tur tiek piedāvāta arī atsevišķa zona nūdistiem un īpaši labiekārtota sērfo tāju pludmale 500 metru garumā ar atbilstošu platformu sērfošanas inventāra sagatavošanai, uzglabāšanai un žāvēšanai.

Pludmalē izvietoti vingrošanas kompleksi, basketbola grozi, atraktīvas rotaļu iekārtas un dažādas šūpoles, kas atpūtu pludmalē padara interesantāku ģimenēm ar bērniem. Ierīkots papildu apgaismojums 600 metru garumā. Pludmali iespējams sasniegt arī pa Ventspils veloceliņiem, kas vijas vairāku desmitu kilometru garumā.■

UZZIŅAI

Zilais karogs ir pasaulē populārākais tūrisma ekosertifikāts, ko labi pazīst gan iedzīvotāji, gan pašvaldību un vides institūciju speciālisti. Kritēriju ieviešana nodrošina pilnvērtīgu metodoloģiju peldvietu apsaimniekošanai, kurā ir ņemti vērā visi vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības faktori un pievērsta liela uzmanība vides kvalitātes uzturēšanai un bioloģiskās daudzveidības aizsargāšanai. Iesaistoties kampaņā, pašvaldības apņemas īstenot arī plašākas vides informācijas un izglītības iniciatīvas.



„HERCOGAM JĒKABAM” 20. SEZONA

Šogad apīt 20 gadu ventspilnieku un daudzu citu pilsētu un valstu iedzīvotāju iecienītajam Ventspils brīvostas pārvaldes ekskursiju kuģītim „Hercogs Jēkabs”. Maija sākumā tas sāka divdesmito sezonu.

Kopš 1995. gada pašaizliedzīgi kalpojot atpūtas un tūrisma sezonas laikā, ekskursiju kuģītis „Hercogs Jēkabs” kļuvis par miljonāru – uz tā atpūtušies viens miljons 125 tūkstoši pasažieru! Pagājušajā gadā no tā Ventspili un ostu apskatīja 49 050 cilvēku – vairāk, nekā dzīvo pašā Ventspilī!

Maija vidū tūristu skaits pieaugs. Marija, kas jau septiņus gadus strādā par kasieri, ir pārdevusi biļetes uz „Hercogu Jēkabu” cilvēkiem no visdažādākajiem pasaules nostūriem, tostarp no Amerikas un Kanādas. Tūristi sajūsminās par pilsētas sakoptību un bieži interesējas par govju skulptūru izcelsmi. Ventspili nereti apciemo latviešu izcelsmes ārzemnieki, arī bijušie ventspilnieki; parasti tie ir latviešu bērni, kas emigrējuši no valsts padomju laikā, stāsta Marija. Taču visbiežāk no ārzemniekiem ar „Hercogu Jēkabu” vizinās lietuvieši.

„Hercogs Jēkabs” nav paredzēts izbraucieniem jūrā, atgādina kapteinis Osvalds Zemels. Viņš ar lepnumu izrāda pasažieriem kuģi – gatavojoties jaunajai

sezonai, ir nokrāsots tā korpuss, atjaunots dzinējs, uz augšējā klāja uzstādīti jauni soliņi. Šajā sezonā pie ekskursiju kuģīša stūres rata uz maiņām stāvēs pieredzējušie kapteiņi Osvalds Zemels un Raitis Blumbergs. Kapteiņi savā postenī dežurēja arī rudens un ziemas periodā, kad „Hercogs Jēkabs” tika remontēts tepat Ventspils ostā.



ROMANTISKS UN SAISTOŠS

Ventspils Tūrisma informācijas centra vadītāja Una Libkovska: „Ekskursiju kuģītim „Hercogs Jēkabs” ir ļoti liela nozīme tūrisma attīstībā Ventspilī. Tas ir viens no populārākajiem apmeklējuma objektiem mūsu pilsētā. Ventspils atrodas vietā, kur Venta ietek Baltijas jūrā. Kādam tas saistās ar romantiku, kādam ar biznesu un attīstību. „Hercogs Jēkabs” ļauj pilsētas viesiem ieraudzīt visu Ventspils plašumu un unikalitāti. Šajā ziņā mēs varam sevi pielīdzināt daudzām Eiropas galvaspilsētām. „Hercogs Jēkabs” piedāvā kā klasiskas ekskursijas, tā arī audiogida pakalpojumus, pateicoties kuriem viesi uzzina mūsu pilsētas vēsturi un saņem informāciju par interesantākajiem objektiem, kurus viņi pēc tam var apmeklēt. „Hercogs Jēkabs” iepazīstina tūristus arī ar Ventspils brīvostu, tās vēsturi. Kuģīša popularitāte ar katru gadu pieaug, palielinās arī reisu skaits. Aktivākajā tūrisma sezonā „Hercogs Jēkabs” ir maksimāli noslogots.■



SVINĪGI VĀRTUS VĒRUSI REKONSTRUĒTĀ VENTSPILS BRĪVOSTAS PĀRVALDES KUĢU PIESTĀTNE

Beigusies vērienīga rekonstrukcija vienā no senākajām Ventspils ostas piestātnēm, tā sauktajā Ziemas ostā. Mūsdienīgu izskatu pēc rekonstrukcijas ieguvušas gan hidrotehniskās būves, gan apkārtējā teritorija. 30. jūlijā Ventspils pilsētas svētku laikā notika piestātnes svinīga atklāšana, noslēdzot vēl vienu posmu Ventspils brīvostas infrastruktūras sakārtošanā un dāvinot pilsētai svētkos vēl vienu sakoptu vietu.



Ventspils brīvostas pārvaldes kuģu piestātne K. Valdemāra ielā 6 sauc arī par Ziemas ostu un Veco zvejas ostu, arī Vintrāfenu (no vācu valodas Winterhafen – ziemas osta). Iespējams, jau Livonijas ordeņvalsts un Kurzemes un Zemgales hercogistes laikā šī vieta izmantota kā patvērumš ziemas laikā.



Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks (pa labi) ir gandarīts par rekonstruēto piestātne.

19. gadsimta beigās te izbūvēta zvejas osta. Tagad tā ir piestātne Ventspils brīvostas pārvaldes naftas savācēkuģiem, gultnes dziļuma mērīšanas kuģim „Skauts”, ūdenslidēju kuģim „Neptūns”, ekskursiju kuģim „Hercogs Jēkabs”, kā arī Krasta apsardzes dienesta kuģim.

Piestātnes rekonstrukcijas projekta ietvaros kapitāli remontētas hidrotehniskās konstrukcijas, kā arī labiekārtota piegulošā teritorija. Labiekārtojumā iekļautas interesantas formas, kas simbolizē jūras viļņus. Konstrukciju veido betona atbalsta sienas ar speciālu faktūru, kas pildītas ar kaltā granīta bruģi. Teritorijā izbūvēta autostāvvietā 39 transporta vienībām. Rekonstrukcijas darbus veica pilnsabiedrība „LNK Industries Group”.



Rekonstruētā piestātne ir mājvieta arī
Krasta apsardzes dienesta kuģim.

„Šī rekonstrukcija ir viena no unikālākajām, ko esam realizējuši. Vērtējot būvniecības procesu, varam secināt, ka esam sasnieguši jaunu līmeni – augstas kvalitātes darbu izpildi sarežģītos hidrotehniskos rekonstrukcijas un renovācijas projektos. Pieejamā vēsturiskā dokumentācija par piestātnes tehnisko projektu, tajā skaitā hid-

rotehniskām pamatkonstrukcijām, ne vienmēr atbilda faktiskajai situācijai, un dažos gadījumos jau būvniecības procesā bija nepieciešams nedaudz pat mainīt izstrādāto projektu,” saka Jevgeņijs Locovs, AS „LNK Industries” valdes loceklis.

Rekonstrukcijas projekta kopējās izmaksas bija 2,29 miljoni eiro, no kā 85% sedz ES Kohēzijas fonds. Ziemas ostas rekonstrukcijas projekts ietilpst ES Kohēzijas fonda līdzfinansētajā projektā Nr. 3DP/3.3.1.3.0/10/IPIA/SM/001 „Ventspils brīvostas infrastruktūras attīstība”, kas tiek īstenots darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.3.1.3. aktivitātē „Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros”. ■

OSTĀ IENĀCIS LĪDZ ŠIM PLATĀKAIS TANKKUĢIS

30. jūlija rītā Ventspils ostā ienāca 277 metrus garais un 53 metrus platais tankkuģis „Cap Diamant”, kas ir platākais kuģis, kāds jebkad piestājis Ventspils ostā. Tankkuģis ieradās pēc 145 tūkstošu tonnu lielas mazuta kravas terminālī „Ventbunkers”. ■





BEIGUSIES VENTSPILS OSTAS ZIEMEĻU MOLA VIĻŅU AIZSARGSIENAS REKONSTRUKCIJA

Pabeigta Ventspils ostas Ziemeļu mola viļņu aizsargsienas, kas aizsargā ostas akvatoriju no viļņiem, straumēm un smilšu sanesumiem, rekonstrukcija.

Ziemeļu mola viļņu aizsargsiena celta 1976. gadā. Būve ir 318 metrus gara, tās zemūdens daļa sniedzas 6,8 metru dziļumā.



DR un ZR vēji rada pastiprinātu viļņošanos un slodzi viļņu aizsargsienai Ziemeļu molā, tāpēc gadu gaitā konstrukcijas bija stipri nolietojušās. Rekonstrukcijas laikā atjaunota teritorija gar parapeta sienu un izremontēta sienas virsma, parapeta sienai izveidots monolīts betona kodols, tostarp no mainīta daļa tetrapodu, tāpat atjaunotas navigācijas iekārtas, izremontēts viļņu aizsargsienas segums un pamatne.

Būvniecības darbus pietātnē veica PS „GTL GT Inspekt”, bet projektēšanu un autoruzraudzību nodrošināja SIA „Inženieru birojs „Kurbada tilti””. Ziemeļu mola viļņu aizsargsienas rekonstrukcijas izmaksas nedaudz pārsniedza 800 tūkstošus eiro, no kuriem 85% ir ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums.

2015. gada budžetā investīcijām Ventspils brīvdostas infrastruktūrā plānoti 25,6 miljoni eiro, no kuriem līdz pat 11,9 miljoniem eiro plānots saņemt kā ES fondu līdzfinansējumu. Šogad beidzas vairāki vērienīgi infrastruktūras pilnveides projekti – 12. pietātnes celtniecība, pievedceļu Ventspils brīvdostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām izbūve un rekonstrukcija, Ventspils brīvdostas pārvaldes flotes pietātnes un 34. pietātnes rekonstrukcija. Turpinot attīstīt rūpniecisko sektoru, ar ES fondu līdzfinansējumu uzbūvēta Elektronikas centra ēka un turpinās Tehnoloģiju centra būvniecība.■



„STENA LINE“ VENTSPILS PATĪK

Ventspils kļuvusi par svarīgāko Eiropā lielākā prāmju līniju operatora „Stena Line” kravu un pasažieru pārvadājumu centru Baltijas reģionā. Pirms divarpus gadiem pārņemot līnijas no Ventspils uz Zviedriju un Vāciju, līdz šim izteikti rietumnieciskā kompānija uzcēla tiltu starp Skandināviju un Krieviju, jo tranzīta ceļi no Latvijas ved uz austrumiem.

Īpaši veiksmīgi sadarbība ar Ventspili kompānijai „Stena Line” izvērtās 2014. gadā, kad pārvadājumu apjoms maršrutā Ventspils – Nīneshamna pieauga par 60%.

„Mūsu kompānijai tas ir milzīgs izrāviens,” atzīst „Stena Line” maršrutu mēdžeris Baltijas jūrā Tonijs Mihaelsens. „Stena Line” īpašnieks ar aprēķiniem nav kļūdījies, pārņemot no bijušā operatora „Scandlines GmbH” kravas un pasažieru prāmju līnijas Ventspils – Nīneshamna (Zviedrija) un Ventspils – Trāvēminde (Vācija). Īstenojot agresīvu mārketingu un piesaistot pasažieru un kravu pārvadātājus no Igaunijas un Lietuvas, pagājušajā gadā „Stena Line” pārvadājumu apjoms maršrutā Ventspils – Nīneshamna pieauga par 60%, sacīja Mihaelsens nesen notikušajā pilsētas pašvaldības un Ventspils brīvostas pārvaldes vadītāju tikšanās reizē ar Zviedrijas vēstniecības Latvijā un Zviedrijas Tirdzniecības kameras pārstāvjiem. Šogad pieauguma tendence turpinās – piecu mēnešu laikā ar prāmjiem abos maršrutos pārvadāti par 43% vairāk pasažieru un par 38% vairāk vieglo automašīnu. Ceļotāju pastiprinātā intereses par „Stena Line” maršrutiem ļauj kompānijai domāt par reisu skaita palielināšanu maršrutā Ventspils – Nīneshamana – Ventspils tuvāko triju gadu laikā un ērtāka, lielāka pasažieru prāmja palaišanu atsevišķos reisos.

Tikai trīs stundas pēc ierašanās Ventspilī prāmis „Scottish Viking” atkal devās ceļā uz Nīneshamnu. Starp pasažieriem bija Lietuvas un Latvijas iedzīvotāji, kuri strādā Zviedrijā. Viļus strādā transporta kompānijā, kas piegādā dažādas kravas Zviedrijas teritorijā. Šoreiz kopā ar viņu uz Zviedriju devās arī draugi. Viļus saka, ka no Ventspils ir ērtākais un ātrākais ceļš uz Zviedriju. Tam piekrit laulātais pāris no Mažeikiem, kuri arī strādā Zviedrijā. Ventspili braucienam uz Zviedriju vienmēr izvēlas arī Kristaps no Līvāniem. Viņš strādā Zviedrijā auto-pārvadājumu jomā un aptuveni divas reizes mēnesī atbrauc uz Latviju. Tirgus un sabiedriskās domas pētījumu centra SKDS veikto aptauju rezultāti liecina, ka Ventspils viesi prāmi uzskata par vienu no ērtākajiem un ekonomiski izdevīgākajiem transporta veidiem, lai nokļūtu Zviedrijā un Vācijā. ■

UZZIŅAI

Patlaban „Stena Line” piedāvā doties no Ventspils uz Zviedriju un atpakaļ septiņas reizes nedēļā ar diviem prāmjiem – „Stena Flavia” un „Scottish Viking”. Pasažieri un klienti var izvēlēties dažādu kategoriju kajītes un sev izdevīgāko ceļošanas laiku, jo prāmji kursē kā dienā, tā naktī. Brauciena laikā, kas ilgst tikai 11 stundas, jo tas ir visīsākais maršruts starp Latviju un Zviedriju, var apmeklēt uz kuģa esošo restorānu, bāru, veikalu un atpūtas zonu.



„KĀLIJA PARKS” IECERĒJIS IEVĒROJAMI PALIELINĀT AMONIJA NITRĀTA PĀRKRAUŠANAS APJOMUS

Ventspils ostā strādājošā stividorkompānija AS „Kālija parks” iecerējusi būtiski palielināt amonija nitrāta pārkraušanas apjomus, kā arī sākt šo potenciāli bīstamo kravu īslaicīgu uzglabāšanu terminālā kupolveida noliktavās.

Ventspils pilsētas domes Vides uzraudzības nodaļas vadītāja Ilga Zilniece: „Sākot amonija nitrāta uzglabāšanu ostas terminālī, „Kālija parks” kļūtu par paaugstinātas bīstamības objektu, līdzīgi kā vēl astoņi bīstamie Ventspils uzņēmumi, kas nodarbojas ar naftas un



ķīmisko produktu pārkraušanu un gāzes uzglabāšanu. Amonija nitrāts, ko izmanto sprāgstvielu ražošanā, kļūst sprādzienbīstams, ja tiek piesārņots ar organiskām vielām. Abās pusēs „Kālija parka” terminālī tiek pārkautas ogles, bet Ventas pretējā krastā atrodas dzīvojamā zona. Pagaidām par iespējamām apdraudējumiem, īstenojot šo ieceri, var runāt tikai emociju un pieņēmumu līmenī, skaidrību ieviesīs Vides pārraudzības valsts biroja plānotās darbības ietekmes uz vidi novērtējums. Pie šī jautājuma analīzes strādās eksperti un piesaistītie konsultanti, izvērtējot līdzīgu pieredzi citās ostās, tostarp Rīgas ostā, kur arī tiek pārkrauts amonija nitrāts.”

„Kālija parks” vēlas palielināt kopējo amonija nitrāta pārkraušanas apjomu līdz 500 000 tonnu gadā, vienlaikus paredzot iespēju īslaicīgi uzglabāt amonija nitrātu kupolveida noliktavās. Tiek izvērtēti divi iespējamie varianti. Pirmais būtu amonija nitrāta uzglabāšana divās kupolveida noliktavās, kur vienlaikus uzglabājama maksimālā apjoma būtu 20 000 tonnu, plānotais pārkraušanas apjoms no dzelzceļa vagoniem tieši kuģī 300 000 tonnu gadā un vēl 200 000 tonnu tiktu īslaicīgi uzglabātas kupolveida noliktavās.

Otrajā variantā paredzēts amonija nitrātu uzglabāt nevis divās, bet gan četrās kupolveida noliktavās, līdz ar to arī vienlaikus uzglabājama maksimālā šo kravu apjoms būtu divas reizes lielāks – 40 000 tonnu. No vagoniem tieši kuģī tiktu pārkrauti 100 000 tonnu gadā, bet pārējās 400 000 tonnas tiktu īslaicīgi uzglabātas kupolveida noliktavās.■



VENTSPILS BRĪVOSTAI PIEŠKIRTAS TRĪS SPECIĀLBALVAS

Britu laikraksta „Financial Times” izdevums „FDI Intelligence” publicējis pētījumu „2015. gada globālās brīvās zonas – uzvarētājas”. Ventspils brīvostai piešķirtas trīs speciālbaldas – par darbības globālo mērogu, ražošanas ēku un infrastruktūras attīstību.

„FDI” vērtē brīvās ekonomiskās zonas pasaulē jau vairākus gadus. Pēc agrāk lietotās metodoloģijas tika noteiktas nākotnes brīvās ekonomiskās zonas, atsevišķi nodalot ostu zonas, bet tagad „FDI” vērtē pašreizējās daudzsološākās un investoru piesaistē veiksmīgākās brīvās ekonomiskās zonas. „FDI” aicināja pētījumam pieteikties speciālās ekonomiskās zonas, valsts institūcijas un investīciju piesaistes struktūras visā pasaulē.

„FDI” eksperti pēc īpaši izstrādātiem kritērijiem vērtē katru zonu. Dažas speciālās ekonomiskās zonas, kas neieguva lielāko punktu skaitu, tomēr, pēc ekspertu domām, ir pelnījušas ievēribu, saņēma atzinību īpašās nominācijās. Ventspils brīvosta ieguva trīs īpašās balvas – par darbības globālo mērogu, ražošanas ēku attīstību un infrastruktūras uzlabojumiem.

Piešķirot Ventspils brīvostai balvu par darbības globālo mērogu, eksperti augstu novērtēja tās īstenoto aktīvo mārketingu starptautiskā mērogā, īpaši uzteicot Ventspils brīvostas mājas lapu, kas nodrošina investoriem plašu informāciju četrās valodās, tostarp ķīniešu. Tāpat atzinību guvušas īstenotās tiešā mārketinga kampaņas Skandināvijas valstīs, Vācijā, Krievijā un Ķīnā, kā arī aktīvā dalība vadošajos nozares pasākumos Eiropā, Āzijā un Amerikā.

UZZIŅAI

„FDI Intelligence” ir „Financial Times Ltd” grupas daļa, kura specializējas jomās, kas saistītas ar tiešajām ārvalstu investīcijām un šo investīciju piesaisti.

Balva par ražošanas ēku un infrastruktūras attīstību Ventspils brīvostai piešķirta, novērtējot ieguldījumu kā esošās infrastruktūras attīstībā, tā arī jaunu ražošanas platību apbūvē un attīstības veicināšanā. Ventspils industrializācijas process mērķtiecīgi uzsākts 2002. gadā, un pašvaldības un brīvostas īstenotās aktivitātes ir devušas rezultātu – divpadsmit gadu laikā rūpniecības produkcijas ražošana Ventspilī palielinājusies 21 reizi, bet eksporta apjoms pieaudzis pat 40 reizes.

Tāpat īpašā balva Ventspils brīvostai tikusi par infrastruktūras uzlabojumiem – piededzeļu būvniecību un rekonstrukciju, jaunu termināļu celtniecību, kā arī citiem ostas rekonstrukcijas darbiem.

Par globālo uzvarētāju „FDI” pētījumā 2015. gadā kļuvusi DMCC brīvā zona Apvienotajos Arābu Emirātos, bet Eiropas reģionā visvairāk punktu ieguvusi Katovices speciālā ekonomiskā zona Polijā. Īpašu atzinību ieguvusi arī Klaipēdas speciālā ekonomiskā zona.■



VENTSPILS BRĪVOSTAS UZMANĪBAS CENTRĀ – VIDES AIZSARDZĪBA

Pateicoties Ventspils brīvostas pārvaldes vides aizsardzības nodaļas operatīvajai rīcībai, ātri tika likvidēta jēlnaftas noplūde SIA „Ventspils nafta termināls” un piesārņojums tālāk nav izplatījies.

OPERATIVITĀTE GLĀBA SITUĀCIJU

Brīvostas pārvaldnieka vietnieks un vides aizsardzības nodaļas vadītājs Guntis Drunka skaidro, ka šogad tas bija pirmais gadījums Ventspils ostā, kad dienesta naftas savācējkuģiem nācies doties glābšanas darbos. Taču šādi negadījumi rāda, cik svarīga avārijas situācijās ir koordinēta visu atbildīgo dienestu darbība. SIA „Ventspils nafta termināls” nekavējoties ziņoja par notikušo, un piesārņojuma novēršanas darbi varēja notikt operatīvi saskaņā ar tādiem negadījumiem izstrādāto rīcības plānu.



Jau ziņots, ka, kraujot jēlnaftu tankkuģī, no SIA „Ventspils nafta termināls” piederoša naftas produktu drenāžas cauruļvada notika jēlnaftas noplūde un vidē nonāca aptuveni 500 litru naftas produktu, radot Ventspils brīvostas akvatorijas piesārņojumu. Nekavējoties iesaistījās ostas vides aizsardzības dienests, avārijas teritorija tika norobežota ar bonām, bet noplūdušo naftu sāka vākt brīvostas naftas savācējkuģi. Kā atklāj Drunka, kopumā tika savākti 24 kilogrami naftas. Arī Valsts vides dienesta pārstāvji apliecinā, ka operatīvi izdevās novērst naftas tālāku izplatīšanos un veikt savākšanu, kas glāba no liela kaitējuma nodarīšanas videi. Notikušā vides piesārņojuma apstākļus Ventspils reģionālā vides pārvalde izmeklēs administratīvā pārkāpuma procesā. Izvērtējot uzņēmuma sniegtos paskaidrojumus, tiks lemts par soda piemērošanu.

KATRAM SAVA ATBILDĪBAS SFĒRA

Par to, kas notiek termināļos, ir atbildīgi paši uzņēmēji, savukārt noteikumus termināļu darbam, lemjot par piesārņojošās darbības atļaujas izsniegšanu, izvirza Valsts vides dienests. Dienesta atbildība ir arī kontrolēt, kā šīs prasības tiek



ievērotas. Savukārt viena no brīvostas pārvaldes funkcijām ir tīrības uzturēšana ostas akvatorijā, un, ja tiek konstatēta naftas produktu noplūde, pārvalde nekavējoties iesaistās tās likvidācijā. Pilnveidojot vidi saudzējošas tehnoloģijas, Ventspils brīvosta ir kļuvusi par vienu no videi draudzīgākajām Baltijas jūras ostām. Ilgtspējīga ostas attīstība ietver atbildību pret dabu, vidi un sabiedrību, kurā darbojamies. Brīvostas teritorijā atrodas astoņi paaugstinātas bīstamības uzņēmumi, kuru darbības drošību uzrauga kontrolējošās valsts iestādes, tomēr galvenā loma un atbildība par vides drošību ir pašiem uzņēmumiem, un tie arī gādā par tehnoloģisko iekārtu un aprīkojuma tehniskā stāvokļa uzturēšanu, nodrošina tehnoloģisko procesu stingru ievērošanu, personāla apmācību, riska mazināšanas pasākumu plānošanu un īstenošanu, kā arī izvērtē iespējamo tehnogēno avāriju un to seku riskus, skaidro Drunka. Ventspils brīvostas pārvaldei nav tiesību izvirzīt vides prasības ostas termināļiem vai iejaukties to ikdienas darbībā. Gan atļauju nodarboties ar attiecīgo produktu pārkraušanu izsniedz, gan arī darbības uzraudzību saskaņā ar valsts likumdošanu veic Valsts vides dienests.

UZTUR SPECIĀLO KUĢU FLOTI

Vides kaitējuma novēršanai brīvosta nepārtraukti uztur dežūrrežīmā naftas atkritumu savācēju kuģu grupu un piesārņoto ūdeni savācēju kuģu grupu. Ventspils brīvostas pārvalde ir izveidojusi arī bonu novietni, un tas ļauj īsā laikā norobežot ostas akvatoriju un nepieļaut piesārņojuma izplatīšanos.

Naftas atkritumu savācēju dienesta uzdevums ir rūpēties par ostas akvatorijas tīrību, savākt un uzglabāt naftas produktu atkritumus (līdz tie nonāk piesārņoto ūdeni savācēju kuģu grupas kuģu tvertnēs), kā arī savākt cietos un peldošos sadzīves atkritumus, meldru u.c. piesārņojumu.

Dienesta rīcībā ir seši specializētie kuģi – „Rīva”, „Svēte”, „Rinda”, „Pilsupe”, „Ostupe” un „Dokupe”. Ar tiem no ūdens virsmas tiek savākti naftu saturoši produkti un peldoši mazgabarīta priekšmeti.

Savukārt piesārņoto ūdeni savācēju kuģu grupas uzdevums ir ar naftu un naftas produktiem piesārņoto ūdeni un saimniecisko notekūdeni pieņemšana un nodošana attīrīšanas iekārtām. Dienesta rīcībā ir divi šim mērķim paredzēti specializētie kuģi – „Venta” un „Užava”.

Ventspils ostas Ziemeļu mola galā izveidota bonu novietne, kur glabājas vairāki simti metru dažādu norobežojošo bonu. Nepieciešamības gadījumā naftas savācēju kuģi var tās izvilkt, norobežot ostas akvatorijā izveidojušos piesārņojuma vietu un, ierobežojot naftas plēvi, neļaut piesārņojumam izplatīties tālāk. Lielās jūras bonas, kuru garums ir aptuveni 600 metru, paredzētas *ostas vārtu* (no Ziemeļu mola gala līdz Dienvidu molam) aizvēršanai un ļauj ierobežot piesārņojuma noplūdi atklātā jūrā. Vēl 600 metru operatīvo bonu izmanto, ja ir notikušas noplūdes no tankkuģiem vai piestātņu tuvumā.



Ventspils brīvostas pārvalde piedalās Civilās aizsardzības komisijas darbā un pilsētas civilās aizsardzības plāna pasākumos. Ventspils brīvosta drošības pasākumos līdzdarbojas visos trijos līmeņos – termināļu, ostas un nacionālajā. Flotes pastāvīgās dežūras un citi preventīvie pasākumi ir būtiski mazinājuši avāriju un noplūžu iespējamību ostas teritorijā, turklāt ostas dienestiem vienmēr jābūt gataviem operatīvi rīkoties.

„VENTSPILS NAFTA“

SIA „Ventspils nafta termināls” skaidro, ka vides un sabiedrības drošība ir uzņēmuma prioritāte. Šā iemesla dēļ tā stingri kontrolē naftas produktu pārkraušanu – no saņemšanas līdz pat izkraušanas brīdim process tiek pastāvīgi uzraudzīts. Kvalitātes kontrole un uzraudzība ir šā biznesa ikdienas neatņemama sastāvdaļa; to regulē gan uzņēmuma iekšējie noteikumi un standarti, gan arī uz produktu drošu pārkraušanu vērsti ārējie normatīvie akti. Regulējošo noteikumu uzlikto kontroles mehānismus papildina īpašas tehnoloģijas, kas uzrauga produktus to pārkraušanas un uzglabāšanas laikā.

Incidenta gadījumā uzņēmums pilda īpaši izstrādātu krīzes vadības plānu, tiek aktivizēta uzņēmuma krīzes vadības komanda, kurā ir gan uzņēmuma vadības pārstāvji, gan dažādu jomu speciālisti. Krīzes vadības komanda nekavējoties pārņem krīzes situācijas vadību un koordinē visu nepieciešamo darbību izpildi, prioritāri pievēršoties negadījuma radīto seku novēršanai, veselības un vides aizsardzībai, kā arī operatīvai un efektīvai komunikācijai ar atbildīgajiem dienestiem, klientiem un citām iesaistītajām pusēm. Lai krīzes situācijas vadība reāla incidenta gadījumā būtu maksimāli efektīva, regulāri tiek rīkotas krīzes situāciju simulācijas, tā sagatavojot krīzes vadības komandu šāda veida situācijām reālajā dzīvē.■

ATJAUNO OSTAS IELAS PROMENĀDĪ

Sākti darbi, lai atjaunotu septiņas Ventspils brīvostas piestātnes Ostas ielas promenādē. Piestātņu atjaunošana nepieciešama krasta nostiprināšanai ostā.

Atjaunošanas darbi tiks veikti gandrīz 1390 metru garumā no piestātnes Nr. 19 līdz Nr. 25A. Piestātnes būvētas dažādos laikos no pagājušā gadsimta sākuma līdz 90. gadiem, bet pēdējā rekonstrukcija bijusi pirms 20 gadiem. Ilgajā ekspluatācijas laikā piestātnes ir nolietojušās, zem tām skalojas smiltis, kas radīja pat nogruvumus. Šīs piestātnes kalpo arī par ostas krasta līnijas stiprinājumu, tāpēc to atjaunošana ir





svarīga ostas dziļuma uzturēšanai un drošai navigācijai. Promenādes piestātnes visbiežāk izmanto Ventspils brīvdostas pārvaldes flotes kuģi – piesārņoto ūdeņu savācēji, zemessmēlētāji, kā arī citi kuģi, kas piestāj Ventspils ostā. Kravu pārkraušana šajās piestātnēs nenotiek.

Tehniskie projekti paredz piestātņu fasāžu sienu un dzelzsbetona virsbūvju renovāciju, kā arī kuģu atvairēlementu (fenderu) sistēmu atjaunošanu.

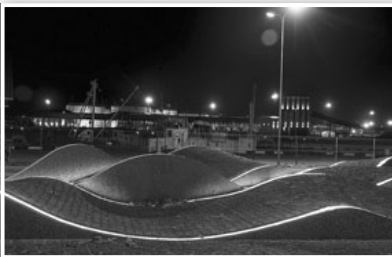
Saskaņā ar atklāto konkursu rezultātiem piestātņu Nr. 19–23 būvniecības darbus veiks AS „LNK Industries”, savukārt piestātņu Nr. 25 un 25A būvniecības darbus īstenos pilnsabiedrība „GTL GT Inspekt”. Kopējās būvniecības izmaksas veido 1,87 miljonus eiro.

Visu piestātņu atjaunošanas būvuzraudzību veiks SIA „Isliena V”, savukārt piestātņu Nr. 19–22 atjaunošanas darbu autorizraudzību īstenos SIA „Jūras projekts” un piestātņu Nr. 23, 25 un 25A atjaunošanas darbu autorizraudzību SIA „Inženieru birojs „Kurbada tilti””.

Objektu būvniecība norisinās ES Kohēzijas fonda līdzfinansētajā projektā Nr. 3DP/3.3.1.3.0/10/IPIA/SM/001 „Ventspils brīvdostas infrastruktūras attīstība”, kas tiek īstenots darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.3.1.3. aktivitātē „Lielo ostu infrastruktūras attīstība „Jūras maģistrāļu” ietvaros”.

VENTSPILS IEGŪST GAIŠMAS VIĻŅUS

Tomšajā rudens laikā Ventspils ieguvusi vēl vienu gaišu akcentu – pie Ventspils brīvdostas pārvaldes kuģu piestātnes jeb Ziemas ostas pabeigta laukuma apgaismojuma uzstādīšana, un tagad nāksnīgos ostas skatus var baudīt, lūkojoties caur dekoratīviem gaismas viļņiem.



Ventspils brīvdostas pārvaldes kuģu piestātne K. Valdemāra ielā 6, saukta arī par Ziemas ostu un Vintrāfenu, pēc vērienīgas rekonstrukcijas tika atklāta šā gada Ventspils pilsētas svētkos. Mūsdienīgu izskatu pēc rekonstrukcijas ieguvušas gan hidrotehniskās būves, gan apkārtējā teritorija. Laukuma labiekārtojumā iekļautas interesantas formas, kas simbolizē

jūras viļņus. To konstrukciju veido betona atbalsta sienas ar speciālu faktūru, kas pildītas ar kaltā granīta bruģi. Šobrīd pabeigta arī laukuma apgaismojuma uzstādīšana, paspilgtinot viļņu formas ar dekoratīviem gaismas viļņiem. Apgaismojuma projekta autors ir SIA „ArkiLed”, darbus veica SIA „Myzone”.

VBP informāciju sagatavoja Inga Ieviņa



SVARĪGĀKAIS IR ATBALSTS UZŅĒMĒJIEM, INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBA, VIDES KVALITĀTE UN DROŠĪBA

Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš atzīst, ka budžets ir veidots ar nelielu pieaugumu, lai turpinātu īstenot Liepājas SEZ prioritātes, no kurām nozīmīgākās ir atbalsts uzņēmējiem, infrastruktūras attīstība, kā arī vides kvalitāte un drošība. Liepājas SEZ sabiedrisko attiecību speciāliste Līga Ratniece-Kadeģe: „Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valde apstiprināja Liepājas SEZ pārvaldes 2015. gada budžetu – ieņēmumu un izdevumu sadaļā 35,18 miljonus eiro.”

Liepājas SEZ pārvaldes 2015. gada budžets izstrādāts atbilstoši Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likuma, Likuma par ostām un Liepājas SEZ pārvaldes nolikuma prasībām. Sagatavojot budžeta projektu, tika ņemtas vērā noteiktās prioritātes SEZ un ostas attīstībā, Eiropas Savienības Kohēzijas fonda finansētie projekti, Liepājas ostas padziļināšanas projekts, kā arī stividoru kompāniju kravu apgrozījuma plāni un SEZ pārvaldes noslēgtie nomas un pakalpojumu sniegšanas līgumi.



Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš.

Projekta mērķis ir piekrastes teritorijas ilgtspējīga apsaimniekošana, nodrošinot vēsturiski piesārņotā Karostas kanāla sagatavošanu sanācijas darbu veikšanai saskaņā ar Baltijas jūras rīcības plānu. Saskaņā ar noslēgto vienošanos starp Liepājas SEZ pārvaldi un Latvijas Republikas Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju projekta realizācija jāpabeidz līdz 2015. gada 1. oktobrim.



UZZIŅAI

2015. gadā Liepājas SEZ pārvalde turpinās īstenot ES Kohēzijas fonda projektus, t.sk. Liepājas ostas padziļināšanu un Karostas kanāla attīrīšanu. Tieši projekts „Karostas kanāla attīrīšana” veido 27% jeb 9,44 milj. eiro no 2015. gada budžeta.

UZZIŅAI

Liepājas SEZ pārvaldes 2015. gada pašu budžets plānots 13,5 milj. eiro jeb 38% no kopējā naudas apgrozījuma. Ieņēmumu sadaļā lielāko daļu veido ostas maksas, kuras tiek plānotas saskaņā ar prognozējamo kravu apgrozījumu – 6,63 milj. tonnu un spēkā esošajiem ostas maksas tarifiem. Kopā plānotā ostas maksu summa ir 8,99 milj. eiro.

Otrs lielākais pašu ieņēmumu postenis ir maksa par telpu un teritoriju iznomāšanu. Kopā Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorijā ir noslēgts 161 nomas līgums ar 114 juridiskām un fiziskām personām, no kurām gadā plānots saņemt 1,12 milj. eiro. Lielāko ieņēmumu daļu – 85% veido nomas līgumi ostas teritorijā, savukārt nomas maksa par SEZ teritorijām ir 15% no kopējiem nomas ieņēmumiem.

Liepājas SEZ attīstības programmu un ieguldījumu finansēšanai 2015. gadā no pašu ieņēmumiem paredzēts novirzīt 2,6 milj. eiro. Projektu sadaļā plānots uzlabot Liepājas ostas piestātņu tehnisko stāvokli, nodrošināt O. Kalpaka tilta konstrukciju un mehānismu uzturēšanu, apsekot un izstrādāt rekonstrukcijas projektu ostas Dienvidu mola daļai un Liepājas bākai, lai iegūtu datus par darbu apjomu un izmaksām remontdarbu plānošanai turpmākos gados.

2015. gadā plānots izstrādāt projektu ceļa posmam ostā uz LSE SIA „Terrabalt”, kas apkalpo prāmju termināli, lai nodrošinātu pieaugošās autotransporta plūsmas caurlaidi un drošu satiksmes organizāciju. Tāpat plānots pilnīgot kuģošanas drošību, kā arī navigācijas zīmju uzturēšanu un uzstādīšanu.

Liepājas ostas drošības un vides aizsardzības pasākumiem 2015. gada budžetā paredzēti 847,6 tūkst. eiro. Viens no galvenajiem mērķiem ir pilnveidot esošo videonovērošanas sistēmu, kur lielākā uzmanība tiks pievērsta ostas akvatorijas kontrolei, lai nodrošinātu ostas iekārtu aizsardzību un kuģošanas drošību.



Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes izsludinātajā konkursā „Sakoptākais Liepājas ostas uzņēmums 2014” augstāko novērtējumu un pirmo godalgu saņēma SIA „Cemex” terminālis. Konkurss notika jau trešo gadu pēc kārtas,



un tā mērķis ir veicināt ostas teritorijas sakopšanu, veidojot glītu vidi. Atklājot svinīgo pasākumu, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš teica paldies visiem, kas rūpējas par sakoptu vidi, un uzsvēra, ka ir svarīgi gādāt ne tikai par kravu apgrozījumu, infrastruktūras izbūvi, bet arī par teritoriju vizuālo izskatu.

Rūpējoties par vides aizsardzību, kas ir Liepājas SEZ pārvaldes atbildība sabiedrības priekšā, 2015. gadā turpināsies vides monitoringa sistēmas izveide un tiks pilnīgota un uzlabota ostas attīrīšanas iekārtu darbība, lai tā atbilstu visaugstākajiem standartiem, tādiem kā ISO 14001.

2015. gadā darba samaksai paredzēti 3122 tūkst. eiro. No kopīgajiem pašu izdevumiem tas veido 23,2%, kas ir par 1,8% mazāk nekā iepriekšējā gadā. Nodokļu maksājumi kopā veido 1887 tūkst. eiro – 14% no pašu budžeta kopsummas. Lielākās summas veido sociālais nodoklis (706 tūkst. eiro), ostas maksas maksājums pašvaldības budžetā 10% apmērā (470 tūkst. eiro) un ostas maksas maksājums valsts budžetā – 360 tūkst. eiro, kas ir 2014. gadā uzkrātā summa 10% apmērā.

KAROSTAS KANĀLS IR PILSĒTAI UN OSTAI SVARĪGS OBJEKTS

Nobeigumam tuvojas Karostas kanāla izpētes pilotprojekts lielo un mazo tehnogēno priekšmetu izcelšanas tehnoloģijas noteikšanai. Darbus veic SIA „Jūras vējš”. Pilotprojektam izraudzīta teritorija 10 ha platībā Karostas kanāla vidusdaļā, kas ir raksturīga visam kanālam. Izpētes rezultātā ir apzināti lielāki un mazāki priekšmeti. Turklāt šajā teritorijā atrodas L burta padziļinājums līdz 13 metriem (kanāla vidējais dziļums ir 9 metri), kur dūņu kārtā ir līdz pat diviem metriem biežāka.

SIA „Jūras vējš” valdes priekšsēdētājs Aleksandrs Čerņihs: „Ir veikti aptuveni 95% no plānotajiem darbiem un atlicis vien izcelt vairāku desmitu tonnu smagos betona balstus, kas iepriekš izmantoti kuģu un zemūdeņu tauvošanai. Smagākais varētu svērt ap 100 tonnām. No Karostas kanāla



No kanāla izceltais automašīnas BMW vrakš.



Notiek Karostas kanāla tīrīšana.



izceltie priekšmeti ir dažāda veida un vecuma, bet interesantākie atradumi ir divu kuģu koka korpusu fragmenti, no kuriem viens ir kniedēts, divu automašīnu vraki, kā arī lidmašīnas šasija. No Karostas kanāla lielā daudzumā izceltas riepas, kuģu tauvas un lielizmēra baļķi, kā arī dažāda lieluma metāla priekšmeti. Darbu izpildi ietekmēja laika apstākļi un intensīvā kuģu satiksme.”

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieks Jānis Lapiņš: „Karostas kanāls ir pilsētai un ostai svarīgs objekts, diemžēl ar vēsturisku piesārņojumu, un kamēr tas nav attīrīts no dažāda lieluma priekšmetiem un nav izsmeltas piesārņotās nogulsnes, ik dienas pastāv dažādi vides riski. Tieši tādēļ īstenojam divus pilotprojektus, lai noskaidrotu labāko tehnoloģiju priekšmetu un piesārņoto dūņu izcelšanai, bet pēc tam attīrīsim visu Karostas kanāla akvatoriju no dažādiem priekšmetiem. To nosaka arī noslēgtais līgums ar Vides un reģionālās attīstības ministriju.”



KAS KANĀLAM VĒDERĀ?

Liepājas muzeja speciālisti apskatīja un izvērtēja no Karostas kanāla izceltos priekšmetus. Liepājas muzeja direktore Dace Kārkla atzina, ka lielākajai daļai no tiem nav kultūrvēsturiskas vērtības, tomēr ir atsevišķi interesanti priekšmeti. Viņa uzsvēra, ka Karostas kanāla attīrīšanas projekts jau pats par sevi ir ievērojams fakts, kas ir dokumentējams, lai saglabātu informāciju nākamajām paaudzēm. Diemžēl lielākā daļa no izceltajiem priekšmetiem ir sliktā stāvoklī un to restaurācija varētu prasīt lielus līdzekļus. Muzeja speciālistu uzmanību pieņēma vecs koka kuģa masts, koka laiva ar kniedētu korpusu, kā arī pāļi, kas, iespējams,

saglabājušies no Karostas kanāla būvniecības laikiem. Tieši pāļa fragments ir viena no lietām, ko muzejs vēlējas iegūt savā īpašumā, lai vēlāk veiktu eksperimentus un pārliecinātos par tā autentiskumu. Vēl muzejam bija interese par kuģu tauvām un enkurfēdi.

Priekšmetus no Karostas kanāla izceļ izpētes pilotprojekta ietvaros. Darbi norisinājās 10 ha platībā, un projekta mērķis ir noteikt labāko tehnoloģiju priekšmetu izcelšanai. Darbus veic SIA „Jūras vējš”, kas uzvarēja izsludinātajā iepirkuma konkursā. Līguma summa ir 398 321,70 eiro bez pievienotās vērtības nodokļa. ■



LIEPĀJAS OSTĀ IEVIEŠ ELEKTRONISKĀS LOČU KVĪTIS

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde turpina pilnveidot un uzlabot ostas darbību, izmantojot mūsdienīgas tehnoloģijas. Šobrīd uzsākta elektronisko loču kvīšu ieviešana, informēja Liepājas SEZ pārvaldes sabiedrisko attiecību speciāliste Līga Ratniece-Kadeģe. Liepājas osta ir pirmā Baltijas jūras reģionā, kas to dara, lai gan pasaulē tas nav nekas neparasts, skaidro Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes aizsardzības virsnieks Kaspars Poņemeckis.

Liepājas SEZ pārvaldes aizsardzības virsnieks Kaspars Poņemeckis: „Elektroniskās loču kvītis ir kārtējais solis modernu tehnoloģiju ieviešanā Liepājas ostas darbībā, kas uzlabo ostas sniegto pakalpojumu kvalitāti un kuģošanas drošību.”

Loča kvīts ir dokuments, kurā locis fiksē datus par ikviena kuģa ieviešanu vai izvešanu no ostas. Līdz šim tā bija papīra kvīts, ko locis aizpildīja ar roku, bet tagad tas notiek elektroniski ar planšetdatora palīdzību, turklāt dati nekavējoties ir pieejami kapteiņdienesta operatoriem un uzraugiem.

Kā atzina Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs, ikviena jauninājuma ieviešana prasa zināmu laiku, bet gados jaunākajiem ločiem tas nesagādā nekādas problēmas, gluži otrādi, atvieglo darbu. Liepājas ostas kapteinis arī norāda, ka ir zināmas problēmas, bet tās tiek risinātas.

Pēteris Gudkovs atgādināja, ka 2012. gadā, kad sāka darboties jaunā kuģu satiksmes vadības sistēma, kas ir viena no modernākajām Latvijā un Baltijas valstīs, par elektroniskajām loču kvītīm ticis runāts kā par tālu nākotni, bet tagad, pēc trim gadiem, tās jau tiek ieviestas ikdienas darbā. Tāpat šobrīd ir uzsākts darbs, lai izveidotu vienotu elektronisku Liepājas ostas datu sistēmu.■



Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs kopā ar savu kolēģi Rīgas ostas kapteini Artūru Brokovski-Vaivodu.



Februārī uz Norvēģiju devās divi „Tosmares kuģu būvētavā” tapuši katamarāni.

„TOSMARES KUĢU BŪVĒTAVAI” TRŪKST SPECIĀLISTU

Vēl nopietns darbs veicams, lai AS „Tosmares kuģu būvētava” spētu samazināt pēdējo gadu laikā ciestos zaudējumus un atgrieztos pie peļņas, atzīst uzņēmuma valdes priekšsēdētājs Aleksandrs Vaļums. Taču atšķirībā no pagājušā gada pirmajiem mēnešiem šoziem uzņēmuma dokos darāmā pietiekot.

„Darbs ir, tikai strādnieku nav,” teic A. Vaļums, norādot, ka uzņēmumam trūkst metinātāju un citu speciālistu. Tautā, vai tad atlaisto „Liepājas metalurģa” strādnieku vidū tādu nav, uzņēmuma valdes priekšsēdētājs saka: „Ja godīgi, nevienam nav pieteicies.”

Šobrīd kuģu būvētavā ir nodarbināti 188 cilvēki. Kuģu remontdarbu pasūtījumus uzņēmums saņem no Holandes, Vācijas, Krievijas un Lietuvas.

Krievijas klientu skaits gan ir nedomājamā sarucis, un tam iemesls ir rubļa lejupslīde. Iepriekš „Tosmares kuģu būvētavas” cenas varēja konkurēt ar Sanktpēterburgas un Kaļiņingradas kompāniju piedāvājumu, bet tagad Liepājas uzņēmuma pakalpojumi Krievijas klientiem ir kļuvuši daudz dārgāki.

„Tomēr parādās jauni klienti. Skaidrs, ka gribētos palielināt peļņu, taču nevaram atļauties celt cenu, jo tepat līdzās ir konkurenti, piemēram, Tallinā un Klaipēdā. Ļoti sīvi konkurenti ir poļi, kuri nez kāpēc var atļauties prasīt zemāku cenu,” saka „Tosmares kuģu būvētavas” vadītājs, velkot paralēles ar poļu un Latvijas ābolu cenu krāso atšķirību. Februārī beidzās darbs pie divu zivsaimniecībā



izmantojamu katamarānu korpusu būves klientam no Farēru salām. Uzņēmuma vadītājs cer, ka līdzīgi pasūtījumi būs arī turpmāk. Vienu no diviem sausajiem dokiem šobrīd aizņēmis kravas kuģis „Bellomorye”, kuru Liepājā ne tikai remontē, bet arī vizuāli uzlabo.■

„KOLUMBIJA LTD” PAPLAŠINA DARBĪBU

Liepājas zivju pārstrādes uzņēmums „Kolumbija Ltd” plāno maijā pabeigt zivju inkubatora būvniecību, aģentūrai BNS pastāstīja uzņēmuma līdzīpašnieks Igors Krupņiks.

„Mēs projektu vēl neesam pabeiguši. Celtniecības darbi ir noslēgušies, šobrīd notiek iekārtu montāža. Maijā centīsimies inkubatoru nodot ekspluatācijā,” tā I. Krupņiks.

Inkubatorā izaudzētos zivju mazuļus plānots pārdot vietējā tirgū. „Šobrīd attīstās dažādu zivju inkubatoru būvniecība un zivju mākslīga pavairošana kopumā, taču zivju mazuļu trūkst,” sacīja I. Krupņiks, piebilstot, ka uzņēmums plāno nodrošināt Latvijas zivju audzētājus ar zivju mazuļiem.



Tāpat viņš pastāstīja, ka ar SIA „Kolumbija Ltd” saistītais uzņēmums „Roņu 6” šogad plāno krabju nūjiņu ražošanas ceha būvniecību. „Ir ļoti grūti ar finansējumu. Mums bija sadarbības partneri no Kaļiņingradas, tiem bija jāuzņemās finansiālā puse, bet saistībā ar situāciju Krievijā viņiem neizdevās atrast brīvus resursus – viņi pazaudēja naudu. Tagad palēnām sākas kaut kāda darbība. Es tomēr ceru, ka mēs to uzbūvēsim šajā gadā. Citādi nevaram, pretējā gadījumā pazaudēsim Eiropas fondu naudu,” norādīja I. Krupņiks.

Pēc viņa teiktā, saražoto produkciju iecerēts tirgot Baltijas valstu tirgū un citviet Eiropā, tāpat aktīvi tiek vestas sarunas par produkcijas tirdzniecību Austrumu tirgos, tostarp Azerbaidžānā un Kazahstānā, kā arī iecerēts nokārtot sertifikāciju eksportam uz Krieviju. „Principā tirgi ir, taču pārdot vienmēr ir grūti. Šodien nav deficīta un rindā neviens nestāv, it sevišķi šajā situācijā saistībā ar valūtas devalvāciju,” sacīja I. Krupņiks, piebilstot, ka sākotnēji tikai rublim kritās vērtība, bet patlaban nacionālās valūtas vērtība samazinās arī citās eksporta valstīs, piemēram, Kanādā.■



MAINĀS LOGISTIKAS VIRZIENI

No 5. līdz 8. maijam Vācijas pilsētā Minhenē notika 15. starptautiskā izstāde „Transport & Logistic“, kurā piedalījās vairāk nekā 2000 dalībnieku no 62 pasaules valstīm. Izstāde notiek katru otro gadu un pulcē lielākos kravu pārvadātājus, transporta un loģistikas nozares uzņēmumus. Izstādē Latvijas kopējās delegācijas sastāvā ar vienotu zīmolu „Tranzīts Latvija“ piedalījās arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde.

UZZIŅAI

Minhenes starptautiskā izstāde „Transport & Logistic“ ir viena no nozīmīgākajām un lielākajām izstādēm Eiropā, kurā šogad īpaša uzmanība tika pievērsta mobilitātei un IT tehnoloģijām, tomēr neizpalika arī ģeopolitiskie jautājumi, par kuriem diskutēja konferencēs.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieks Jānis Lapiņš norādīja, ka diskusijās vairākkārt tika uzsvērts, kā ģeopolitiskā situācija ietekmē kravu plūsmu: kravas ir, mainās tikai loģistikas virzieni. Rūpniecības un patēriņa preču pieprasījums Eiropā samazinājies, bet attīstās citi virzieni, un tas prasa elastīgus risinājumus un mobilitāti. Liepājas ostai ir bijusi un ir zināma loma transporta un loģistikas koridorā starp austrumiem un rietumiem.

Īpaša konference bija veltīta sēra direktīvas ieviešanai. Tā stājās spēkā 2015. gada 1. janvārī, un šobrīd jau ir pamats pārrunāt un izvērtēt pirmos novērojumus, kā tā ietekmējusi prāmju pārvadājumus Baltijas jūrā. Pēc Jāņa Lapiņa teiktā, nozari šobrīd nedaudz pasargā degvielas cenu

kritums, bet problēmas ir. Tāpat konferences dalībnieki atzinuši, ka savulaik, rūpējoties par vidi, maksimāli tika veicināta kravas automašīnu novirzīšana uz prāmju līnijām, tagad sakarā ar sēra direktīvu notiek pretējais, un prāmju operatori jedomā, kā jautājumus efektīvi risināt un aizstāvēt nozari. ■



Liepājas SEZ pārvaldes stands.



JAHTAS ARVIEN BIEŽĀK IEGRIEŽAS LIEPĀJAS OSTĀ

Lai gan šovasar laika apstākļi nelutināja, Liepājas jahtu ostas dzīvi tie nav ietekmējuši, laivu ir tikpat daudz kā pērn. Visbiežāk jahtas vakarā ienāk un nākamajā dienā līdz pulksten 12 jau pošas ceļā. Vidēji vienas jahtas uzturēšanās laiks Liepājas ostā ir 1,5 dienas, tātad no vienas līdz divām dienām.

Liepājas jahtu centra vadītājs Kārlis Kints, pie datora savā kabinetā sēžot, var pārredzēt visu Baltijas jūras baseinu ar tajā kuģojošajām laivām un ir gatavs kārtējās jahtas ienākšanai ostā.

Pērn kopumā bijis mazliet vairāk par 340 jahtām. Šovasar dinamika esot līdzīga, līdz augusta sākumam Liepājā jau iebraukušas 273 jahtas. Poļi, zviedri, vācieši Liepājā iegriezušies, kuģojot no Ventspils un Pāvilostas uz Poliju un Lietuvu. Šogad vāciešu pat vairāk nekā pērn, toties somu un zviedru mazliet mazāk. Iegriežies arī viens tālāks ciemiņš – amerikānis, kas atkuģojis no Ņujorkas.

Pēc jahtu centra pāriešanas Liepājas speciālās ekonomiskās zonas paspārnē nekādu lielu izmaiņu nav.

Patlaban tādā kā priekšprojekta stadijā esot Kurzemes plānošanas reģionā dzimuši ideja par Eiropas naudas piesaisti visu Latvijas jahtu ostu servisa standartizēšanai. Liepājas SEZ interesi par projektu esot izrādījusi, un, ja viss notiks, kā iecerēts, Liepājas jahtu osta nākotnē kuģotājiem varēs piedāvāt augstāka līmeņa servisu.■





NOSLĒDZ MIERIZLĪGUMU PAR LIEPĀJAS OSTAS PADZIĻINĀŠANU

Kurzemes apgabaltiesa apstiprinājusi Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes un Beļģijas kompānijas „Dredging International N.V.” noslēgto mierizlīgumu.

UZZIŅAI

Konkursu „Brīvostas akvatorijas, priekšostas akvatorijas un kuģu kanālu rekonstrukcija Liepājas ostā (projekta izmaiņas). Būvniecības pirmā kārtā. Padziļināšana” Liepājas SEZ pārvalde izsludināja 2013. gada 2. martā, un noteiktajā termiņā piedāvājumus iesniedza četri pretendenti. Par konkursa uzvarētāju tika atzīta Vācijas kompānija „Strabag Wasserbau GmbH”, kuras piedāvātā līgumcena bija 10,331 miljons latu (14,7 miljoni eiro) bez pievienotās vērtības nodokļa.

Tas panākts strīdā par projekta „Liepājas ostas padziļināšana” īstenošanas gaitu, aģentūru BNS informēja Liepājas SEZ pārstāve Līga Ratniece-Kadeģe.

Tādējādi ir izbeigts pušu strīds par projekta „Liepājas ostas padziļināšana” īstenošanas gaitu. Pēc L. Ratnieces-Kadeģes teiktā, noslēgtais mierizlīgums Liepājas SEZ nerada papildu vai jaunas saistības un izdevumus.

L. Ratniece-Kadeģe norādīja, ka konkurss ir par atlikušajiem darbiem, kuros jāpadziļina brīvostas akvatorija. „Mums pērn tika izbeigts līgums ar „Dredging International N.V.”, kas nepaspēja pabeigt visus paredzētos darbus. Kopumā viņi paveica 80% nepieciešamo darbu, un šis konkurss ir izsludināts, lai varētu darbus pabeigt,” sacīja L. Ratniece-Kadeģe.■

LIEPĀJAS SEZ PĀRVALDE PIEDALĀS „TRANSUZBEKISTAN”

2015. gadā jau divpadsmito reizi Uzbekistānas galvaspilsētā Taškentā norisinājās starptautiskā transporta un loģistikas izstāde „TransUzbekistan”, kur

piekto gadu pēc kārtas piedalījās arī Liepājas SEZ pārvaldes pārstāvji, akcentējot Liepājas ostas pakalpojumu un SEZ darbības priekšrocības. Izstādes atklāšanas ceremonijā no Latvijas piedalījās Latvijas vēstnieks Uzbekistānā Edgars Bondars, vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Kaspars Gerhards un Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.



Latvijas nacionālais stends.



Uzbekistāna ir viens no Latvijas svarīgākajiem sadarbības partneriem Centrālāzijas reģionā. Pēc Latvijas Bankas datiem, 2015. gada pirmajā pusgadā Latvijas un Uzbekistānas kopējais preču tirdzniecības apgrozījums ir samazinājies par aptuveni 23%, tādēļ dalība starptautiskajās izstādēs ir viens no pasākumu kompleksiem, meklējot jaunus sadarbības partnerus un attīstot sadarbības iespējas.

Paralēli izstādei Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra organizēja Latvijas uzņēmēju tirdzniecības misiju Taškentā. Latvijas – Uzbekistānas biznesa foruma ietvaros tika prezentētas Latvijas un Uzbekistānas biznesa attīstības iespējas un akcentēti sadarbības aspekti. Liepājas SEZ pārvaldes pārstāvji atzina, ka izstāde ir augusi no organizatoriskā viedokļa un salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem kļuvusi plašāka un daudzpusīgāka. Izstādē kopumā piedalījās vairāk nekā 50 uzņēmumu no Latvijas, Lietuvas, Polijas, Baltkrievijas, Krievijas, Vācijas, Francijas, Turcijas, Irānas, Kazahstānas, Ķīnas, Korejas, ASV un rīkotājvalsts Uzbekistānas. Jāatzīmē, ka Latvija bija visplašāk pārstāvētā valsts izstādē. Liepājas SEZ pārvaldes dalība pasākumā tika īstenota ar LIAA atbalstu projekta „Ārējo tirgu apgūšana – ārējais mārketingus” ietvaros.■

UZZIŅAI

Latvijas nacionālajā stendā kopā ar Liepājas SEZ pārvaldi izstādē piedalījās VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo” un SIA „LDz Cargo loģistika”, Rīgas brīvdostas pārvalde, Ventspils brīvdostas pārvalde, SIA „L-Ekspresis”, kā arī vairākas ekspeditoru kompānijas, tai skaitā SIA „A&A Logistic”, SIA „Quinto Logistics”, SIA „DB Schenker” Latvijas pārstāvniecība, SIA „Alpa Centurms”, SIA „Ardena Transport” un citi uzņēmumi.

BALTKRIEVIJAS UZNĒMĒJI VĒLAS SADARBOTIES

Novembrī vienas dienas vizītē Liepājā viesojās Baltkrievijas uzņēmēju delegācija, lai iepazītos ar uzņēmējdarbības vidi Liepājā, bet jo īpaši ar Liepājas speciālās ekonomiskās zonas un ostas iespējām. Vizītes nobeidzumā Baltkrievijas uzņēmēji atzina, ka ieguvuši daudz interesantas informācijas un nākamajā vasarā ieradīsies atkārtoti, nu jau daudz plašākā sastāvā.

Baltkrievijas uzņēmēju delegācija tikās ar Liepājas domes un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes vadību, iepazīnās ar uzņēmējdarbības vidi Liepājā un apmeklēja AS „UPB” biznesa parku Pulvera ielā, kā arī piedalījās kontaktbiržā ar Liepājas uzņēmējiem.

Baltkrievijas uzņēmēju konfederācijas priekšsēdētājs Vladimirs Karjagins



Baltkrievijas delegācija Liepājas domē.



Ekskursija Pulvera ielas biznesa parkā.

atzina, ka Liepājā ir ļoti interesanta ražošanas infrastruktūra, osta, speciālā ekonomiskā zona un virkne veiksmīgu uzņēmumu, kas rada lielu interesi par Liepāju. Vladimirs Karjagins arī uzteica progresīvo biznesa vidi, kur vara veicina dialogu ar uzņēmējiem un nepārtraukti attīsta infrastruktūru.

Kontaktbiržā Baltkrievijas un Liepājas uzņēmēji pārrunāja iespējamās sadarbības virzienus un iezīmēja di-

vus galvenos. Viens no sadarbības modeļiem varētu būt jaunu ražošanas kopuzņēmumu veidošana, kam labvēlīgus apstākļus nodrošina Liepājas speciālā ekonomiskā zona, un tā būtu iespēja apgūt Eiropas tirgu. Otrs virziens – tranzītbizness un loģistika. Eirāzijas ekonomiskās savienības Ražošanas un uzņēmējdarbības apvienības priekšsēdētāja padomnieks Andrejs Getko pastāstīja, ka apvienība sadarbojas ar Ķīnu un nodrošina Ķīnā ražotās produkcijas importu Baltkrievijā un citās valstīs, un pauda gatavību nomāt vai būvēt Liepājas ostā noliktavas, kas varētu nodrošināt preču vieglāku un ērtāku izplatīšanu.

Līdz šim lielākā Baltkrievijas kravu plūsma tika organizēta caur Klaipēdas ostu, bet uzņēmēji pauda gatavību izmantot arī Liepājas ostas piedāvātās iespējas. Protams, tika aktualizēts arī jautājums par demontēto sliežu ceļa posmu pie Reņģes Lietuvas pusē, kas ievērojami sadārdzina kravu pārvadāšanu pa dzelzceļu. Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš solīja turpināt aktualizēt jautājumu par dzelzceļa posma atjaunošanu un, tiklīdz būs zināmi dzelzceļa nākamā gada tarifi, aktivizēt darbu, lai veicinātu sadarbību ar Baltkrievijas uzņēmējiem.■

LSEZ informāciju sagatavoja Līga Ratniece-Kadeģe



SALACGRĪVAS OSTA IZVIRZĀS LĪDEROS

Atjaunojoties Latvijas valstiskajai neatkarībai, Salacgrīvas ostu pamatoti dēvējām par ceturto lielāko 500 km garajā jūras piekrastē no Nidas Lietuvas pierobežā līdz Ainažiem pie sābriem igauņiem. Un tas nebija melots!

CEĻU BŪVE ATMODINA EKONOMIKU

Lūkojot 2015. gada Latvijas ostu statistikas rādītājus, jāteic, ka Salacgrīvas ostu, kravu apgrozījuma kāpumu vērtējot, varam izvirzīt līderos. Un arī tā būs balta patiesība, jo, salīdzinot ar 2014. gadu, aizvadītajā laika posmā kravu apgrozījums Salacas grīvā audzis par 6,1% (no 329 982 līdz 352 656 tonnām) un apkalpoti 125 kuģi, par 11 vairāk nekā 2014. gadā.

Lielākā daļa kravu pārkrauta Salacas kreisajā krastā „Salacgrīvas Nord termināls” pietātnē.

Kā atzīst Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais, aizvadītajā gadā sašķo-bijies kokmateriālu pārvadājumu tirgus. Skandināvi silto ziemu dēļ pērk koksni ievērojami mazāk, un tā Salacgrīvā 2015. gadā par 64% sarucis papīrmalkas eksports; par 39% mazāk nekā 2014. gadā izvests malkas un par 21% balķu. Nedaudz samazinājies arī kūdras eksports.





Pateicoties vērienīgajiem automaģistrāles „Via Baltica” rekonstrukcijas darbiem posmā Svētciems – Salacgrīva – Igaunijas robeža, ostā trīskārt audzis no Skandināvijas ievesto šķembu apjoms, kļuvis ievērojami vairāk kravu ar drupināto asfaltu. Ostā ir uzstādīta mobilā ražotne, kur jauc kopā abus šos komponentus, ko turpmāk, samazinoties darbu apjomam uz „Via Baltica”, varētu izmantot izejmateriālu gatavošanai reģionālo ceļu remontam. Par 17% 2015. gadā pieaudzis arī ievestā keramzīta apjoms.

Salacgrīvas ostu tradicionāli izmanto zvejas flote. Ziemas mēnešos, kad aizsala Pērnavas līcis, te bāzējās arī igauņu traleri. Tā kādu dienu no auto tilta pār Salacu pavērās acij tīkams skats – „Brīvā vilņa” pusē bija redzamas septiņas „Baltikas”. Tik daudz zvejas kuģu ostā sen nebija bijis. Pilsētā dzirdēja igauņu valodu, un arī šī raksta autoram nācās uz klausīt neapmierināto igauņu zvejniekvīru jautājumu: „Kur te atrodas tuvākais krogs?!” Jo jūras vīru iemīļotais „Bocmanis” nu jau kādu laiku ir slēgts, bet, kad kuģi ir krastā, jo jūrā pūš, vīri meklē pēc stingrāka galda un lielāka alus kausa. Lūk, brīva niša, ja domājam ne tikai par tūristiem vasaras sezonā, bet arī par jūras vīriem sala spelgoņā.

NĀKOTNĒ – PUSOTRA MILJONA VĒRTS PROJEKTS

Ivo Īstenais jau vairākus gadus plašāku sabiedrību ir informējis par Salacgrīvas ostas nākotnes vīzijām. Aizvadītā gada beigās ostas pārvalde beidzot saņēma ilgi tapušo ietekmes uz vidi novērtējumu ostas tālākajiem attīstības plāniem. 2016. gadā paredzēts īstenot divus Eiropas struktūrfondu līdzfinansētus projektus.



Pirmais no tiem, kas ir aptuveni pusotra miljona eiro apmērā, palīdzēs sakārtot AS „Brīvais vilnis” piederošo piestātņi Salacas labajā krastā, ko patlaban no uzņēmuma īrē ostas pārvalde. Piestātņi sagaida pilnīgi jauna dzīve – taps jauna rievsiens, tiks pārbūvēta piestātne, sakārtota elektroapgāde un apgaismojums, būs jauns segums, notekūdeņu kolektori. Šis projekts tiks īstenots ar 85% lielu Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda atbalstu, pārējās izmaksas segs ostas pārvalde. Darbi pēc tehniskā projekta izstrādāšanas un paredzētās iepirkuma procedūras varētu sākties jūlijā vai augustā un tiks pabeigti 2017. gada otrajā pusē.

Beidzot virzās uz priekšu arī starptautiskais „Interreg” projekts sadarbībā ar igauņiem un zviedriem. Šajā kopdarbā osta varētu iegūt navigācijas aprīkojumu, taču finansējumu paredz tikai oktobrī, kad varētu organizēt arī iepirkumu. Kopējās projekta izmaksas lēšamas 100 tūkstošu eiro apmērā.





I. Īstenais atzīst, ka nekur nav pazudusi arī multifunkcionālās ēkas būvniecības jahtu tūrismam iecere, taču tas ir apjomīgs – ap 300 tūkstošu eiro dārgs projekts, kam vajadzētu starptautisku finansējumu. Ostas pārvaldnieks to patiesībā gan sauc par nākamā, 2017. gada projektu. Vislielākais, pusotra miljona eiro vērtais projekts, protams, prasa lielu atbildību un profesionālus hidro-būvniekus, taču tādi, par laimi, mums ir, un iepirkumā cīņa solās būt sīva. Pēc tā īstenošanas, braucot pār Salacas tiltu, mēs upes labo krastu ostas teritorijā ieraudzīsim pilnīgi jaunā veidolā.

KUIVIŽI – ZVEJNIĒKU UN JAHTU OSTA

Osta Krišupītes grīvā, kas tradicionāli bijusi zvejas ostiņa, nu kļuvusi par Kuivižu zvejniekciema attīstības virzītāju. Pateicoties SIA „Baņķis” aktivitātēm zvejā un zivju apstrādē, Kuivižu jahtkluba iniciatīvām, kur darbojas burāšanas skola, un atpūtas kompleksa „Kapteiņu osta” servisam, Kuivižu vārds pēdējos gados atkal atguvis savu spožmi un pievilcību.

Salacgrīvas ostas pārvalde vienmēr rūpējas par nepieciešamā triju metru dziļuma uzturēšanu Kuivižu ostā, jo gandrīz katru gadu kuģu ceļš ir jāiztīra no sanesumiem. Tas ļauj ostā ienākt zvejas kuģiem un piekrastnieku laivām, uzturēt dzīvas senās zvejniecības tradīcijas un piesaistīt šim arodam arī jauniešus.

Kuivižu jahtklubs ir starptautiski pazīstams, jo te iegriežas vairākas burāšanas regates. Osta ir piemērota liela daudzuma jahtu uzņemšanai, ir nodrošināts atbilstošs serviss un burātāju atpūtas iespējas.

Salacgrīvas novada ostas Salacgrīva un Kuiviži strādā ikdienas režīmā, savukārt Ainažu osta ir kā pamats grandioziem vēstures stāstiem un, kas zina, arī vērienīgām nākotnes iecerēm. Pagaidām gan tā ir tikai pārdroša nākotnes vīzija. Un arī tad jāteic – nav ne grama melots!■

Gints Šīmanis



SKULTES OSTA NOTUR POZĪCIJAS

Skultes osta kā Rīgai tuvākā Latvijas osta spēlē nozīmīgu lomu ģenerālkravu pārvadājumu tirgū, un tai kā vienīgajai no valsts mazajām ostām ir savi dzelzceļa pievedceļi – tā tad teorētiski te ir arī nodrošinājums tranzīta kravu plūsmām, kas varētu nākt pa sliežu ceļiem.

KRAVU DINAMIKA – MAINĪGA

Skultes ostas pārvaldnieks Igors Akulovs 2015. gadu vērtē kā salīdzinoši veiksmīgu – pavisam pārkrauts 585 200 tonnu visdažādāko kravu, labībai un labības produktiem pieaugums bijis pat par 57%, zivīm – par 34%, un tas ir labi.

Tomēr tas ir nedaudz mazāk salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, taču pēdējo piecu gadu kravu apgrozījuma balance ir izlīdzinoša, ņemot vērā, ka 2014. gads vispār Skultes ostas jaunāko laiku vēsturē bija rekordgads tieši apstrādāto kravu jomā. Arī 2015. gadā Skulte ir līderos mazo ostu vidū, tomēr salīdzinājumā ar 2014. gadu sarukuši kaļķu un kokmateriālu pārkraušanas apjomi.

PAMATUZDEVUMS – UZLABOT SERVISA KVALITĀTI

Skultes osta attīstās atbilstoši savam biznesa plānam – tā ir Igora Akulova parliecība. Nākotnes vīzijas ir pietiekami skaidras, piemēram, 2016. un 2017. gadā starptautiska projekta ietvaros tiks atjaunotas ostas navigācijas iekārtas. Zvejas ostā, piemēram, ir nepieciešama vēl vienas piestātnes rekonstrukcija. Arī paši





zvejnieki plāno iegādāties iekārtas zivju pirmapstrādei, un gan jau šobrīd viņu saimniecība Skultes ostā ir moderna, veidota ar tālejošu skatu un priecē visus, kuriem nākas pabūt Aģes grīvā.

Ostas pārvalde patlaban domā, kā vēl vairāk uzlabot sniegto pakalpojumu kvalitāti, jo visas pamatfunkcijas attiecībā uz kuģošanas drošību ir garantētas. I.Akulovs ar pārliecību atzīst, ka Skultes ostas pastāvēšanu nodrošina komercdarbība, kravas kuģu apkalpošana, kas ļauj uzturēt kārtībā ostu un te bāzēties arī zvejniekiem, kuru pienesums ostas maksās ir minimāls.

Pozitīvs piemērs ir arī tas, ka privātuzņēmējs ostas teritorijā ir rekonstruējis saldētavu, kas ļauj te nodarboties ar pārtikas preču sasaldēšanu un uzglabāšanu.



Cits uzņēmējs savukārt ir uzsācis jahtu piestātnes būvniecību, jo tādas te, Aģes upes grīvā, nav. Ostas pārvalde piedalās pārrobežu programmā ar Igauniju, kur arī paredzētas investīcijas jahtu tūrisma attīstībā. Pārvaldnieks atzīst, ka viņam nopietni rūp krasta nostiprināšana, kas ļautu bez bažām pastāvēt kuģu ceļam uz zvejas ostas piestātnēm. Vecā piestātne nespēj noturēt smilšu plūsmu no kāpas vē-

ru laikā, un tas apdraud to investīciju izlietojumu, kas ieguldīts zvejas ostas izveidē. Par pārējo ostas daļu I.Akulovs izsakās bez satraukuma, jo stividori paši ļoti uzmanīgi seko tam, kā un cik lielā mērā tiek uzturēta kārtība katrā no termināļiem.

PRĀMJA IDEJA TIEK UZTURĒTA

Skultes ostā strādājošie stividori nav atmetuši ideju par kravas prāmja līnijas atvēršanu no saviem termināļiem. Vērojot Tallinas šoseju ("Via Baltica"), acīm redzama ir apjomīgā autofurgonu plūsma abos virzienos – kā uz Eiropu, tā uz Skandināvijas valstīm. Liela daļa šo tālbraucēju izmanto Ventspils, Liepājas vai Klaipēdas ostas, kur ir viņiem nepieciešamo prāmju līniju galapunkts. Kādēļ par tādu nekļūst Skultes ostai? Dzijums un piestātnes būtībā to atļauj, taču vispāriznāms ir arī tas, cik daudz darba jāiegulda, lai šādu prāmja līniju atvērtu.

I.Akulovs atzīst, ka osta prāmjiem ir gatava, jāveic tikai piestātņu pielāgošana attiecīgajam prāmju tipam, konkrētajiem kuģiem, kuri te būtu gatavi ienākt. Stividori gan plašākās sarunās tomēr neielaižas, jo konkurence šajā tirgus segmentā ir milzīga, un komercnoslēpuma zīmogs nākotnes idejām te ir gluži loģisks.



MĒRSRAGA OSTA IZMANTO MAZO OSTU PRIEKŠROCĪBAS

2015. gadā Mērsraga ostā apstrādāja 402,9 tūkstošus tonnu kravu, kas ir par 16,7% mazāk nekā gadu iepriekš, bet nekādā gadījumā neietekmē ostas plānus.

Mērsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika: „Mērsraga ostas pārvalde 2015. gadā ir sekmīgi pildījusi savas funkcijas, apsaimniekojot un pārvaldot Mērsraga ostu un tās infrastruktūru. Osta strādā ierastā režīmā, tradicionāli izmantojot savas mazajai ostai raksturīgās priekšrocības attiecībā pret citām Latvijas ostām. Viens no mazo ostu „trumpjiem” ir salīdzinoši zemās ostas maksas, bet pats galvenais – mazajās ostās iespējams nodrošināt individuālu attieksmi pret katru kravas īpašnieku.

Tā, piemēram, pielāgojoties skaidu granulu ražotājam „SBE Latvija”, ostā tika apkalpots mūsu apstākļiem netradicionāli liels kuģis – barža „Warsaw”. Sadarbībā ar SIA „Gamma-Rent” ir pārdziļināts kanalizācijas spiedvads pāri ostas kanālam no pieciem metriem līdz astoņu metru dziļumam. Atļautā kuģu iegrimē pie piestātnes Nr.4 ir palielinājusies līdz pieciem metriem. Ostas pievadkanālā septiņās jūras koordinātās izcelti 15 dažāda lieluma akmeņi. Visā





OSTAS

ostas pievadkanālā sasniegta gultnes atzīme, kas nav mazāka par septiņiem metriem. Sadarbībā ar piestātņu operatoriem sestajā un septītajā piestātnē veikti remontdarbi un uzlabots piestātņu tehniskais stāvoklis.

Gruntssūcējs veica ikgadējos padziļināšanas darbus ostas akvatorijā un ostas vārtu rajonā projekta dziļumu uzturēšanai, izņemot un novietojot sauszemes grunts izgāztuvē 22 tūkstošus kubikmetru smilts sanesumu, bet ar kuģi „Mērsrags” tika izsūknēti un novietoti jūras smilts izgāztuvē 11 tūkstoši kubikmetru smilts sanesumu. Ostas flote pastāvīgi tiek uzturēta darba kārtībā. Visām vienībām regulāri tiek veiktas plānotās apkopes un glābšanas līdzekļu regulārās pārbaudes, ir izietas visas nepieciešamās Latvijas Jūras adminis-



trācijas Kuģu tehniskās inspekcijas pārbaudes. Ostas kanāls ir aprikots ar navigācijas bojām, veikts boju kosmētiskais un kapitālais remonts. Mērsraga ostas pārvalde sadarbībā ar Valsts robežsardzi ir veiksmīgi noorganizējusi mācības atbilstoši ISPS kodeksa prasībām.

Vēl arvien nav atrisināts ļoti sliktā stāvoklī esošā autoceļa jautājums, un tas joprojām kavē ostas attīstību un negatīvi ietekmē uzņēmēju darbību. Pārrunās ar uzņēmējiem esam secinājuši, ka, sakārtojot ceļu, palielinātos rūpnieciskā sāls un grants eksporta apjomi. Pozitīvi vērtējama 2015. gada septembrī notikusī diskusija starp ostas vadību, uzņēmējiem, Talsu novada pašvaldību un VAS „Latvijas valsts ceļi”. Pēc tikšanās radās cerība, ka ceļu izdosies sakārtot, jo diskusijas gaitā tika rasts risinājums, proti, arī uzņēmēji ir gatavi piedalīties, jo, atverot ceļu satiksmei, ieguvumu jutīsim uzreiz.”■

Mērsraga ostas pārvaldes informācija



K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskolas absolventi nesa Latvijas vārdu pasaulē

Pirmā pasaules kara laikā Latvija bija zaudējusi ap 90% no savas tirdzniecības flotes, vairs arī nedarbojās neviena profesionālu jūrnieku sagatavošanas iestāde. Jūrniecības departaments veica priekšdarbus, lai dibinātu jūrskolu. Lielākie K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu jūrskolas atvēršanas iniciatori bija Jūrniecības departamenta direktors kapteinis Andrejs Lonfelds un Kuģniecības nodaļas vadītājs kapteinis Krišs Liepiņš. Jūrskola sāka darboties 1920. gada 28. novembrī. 1931. gadā Jūrniecības departaments skolas rīcībā nodeva mācību kuģi – motorburinieku „Jūrnieks”. 1944. gadā skola beidza pastāvēt.

1980. gadā valdemārieši pirmo reizi pulcējās Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijas zālē. Pēc tam gandrīz 15 gadus Ainažos regulāri notika jūrskolnieku salidojumi. Viņu atmiņas bija tās, kas palīdzēja aizpildīt baltos plankumus Latvijas jūrniecības vēsturē par Latvijas brīvvalsts gadiem. Dažādi bija šo cilvēku likteņi pēc Otrā pasaules kara, daudzi bija pametuši Latviju, retais dzimtenē palikušais dabūja darbu specialitātē, īpaši uz tālbraucējiem kuģiem, un varēja stāvēt uz kapteiņa tiltiņa.



NO JĀŅA JUNGAS ATMIŅĀM PAR PĒDĒJO PRAKSES BRAUCIENU AR SKOLAS KUĢI „JŪRNIKS”

Daudzus gadus Jānis Junga bija biežs viesis Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, apmeklēja salidojumus, kuros tikās kādreizējie Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas audzēkņi. Vienmēr kāds no muzeja darbiniekiem uzklausīja viņa stāstījumus par skolas gaitām, un jūrskolu viņš vienmēr pieminēja ar lielu sirsnību. Jungas dāvinātās grāmatas par kuģu mehāniku glabājas muzeja krājumā.



Jānis Junga. 80. gadi.

PAR JĀNI JUNGU

Jāņa Jungas dzīves gaitas sākās Drabešu pagasta Inķēnu mežsarga ģimenē 1919. gada 25. septembrī. Zēns mācījās Āraišu draudzes skolā, pēc tam Cēsu Valsts arodskolā. Pēc skolas beigšanas strādāja rūpnīcā VEF. 1937. gadā Jānis Junga īsteno savu apņemšanos un iestājas K. Valdemāra jūrskolā un 1939. gadā pēc Kuģu mehānikas nodaļas 2. klases beigšanas un braukšanas cenza nokārtošanas iegūst 3. šķiras kuģa mehāniķa kvalifikāciju. Jūrnieka gaitas sākās uz mācību burinieka „Jūrnieks”,

motorkuģa „Bru” un tvaikoņa „Evertons”, kur Jānis pildīja kurinātāja, motorista un mehāniķa asistenta pienākumus. 1941. gada 17. jūnijā ceļā no Gdiņas uz Ļeņingradu viņš saslima un tika ievietots Ļeņingradas slimnīcā. Otrā pasaules kara laikā viņu norīkoja darbā uz tvaikoņa „Everanna”, bet vēlāk kopā ar citiem jūrniekiem nosūtīja uz Arāla jūru Kazahstānas PSR. Par Jungas darba vietu kļuva Buguņas motorizētā zvejas stacija. 1942. gada vasarā ar PSRS Jūras flotes ministrijas lēmumu jūrnieku grupu, tai skaitā arī Jāni Jungu, komandēja uz Adleru. Tā paša gada rudenī Krasnovodskā viņš iestājās Sarkanajā armijā. No 1942. līdz 1944. gadam Jānis Junga dienēja 43. latviešu gvardes divīzijas 123. pulkā par ložmetējnieku. No 1945. gada februāra līdz demobilizācijai 1946. gada 15. septembrī strādāja par tvaika iekārtu mehāniķi Kara un jūras kara uzņēmumu būvniecības ministrijas karaspēka daļā, piedalījās Bolderājas kara ostas atjaunošanas darbos. Pirmajos pēckara gados Jānis Junga beidza Rīgas Industriālo politehnikumu un sāka strādāt Rīgas remonta mehāniskajā rūpnīcā. Pēc Latvijas Valsts universitātes beigšanas viņš palika strādāt Rīgas Politehniskajā institūtā



par pasniedzēju Mehānikas un mašīnbūves fakultātē. Līdz aiziešanai pensijā ar jūru saistītu darbu nestrādāja. Pēdējos gados par Jāni Jungu ziņu nav.

Pirms daudziem gadiem jūrniecības gadagrāmatā publicēja Jāņa Jungas atmiņas par K. Valdemāra jūrskolas skolotāju Edvardu Ogrīņu, kurš Kuģu mehāniķu nodaļā mācīja par tvaika katliem un iekšdedzes dzinējiem.

Šoreiz kuģu mehāniķa Jāņa Jungas atmiņas par viņa pirmo braucienu jūras praksē uz mācības kuģa „Jūrnieks” 1939. gada vasarā.

KRIŠJĀNA VALDEMĀRA JŪRSKOLAS BURINIĒKS „JŪRNIIEKS”

Daudzi jūrniecības speciālisti joprojām ir pārliecināti, ka burinieks ir labākā vieta, kur jaunais jūrnieks var sākt jūras gaitas. Praktikumus uzņēma vienīgais burinieks „Jūrnieks”, kas bija nodots Krišjāņa Valdemāra jūrskolai. Pirmo un vienīgo četru klašu jūrskolu, nosauktu Krišjāņa Valdemāra vārdā, Jūrniecības departaments atvēra Rīgā 1920. gada rudenī. Pirmajos gados darbojās vienīgi kuģu vadītāju nodaļa, bet no 1925. gada rudens arī kuģu mehāniķu nodaļa.

Divmastu gafelšoneris „Jūrnieks” bija būvēts 1904. gadā Bergenā, Norvēģijā. Koka kuģa garums bija 97,3 pēdas (29,65 metri), platums 22,5 pēdas (6,85 metri), iegrime 11,2 pēdas (3,41 metri), tilpība 137,14 bruto reģistra tonnas, 76,24 neto reģistra tonnas; „Bolinder” tipa motors, būvēts 1920. gadā „Grade-motorwerke” rūpnīcā Augsburgā.

1925. gadā bijušo motorburinieku „Lux” nopirka Jūrniecības departaments. Pagāja daži gadi, burinieks tika izmantots gan kravu pārvadāšanai gar Latvijas piekrasti, gan jūrskolas audzēkņu praksei.

Noteikumos par kuģa „Jūrnieks” izmantošanu bija norādīts, ka skola apņemas uzturēt kuģi braukšanas kārtībā un komplektēt komandu galvenokārt no skolas audzēkņiem.

Mācību braucienus apstiprināja Jūrniecības departaments, arī kapteini skolas padome pieņēma ar Jūrniecības departamenta piekrišanu. Skola apņēmas visus kuģa ekspluatācijas izdevumus (kuģa ļaužu algas, iekraušanas un izkraušanas izdevumus, ostas nodokļus, apdrošināšanu utt.) segt no vedmaksām. Peļņa no



K. Valdemāra jūrskolas mācību burinieks „Jūrnieks” kādā no Ziemeļvalstu ostām (Norvēģijā vai Zviedrijā). 30. gadi.



kuģa „Jūrnieks” ekspluatācijas, ja tāda pēc gada rēķina noslēgšanas rastos, iemaksājama Latvijas Bankā vai jūrskolas kontā, nodibinot tādā kārtā speciālu rezerves fondu, kurš ar Jūrniecības departamenta piekrišanu izlietojams kuģa remontam un iztrūkumu segšanai, ja tādi kuģa ekspluatācijas gaitā rastos.

Lai rastu līdzekļus kuģa ekspluatācijas izdevumiem, iepriekšējos gados „Jūrnieks” bija pārvadājis klučus, papīrmalku, dēļus un kurināmo malku no Vidzemes un Kurzemes piekrastes uz Rīgu. Norēķini rāda, ka kuģis ir izticis bez valdības pabalsta.

Skolas kuģa gaitas „Jūrnieks” sāka 1931. gadā. Lai kravas kuģi varētu izmantot jūrskolas vajadzībām, tajā bija jāiekārto telpas skolēniem un mācību spēkiem, kā arī jāierīko dažas uzbūves praktiskām apmācībām.

Skolas audzēkņiem prakse uz kuģa „Jūrnieks” deva ļoti daudz. Topošie jūrnieki reizē apguva teoriju un strādāja praktisko darbu. Viņi iemācījās visus kuģa takelēšanas un krāsošanas darbus, apguva manevrus ar buru kuģi. Uz kuģa notika praktiskie darbi jūras astronomijā, navigācijā un locijā, radiotelegrāfijā, signalizēšanā ar starptautiskām signālflagām, rokas flagām un pēc Morzes metodes. Jūras prakses gaitā audzēkņi iepazīna kuģa dzinēja konstrukciju un darbību.

1939. gadā Krišjāņa Valdemāra jūrskolas audzēkņi skolotāja Paula Neimaņa vadībā braucieni uzsāka 2. jūnijā un Rīgā atgriezās augusta sākumā. Mācību braucienā Baltijas jūrā kuģis apmeklēja Malmi, Ventspili, Koivisto, Liepāju, Tallinu un Bornholmas salu.

JĀŅA JUNGAS ATMIŅU STĀSTS

„Pirms brauciena skolotājs E. Ogrīņš pieteica, ka prakses laikā jūrskola algu maksāt nevarēs. Komanda uz kuģa savācās pēc Vasaras svētkiem – 31. maijā un 1. jūnijā. No 24 kursantiem ieradās 14. Komandā bija skolotāji – kapteinis P. Neimanis, pirmais stūrmanis Ē. Breikšs, 1. šķiras kuģa mehāniķis R. Jākobsons, otrais stūrmanis E. Ābele Visiem, izņemot mani, ir vērā ņemams braukšanas stāžs un bagātīgs piedzīvojumu klāsts.”

Motorista palīgs praktikants Junga gāja pie čīfa (kuģa kapteiņa pirmais palīgs; senāk – kuģa vecākais mehāniķis), skolas darbnīcas meistara R. Jākobsona, kurš iepazīstināja ar viencilindra motoru. Pirmie uzdevumi bija izgaiņāt ziemas smaku no telpām, iztīrīt mašīnu rūmi, notīrīt un „izgriezt” motoru, pārbaudīt, kā darbojas degvielas padeves sprauslas. Pirmos trīs uzdevumus praktikants paveica vienkārši, bet sprauslu pārbaude ilga vairākas dienas. Junga rakstīja: „Čīfa dotais padoms pieslīpēt slēdzējlodītes sēžas vietu sprauslas korpusā ar konisku tērauda slīpējamo kalibru rezultātus nedod. Jo centīgāk slīpēju, jo sprausla slapjāk „čurā”. Sameklēju visslapjāko slēdzējlodīti, izjaucu un sāku remontēt pēc savas „receptes”, t.i., ar speciāli pieslīpētu spirālurbi izfrēzēju izdilušās sēžu vietas. Sēžas vietā iemesta lodīte, misiņa stienis, rokas veseris, ass sitiens pa



stieni, un rezultāts negaidīts – sprausla degvielu nevis izsmidzina, bet izmiglo. Dažas stundas, un viss savests kārtībā.

Uz jūrskolas mācību kuģa braukt ir goda lieta. Ar visiem garāmbraucošajiem kuģiem apmaināmie karogu salūtiem. Pirmajā dienā pēc ilgas kompasa deviācijas noteikšanas procedūras mēs pacēlām buras, apturējām motoru un teicām Daugavgrīvas bācai sveiki un uz redzēšanos rudenī. No rīta visapkārt viļņo jūra, burās iegūlies vējš un kuģi aijā viļņu baltajās šūpolēs. Līdz pusdienām pamatīgi nostrādājos, cilindra galvas uzgriežņi iedeguši, jo nav sen skrūvēti. Motoru pārbaudīju, iztīrīju un saliku.



Jūrskolnieki uz skolas kuģa „Jūrnīeks”. 1939. gads.

Pusdienās izvārīta svaigu kāpostu zupa ar jēra gaļu. Varam ēst, cik gribas. Vakaros visus vieno kopēja dziesma un stāsti. Rietošā saule pielējusi jūru ar kausēta zelta mirdzumu. Puišiem labas balsis. Un tā četrus vakarus pāri pusnaktij pār jūru skan jauno jūrnīeku dziesmas.

Miglainā rītā kuģis iebrauca Malmē, Zviedrijā. Daļa komandas aizbrauca ekskursijā. Atceļā uz Ventspili puiši mani apmācīja turēt kuģa kursu. Laiks pieturējās jauks, un pusdienas laikā, kad vējš norima un buras nokarājās kā žāvēšanai izlikti palagi, puiši peldēja un nira zem ūdens kā roņi. Dienas darbi padarīti, un siltajā vakarā sākas stāsti par piedzīvoto braucienos un dalīšanās atmiņās par jūrskolu un skolotājiem. Viens stāsts bija par kādu no iepriekšējiem braucieniem, kad skolas kuģa kapteinis 1927. un 1928. gadā bija Augusts Kristlībs, bet visievērojamākā persona bija jaunā un skaistā kapteiņa kundze Lilija Kristlība, kura pa vasarām brauca līdzī vīram un bieži vien kā kapteiņa kundze mēdza dot stūres vīriem un pat ločiem norādījumus. Visnepatīkamākā situācija bija stūres vīram – kam lai klausas: kapteiņa kundzei, kapteinim, stūrmanim vai locim? Ilgi domājuši, kā kapteiņa kundzi dabūt nost no komandtiltiņa. Beidzot izdomājuši: nākamajā ostā iebraucot, kad locis uzkāpis uz kuģa, *vindrores* (vējtveris) sagriezuši tā, lai katlu telpas *dunste* (tvaiks) vēsmotu tieši uz komandtiltiņa pusi. Kurinātāji pagrābuši uz lāpstas kvēlošas ogles un lāpstu pagrūduši zem vajadzīgās *vindrores*. Kapteiņa kundze mājienu esot sapratusi.

Saulainā 25. jūnija svētdienas rītā kuģis iebrauca Ventspilī un piestāja pil-sētas centrā. Pirms jauna ceļa sākšanas jūrskolnieki ierindā ar savu kapteini P. Neimani un pārējiem skolotājiem priekšgalā ieradās pie bojāgājušo jūrnīeku un



VECO JŪRNIKU STĀSTI

zvejnieku pieminekļa Ventas malā un noturēja tur īsu piemiņas brīdi. Kapteinis nolika piemiņas vainagu jūrniekiem un zvejniekiem, kuru kaps jūras dzelmē. Šis bija pirmais gadījums, kad bojā gājušos jūras braucējus, kuru atcerei pieminekļis celts, godināja īpašā piemiņas brīdī.

30. jūnijā kuģis atstāja Ventspils ostu, lai dotos uz Koivisto Somijā. Viss ir labi, tikai pazudis Krišs. Ostas formalitātes nokārtotas, locis gaida, P. Neimanis neruvozē. Krišs ir godīgs cilvēks un notikušo dziļi nožēloja. Esot bijusi neliela vecu rēķinu kārtošana ar seniem paziņām.

3. jūlijā „Jūrnieks” noenkurojas Koivisto reidā. Parasti, jūrskolas mācību kuģim iebraucot mūsu vai kaimiņvalstu ostās, ap kuģi sapulcējas publika – jaunkundzes un vecie jūrnieki. Šoreiz neviens mūs nesagaidīja. Reids un krasts kā izmiruši. Kapteinis jau pirmajā vakarā uz kuģa atgriezās drūms un nerunīgs. Tikai vakarā uzzinājām, ka visi darba spējīgie somi būvēja apjomīgu frontes līniju ar nocietinājumiem Karēlijas zemesšaurumā, vēl pirms draudi pa kara iespējamību bija redzami. Somi savu zemi un brīvību mīlēja vairāk par dzīvību.

8. jūlijā izbraucām no Koivisto uz Liepāju. Laiks bija spiedīgs, pēc motora apstādināšanas kuģis bezvējā grozījās kā pile diķī. Svētdien, 9. jūlijā, viļņu gali palika balti. Naktī vējš pieņēmas spēkā. Jūru klāja baltas putas. Sākās īsta raganu deja, jo kuģim kreisējot bija jāzēģelē tieši pret vēju. Iet *baute* pēc *bautes*, bet uz priekšu pa kursu netiekam. Uz kuģa vienīgā sausā vieta bija motortelpa. Citās telpās, kā jau uz jūras, ir vai nu slapjš, vai ļoti slapjš. Lai cīnītos pret viļņiem, varētu mēģināt darbināt motoru, bet mūsu dīzeļdegvielas krājumi ir ierobežoti un motora jauda nepietiekoša. Vētra nerimstas.

Pēc mācību plāna mums vajadzēja būt Liepājā, bet „Jūrnieks” patvērās Tallinas reidā un papildināja pārtikas krājumus. Līdz Liepājai, cīnīdamies ar pretvēju un vētru, kuģis brauca 12 dienas. Jaunie jūrskolas audzēkņi pirmo vētras pārbaudi izturēja godam. Liepājā iebraucām 19. jūlijā un pietauvojāmies tirdzniecības ostā, netālu no tilta. Mājup zēģelējām caur jūras šaurumu pie Muhu salas, pa stoderēm iezīmētu ūdens ceļu. Puiši pie zēģelēm dabūja kārtīgi pasvīst, jo niķīgais vējš nekādi negribēja pūst burās, līdz pievakarē galīgi apmaldījāmies salās, un man bija jāiet pie motora uz vairākām stundām, kamēr no Virtsu ostas izbraucām atklātos ūdeņos.

7. augustā bija redzama Daugavgrīvas bāka. Puiši sāka rosīties ap burām, es pie motora. Pirms mērķa sasniegšanas rodas neparedzēti šķēršļi – Daugavas grīvā mums „uzbrūk” ar spīdošiem melniem ieročiem bruņoti „pirāti”. Izrādās, mūs gaidīja kinoļaudis, lai uzņemtu Jūras dienai veltītu filmu par jaunajiem jūrniekiem. Žēl, ka neietiku kadrā, jo stāvēju lejā pie motora.

Burinieks „Jūrnieks” vasaras zēģelējumu beidza. Rīdzinieki vakarā devās uz mājām. Uz kuģa palika bocmanis ar dažiem palīgiem un sakārtoja kuģi ziemas guļai.”■



NO ZVEJNIEKCIEMA PUIKAS LĪDZ ZVEJNIEKU SAVIENĪBAS VADĪTĀJAM

Miķelis Pesse, kuru Latvijas jūrnieceības sabiedrība pazīst kā ilggadēju Latvijas Zvejnieku kolhozu savienības, vēlāk Latvijas Zvejnieku savienības priekšsēdētāju, atceroties savus puikas gadus saka, esot bijis pārliecināts, ka lai nu par ko, bet jūrnieku gan nemācīsies. „Es nāku no Rucavas puses, no Papes zvejnieku ciema. 1938. gadā tika izdots skolu jauniešiem domāts informatīvs buklets „Jaunais jūras virsnieks”. Tas bija laiks, kad Hugo Legzdīņš vēl mācījās Parīzē, Latvija gaidīja jaunās zemūdenes un Latvijai bija vajadzīgi jauni jūrnieki. Mani tas neinteresēja, jo biju jūrnieka un zvejnieka darbu jau no bērnības iepazinis, 1937. gadā zaudēju tēvu – viņš noslika. Visi skolas puikas gribēja mācīties par jūrniekiem, es vien ne. Taču iznāca tā, ka es vienīgais aizskolojos līdz tālbraucējam kapteinim!”

1943. gadā, kad Miķelim bija tikai 15 gadu, leģionā tika iesaukts viņa vecākais brālis, un atbildība par māsu, diviem brāļiem un māti uzgūla Miķeļa pleciem. „Tā es kļuva par saimnieku. Taču tad sākās masveida kolektivizācija. No sākuma visi mēģinājumi dibināt kopsaimniecības beidzās neveiksmīgi, bet pēc četrdesmit devītā gada izvešanas vairs neviens neko pretī runāt neiedrošinājās. Es biju beidzis vācu laika tautskolu – septiņgadīgo pamatskolu, tāpēc kolhoza priekšsēdētājs mani gribēja par rēķinvedi. Jāsaka, ka man skolā tiešām bija ielikti kārtīgi pamati, vēlāk, kad mācījās neklātienē, tad tikai tā īsti to novērtēju. Droši vien no manis būtu iznācis ekonomists, taču liktenis iegrozīja citādāk. No Liepājas bija atbraukuši pārstāvji, lai testētu manu atbilstību rēķinveža amatam, bet man tieši tajā dienā bija briesmīgas iesnas. Nevaru taču tur iet un šņaukāties, kauns, bet kabatas lakatiņš uztraukumā bija palicis mājās. Ko darīt? Vienkārši ņēmu un aizbēgu!”



Miķelis Pesse 50. gadu beigās.

Tā nu par rēķinvedi Miķelis Pesse nekļuva, toties, kad tika atvērts zvejnieku kooperatīva veikals, kļuva par tā vadītāju. „Tur vajadzēja būt ļoti precīzam, tāds laiks bija, kad par vissīkāko kļūdu varēja tikt cietumā. Vēlāk mani pārcēla uz Liepāju, uz zvejas flotes apgādes nolikta. Tanī laikā tika organizēti stūrmaņu kursi. Es par tiem nebiju domājis, bet reiz pie manis ienāca kāds bijušais



VECO JŪRNIKU STĀSTI



1958. gads. M. Pesse (2. rindā otrs no labās) pirms sava pirmā reisa Atlantijas zvejā.



1970. gads. Latvijas zvejnieku kopsaimniecību zvejas kuģi pie Farēru salām.



Pirmie Atlantijas zvejas kuģi atgriežas dzimtajā ostā pēc sešu mēnešu darba Ziemeļatlantijā.

skolas biedrs un tā, starp citu, izmeta: cik ilgi tu domā te ar to gaļas cirvi rosīties? Man tas kaut kā aizķērās, un sāku prātot, vai es tiešām visu dzīvi gribu pavadīt starp tiem lopu kautķermeņiem. Domāju, domāju, kamēr iestājos kursos. No sākuma ieguva diplomu, kas ļāva vadīt 200 tonnīgos kuģus. Ostas priekšnieks Vahtangs Gabiskirija mani paņēma par flotes transportkuģa kapteiņa vecāko palīgu.”

Tomēr pēc jau pusotra gada atbildīgās institūcijas saprata, kāda briesmīga kļūda pieļauta – kapteiņa vecākajam palīgam brālis bijis leģionārs! „Ar brāli satikāties tikai pēc 50 gadiem, jau neatkarības laikā. Brālis bija nokļuvis Austrālijā. Gan es pie viņa ciemojos, gan viņš Latvijā, bet māti, protams, vairs nesatika.”

Piecdesmito gadu sākumā Liepāja vispār bija tāda „šaubīga” vieta: kāds Miķeļa kursabiedrs pamanījās aizmukt uz Zviedriju, un pēc tam liela daļa Liepājas flotes jūrnieku tika pārcelti uz Rīgu – līcī tomēr tā lieta drošāka, turklāt daudziem tika atņemtas vīzas. Arī Miķelis Pesse nonāca Rīgā un tika nosūtīts darbā uz zvejnieku kolhozu „9. Maijs”.

Atceroties laiku, kad nācās pamest Liepāju, viņš piebilst: „Jau krietni vēlāk, kad biju Zvejnieku kolhozu savienības priekšsēdētājs, pie manis darbā atsūtīja to pašu cilvēku, kurš Liepājā mani izspiegoja, kura dēļ man bija jābēg. Nu vajag arī tā sagadīties! Bet ko tad nu mums vairs dalīt.”

No 1953. gada Miķelis Pesse bija zvejas traleru kapteinis. Šajā laikā ieguva arī tālbraucēja stūrmaņa diplomu. „Esmu sarēķinājis, ka jūrā pavisam esmu braucis 20 gadu. Piecdesmito gadu otrajā pusē kolhozā jau parādījās Atlantijas zvejas kuģi. Zvejotām pat aiz Polārā loka, pārgājieni veda pāri „Titānika” vietām. Pārgājienā uz Džordža sēkļa kartes zīmējām paši, pirkta jau tās neļāva, zīmējām pēc globusa. Tajā laikā toreizējais kolhoza priekšsēdētājs nonāca cietumā, tolaik jau daudz nevajadzēja. Man bija labi rādītāji, komanda mani cienīja, un tā nu mani izvirzīja par



priekšsēdētāju. Viegli nebija, tas bija sarežģīts periods, mēs pārcēlāmies uz Mangaļsalu."

Jau no 1960. gada Miķelis Pesse bija arī Zvejnieku kolhozu savienības valdē, bet 1963. gadā kļuva par savienības priekšsēdētāju. „Tagad, šķiet, zinu, kādēļ mani gribēja par savienības priekšsēdētāju. Bija tāds gadījums: tieši uz Jāņiem bijām aizbraukuši uz zvejnieku kolhozu „Selga”, un sagadījās, ka ostā atgriezās kuģis, kam radiostacijai bija salūzis kāds pārslēdzējs. Visi satraucās, bet es kapteinim teicu: „Vai tev kauna nav? Vai tad uz kuģa nav *plākenes* un kāds korķis, lai var pārslēdzēju sataisīt? Atgriezāties mājās Jāņus nolīgot, vai ne?” Ar to laikam pietika, kāds bija novērtējis, ka es kaut ko no lietām saprotu!”

Zvejnieku kolhozu savienību Miķelis Pesse vadīja līdz 1985. gadam, kad pārgāja strādāt uz Baltijas Zivsaimniecības zinātniskās pētniecības institūtu. Taču uzreiz pēc neatkarības atgūšanas, 1991. gadā, viņu aicināja atpakaļ, un nācās uzņemties Latvijas Zvejnieku savienības vadību. „Tā nu pavisam, ja kopā sarēķina, esmu to savienību vadījis turpat 30 gadu. Ir iespējams salīdzināt. Padomju gados katrā zvejnieku kolhozā bija skola, kultūras nams, mehāniskās darbnīcas, zivju apstrāde; kolhozos, kas neatradās pilsētās, bija arī dārzniecības. Cilvēki tur gribēja dzīvot, cēla mājas, izveidojās ciemati. Tagad tos nabaga ciematus moka. Viegļprātīgi likvidē skolas, bet tas taču ir skaidrs – aiziet skola, aiziet cilvēki. Es mācījos četrgadīgā pamatskolā, tur bija divi skolotāji. Līdz 4. klasei taču vēl nemāca speciālos priekšmetus – bioloģiju, ķīmiju, fiziku, tāpēc nevajag daudz skolotāju. Kāpēc tad mazās skolas jālikvidē? Vai tas tiešām ir izdevīgi? Tāpat nepārtrauktas reģionu reorganizācijas. 1945. gadā Latvijā bija četri „oblastji” pēc Krievijas parauga. Tad tos likvidēja, atgriezās pie apriņķiem un pagastiem. Tālāk nāca rajoni, tad novadi. Taču tā vien šķiet, ka neviens nav papētījis, ko šīs reorganizācijas nodara pagastiem un mazajiem ciematiem. Vēl pāris šādas reorganizācijas, un Latvijas laukos būs tikai krūmāji, meži un pāris lielsaimniecību,” spriež Miķelis Pesse.



1970. gads. Kārtējā zvejnieku kolhozu spartakiādē Engurē Miķelis Pesse pieņem ziņojumu.



1980. gads, Latvijas Zivkopju biedrību centrālās savienības valde, no kreisās H. Kiršs, G. Evels, A. Kenins, H. Šterns, L. Hasmanis, M. Krūmbergs



1980. gada 9. maijs – nodevas laikmetam...



VECO JŪRNIKU STĀSTI

Visvairāk viņam, protams, sirds sāp par zvejniekiem. „Zvejnieku kolhozu laikā bija konkrētas iepirkuma cenas, zvejniekiem nebija jālauza galva, kur likt zivis, par to bija atbildīgi dienesti krastā. Tagad zvejniekam par reņģu kilogramu maksā deviņus desmit centus, un viņam vēl jābūt priecīgam, ka izdevies savas zivis pārdot. Bet tirgū tās pašas reņģes pārdod par 90 centiem vai eiro. Lai pamēģina kāds, piemēram, Dānijā tā darīt!”

Darba gados Zvejnieku kolhozu savienībā tās ilggadējais priekšsēdētājs pamanījies, kā pats saka, savākt krietni daudz tolaik aizliegtās literatūras, pat zvejniecības mēnešrakstus vēl vecajā drukā. Tā vien šķiet, ka viņa rīcībā esošo informatīvo un foto materiālu pietiktu teju nelielam muzejam. Viņa raksti par Latvijas zvejniecības vēsturi regulāri tika publicēti Latvijas zivsaimniecības gadagrāmatās. Miķelis Pesse atzīst – bijusi iecere rakstīt grāmatu, taču šo nodomu nav izdevies realizēt redzes problēmu dēļ.

„Esmu nodzīvojis 88 gadus, jau ceturrtā paaudze aug – divi dēli, pieci mazbērni un nu jau arī mazmazbērni. Viens no dēliem ir gājis manās pēdās, esam ģimenē divi tālbraucēji kapteiņi. Bet ar savu kundzi iepazīnos, kad atnācu uz Rīgu, bija te man tāda attāla radniece, kuru mēdzu apciemot, kā jau viens pats svešā pilsētā nonācis, un viņa bija ieņēmusi galvā mani iepazīstināt ar savu kaimiņieni, labu meiteni. Tā nu mūs tā „neuzkrītoši” iepazīstināja, un nu jau 63 gadi kopā nodzīvoti,” stāsta Miķelis Pesse.

Mūsdienās jurnieku sievietēm droši vien grūti iztēloties, kā bija pirms gadiem piecdesmit, kad gandrīz vienīgā saziņa ar vīru bija vēstuļu sūtīšana un gaidīšana. „Nereti gadījās, ka pats pārbrauca mājās un vēstules atnāca tikai pēc tam. Pa retam jau sūtīja arī radiogrammas, bet tām bieži vien tika sajaukti vārdi, un saņemtais teksts bija pavisam citādāks, nekā domāts. Taču dzīvojām visi vienā ciemā, cits citu pazinām, cits citam palīdzējām, cits citam arī pastāstīja jaunumus. Tā arī tie gadi pagāja,” saka Brigita Pesse. ■

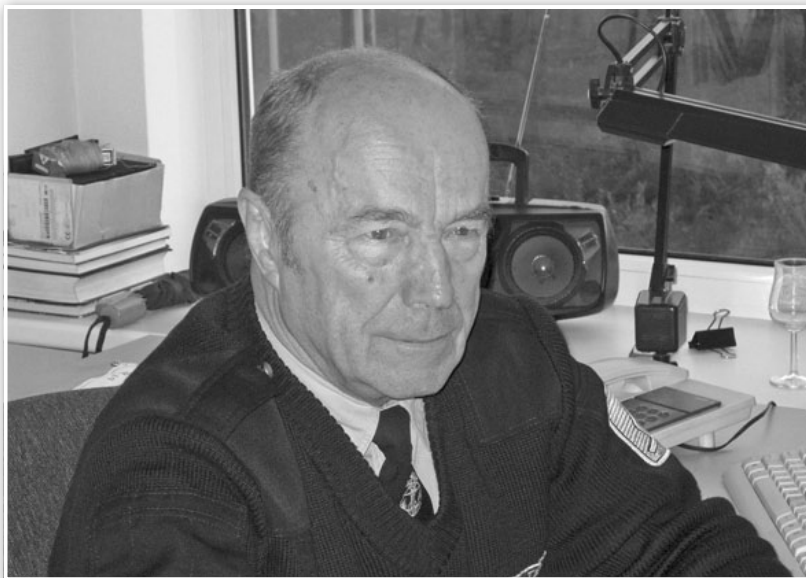
Sarma Kočāne



TIKAI ZINOŠS UN TOLERANTS INSPEKTORS VAR IEMANTOT KUĢINIEKU CIENU

Alfons Spūlis Latvijas Jūras administrācijā strādā kopš tās dibināšanas, uzraugot un kontrolējot kuģus gan darbībā, gan remontā esot. Bet darba gaitas viņš sāka, kuģojot pa Volgu.

„Esmu dzimis Latgalē, Preiļu novada Varkavā. Skolā sāku iet uzreiz pēc kara, tas bija skarbs laiks. Turpat blakus skolai bija ciema padome, tur bija apmetušies miliči un karaspēka vienība, kas cīnījās ar mežabrāļiem. Nereti pie ciema padomes, kur mums bija jāiet garām, zemē bija nolikti nošauti cilvēki – citiem par biedinājumu. Veikalos neko nevarēja nopirkt, māte pati auda, lai visiem būtu, ko mugurā vilkt. Rudenī vērpa, bet pēc jaunā gada istabā ienesa stelles, un tad sākās aušana. Audā arī vadmalu, no kuras šūtās drēbes vilku uz skolu. Vistrakāk bija ar apaviem – ja tos izdevās sadabūt, tad vajadzēja ļoti saudzēt. Uz skolu gājām ar galošām, tās pie kājām piesējām ar šņorītēm. Mana ģimene gan skaitījās tiem laikiem pārtikusi, mums bija divas govīs un viens zirgs – zeme astoņi hektāri, vairāk par vienu zirgu nevajadzēja, bija arī divas cūkas, aitas, sava plaujmašīna





VECO JŪRNIKU STĀSTI



un cita nepieciešamā tehnika," savu stāstu sāk Alfons Spūlis.

Arī Varakavā, tāpat kā citur Latvijā, pienāca kolektivizācijas ēra. „Savāca kopā visus zemniekus, atbrauca *poļitruks* un sāka stāstīt par skaisto dzīvi Krievijā. Taču pēc kara Latgalē bija liels bēgļu pieplūdums no Krievijas, viņi bija gatavi strādāt tikai par uzturu, tāpēc zemnieki labi saprata, ka Krievijā viss nemaz nav tik jauki, kā tiek stāstīts. *Poļitruks* aicina iet parakstīties par iestāšanos kolhozā, bet neviens neiet. Pēc mēnešiem diviem vai trim viss atkārtojās. Bija jau daži slaisti un dzērāji, kuri būtu ar mieru kolhozā stāties, bet pat tie baidījās. Tā nu vienu dienu martā eju uz skolu un redzu, ka pa ceļu brauc ragavas, pilnas ar cilvēkiem un miličiem. Aizeju uz skolu, tur

pasaka, ka stundas nenotiks, sākusies kulaku izvešana. Kādi nu tur kulaki, mūsu pusē jau bija tikai sīkzemnieki, bet rajonam bija plāns, cik cilvēku jāizved, un tas tika pildīts. Pēc tam atkal atbrauc *poļitruks* un saka: tagad visi tautas ienaidnieki, kuri bija pret padomju varu, ir izvesti, tagad jums vairs neviens netraucēs stāties kolhozā. Protams, visi parakstījās.”

Sākumā jau šķitis, ka nekas daudz nemainās. Katrai saimniecībai atstāja pushektāra zemes, vienu govi, bet bija jāiet nostrādāt tā sauktās izstrādes dienas. Alfons atceras, ka tēvam to bijis ap 200, mātei 120, bet mātei darba pietika pašu saimniecībā, tāpēc Alfons pa vasarām sāka strādāt, lai pelnītu mātei izstrādes dienas. „Bija tāda maza ķieģeļu fabričiņa, tur tēvs strādāja, un arī es tur sāku strādāt. Līdz 11. klasei katru vasaru diendienā, tā savas 90 izstrādes dienas mātei sanāca. Starp 11. un 12. klasi aizgāju rakt kūdru, ļoti smags darbs, taču izturēju. Pabeidzu skolu, ko darīt tālāk, nebija ne jausmas. Informācijas nekādas, līdz Rīgai 213 kilometri. Mans brālēns Rīgā bija mācījies poligrāfijas skolā, ieteica arī man, bet es sacīju, ka gribētu kaut kur pakuģot... Brālēns pastāstīja, ka netālu no viņa skolas atrodas Upju kuģniecības skola, lai stājoties tajā! Tā arī iestājos. Tur mācījās gandrīz no visas Padomju Savienības, svarīga bija krievu valoda. Es iestājek sāmenos sacerējuma dabūju četrinieku, bet daudzi krievi divniekus. Taču galvenais, ka biju spēcīgs matemātikā. Tālāk gan tik viegli negāja: krievu valodā rakstīt sacerējumus bija vidusskolā iemācīts, bet ar praktisko runāšanu bija daudz sarežģītāk. Skolā biju tāds kā saimniecības pārzinis, atbildīgais par formas



tērpu un veļas izsniegšanu. Rotas komandieris vaicā, vai visu esmu savācis, es atbildu, ka man nav divu trušu!” smeļ Alfons.

Rīgas upju kuģniecības skolā gan iznāca nomācīties tikai vienu gadu, jo 1957. gadā tika pieņemts lēmums šo skolu izformēt – Latvijā tā esot „neizdevīga”. Daļu kursantu aizsūtīja uz Rostovu pie Donas, citus uz Gorkiju, bet Alfons bija starp tiem, kam vajadzēja doties uz Ribinsku. Tas bija rajona centrs Jaroslavljas apgabalā, Volgas krastā, kur līdz tam darbojās upju kuģniecības tehnikums. Nu tas tika pārvērsts par militāru mācību iestādi. „Ribinska patiesībā bija krimināla pilsēta. Tas bija laiks, kad tika likvidēti „lēģeri”, bijušos ieslodzītos nepierakstīja apgabalu centros, bet rajonu centros – lūdzu! Ribinskā tādu bija savi pieci tūkstoši, pat milicija no viņiem baidījās,” atceras Alfons.

Pirmajā praksē topošais upju kuģu mehāniķis nonāca uz nelielas baržīņas, kas kursēja galvenokārt pa Ribinskas ūdenskrātuvi. „Aizvedam uz kādu pilsētiņu 50 tonnu miltu, maisos pa 70 kilogramiem. Kapteinis saka vietējam sagādniekam, ka jāizkrauj piecu stundu laikā. Sagādnieks mēģina sameklēt krāvējus, bet kur tad tos sadabūsi, nāk atpakaļ un prasa, vai nevaram palīdzēt. Kapteinis atļāva mums, kursantiem, iet palīgā, bet ar nosacījumu, ka jāiztur līdz galam, citādi naudu nesaņemsim. Bija grūti, bet līdz rudenim biju nopelnījis smuku naudu, braucot atvaļinājumā, varēju mammai Maskavā dāvanas sapirkt.”

Skola Alfonam bija jāpabeidz 1959. gadā, bet tieši tad tika izdots jauns rīkojums: uz upju kuģiem jābūt darbu apvienošanai, mehāniķiem vienlaikus jābūt arī stūrmaņiem. Nācās papildus mācīties vēl trīs mēnešus. „Tad beidzot pienāca sadale. Tie, kas mācījās labāk, varēja izvēlēties, kurp doties – uz Volgu, Pečoru, Amūru. Mēs četri izvēlējāmies Kuibiševu, tomēr tāda civilizēta pilsēta! Sēžamies vilcienā, braucam caur



Топольников 1962



СПУЛИС ЯВ-механик

Foto no kuģniecības „Volgotanker” goda plāksnes.



Uz tankkuģa „Vig”.



Maskavu uz Kuibiševu, bet izrādās, ka mums ir norīkojums nevis uz pilsētu, bet gan uz „zavod imeni Kuibiševa”, un tas ir pavisam citur – tur, kur Kama ietek Volgā. Sašļukām, bet neko darīt. Bija aprīlis, Volga vēl bija aizsalusi, mūs uzsēdināja uz ledlauža, kas gāja uz to pusi. Ierodamies svētdienā, neviens nestrādā, ejam, nav ne ceļa, nekā, bet kaut kā atradām kadru daļu, tur bija dežurants, tas mūs aizsūtīja uz debarkaderu (peldoša kuģu piestātne) pārnakšņot. Tur tikai vieni pliki matračī, toties sienas no vienas vietas ar prusakiem, gulējām, bet uguni atstājām ieslēgtu. No rīta atkal devāmies uz kadru daļu, mani nosūtīja darbā uz tankkuģa, kuram bija ļoti pieredzējis kapteinis. Aizeju uz kuģi, un kapteinis saka: paēdiet, parādīsim jūsu kajīti! Iešu pieteikties pie vecākā mehāniķa, nodomāju, bet dzirdu – mani jau izsauc uz *vahtu*! Saku otrajam mehāniķim, ka vēl taču te neko nezinu, bet viņš saka – nekas, motorists visu zina. Pēc diviem mēnešiem jau biju ieturies, man uzticēja palīgdzinēja remontu,” stāsta pieredzējušais mehāniķis.

Taču rīkojums par amatu apvienošanu uz kuģiem nekur nebija pazudis, un pavasarī jaunajiem mehāniķiem nācās kārtot stūrmaņa kvalifikācijas eksāmenu. „Tur mums prasīja speciālo lociju, taču Volga ir trīssarpus tūkstošu kilometru gara, skaidrs, ka visu nevarējām atbildēt. Tā nu tikām pazemināti par vecākajiem motoristiem – stūres vīriem. Taču motoristus tolaik nereti vāca kolhozos – izbijušus traktoristus, un es taču neiešu strādāt kopā ar viņiem! Teicu kapteinim, ka gribu paaugstināt kvalifikāciju. Kārtoju pārbaudījumu un noliku uzreiz uz mehāniķa pirmo palīgu. Pirms tiku pazemināts par motoristu, biju trešais palīgs, tā es otro palīgu „apgāju”! Kuģniecībā bija stingra subordinācija, nu jau mani uzrunāja vārdā un tēva vārdā!” smejas Alfons.

Tālāk jaunais jūrnīks tika aizkomandēts uz Krasnoarmeisku, kur būvēja jaunu tankkuģi „Vig”. Alfons tika iecelts pirmā mehāniķa palīga un trešā stūrmaņa amatā.

„Darbs uz Volgas vismaz sākumā šķita ļoti interesants. Pavasarī mūs dzina iekšā mazajās upēs – Vjatkā un Belajā, ūdens līmenis bija vismaz pieci seši metri virs parastā, bet vasarās vietām govīs brida pāri. Bija tāds gadījums. Gājām ar dīzeļdegvielu uz leju no Ufas. Kuģis bija 113 metrus garš, straume spēcīga. Es stāvēju uz *vakts*, kad atnāca kapteinis un teica, lai eju paēst, kamēr pusdienas nav atdzisušas! Tā nu sēžam un ēdam, bet te uzreiz kuģis samazina gaitu, nodziest uguns. Tas nozīmē, ka kuģim, samazinot gaitu, atslēgušies zemvārpstu ģeneratori. Automātiski vajadzēja ieslēgties elektrostacijas dīzeļģeneratoram. Vecākais mehāniķis, kurš arī pusdienoja, lec augšā, skrien uz mašīntelpu, es – uz komandtiltiņu. Ieraugu, ka kapteinis un locis ieķērušies stūres ratā un mēģina to pagriezt, bet kuģis iet krastā! Tā arī uzlīda ar priekšgalu krastā, gals uzlicās uz augšu, dīzeļdegvielas šalts gaisā, labi, ka nebija benzīns! Vēlāk noskaidrojās, ka dīzeļģeneratoram, kam vajadzēja nostrādāt, motorists bez saskaņošanas ar komandtiltiņu mainījis eļļu un dīzeli atslēdzis. Tomēr tā vēl būtu pusbēda, jo



Notiek laivu pārbaudes.

bija avārijas akumulatori, kam vajadzēja nodrošināt stūres un galveno dzinēju distances vadību apmēram desmit minūtes, bet akumulatori nenostrādāja. Atklājās, ka ziemā akumulatoros saliets nevis destilēts, bet gan turpat no upes pasmelts ūdens. Kapteini atbrīvoja no amata, vecāko mehāniķi atstādināja uz trim mēnešiem, bet īsto vainīgo iesēdināja uz diviem gadiem. Kuģis nonāca remontā, bet mani aizkomandēja uz citu tankkuģi. Ziemā diplomējos uz vecākā mehāniķa amatu. Nākamajā pavasarī bija mehāniķa amata vakance, bet es satiku pazīstamu kapteini, kurš uzaicināja mani pie sevis par mehāniķa pirmo palīgu un pirmo stūrmani. Viņš gribēja pirmais tikt uz Volgas gan par kapteini, gan vecāko mehāniķi, kaut gan viņam nebija nekādas sajēgas par mehāniķa darbu. Viņš skaidri pateica – tu man esi vajadzīgs kā mehāniķis! Tu ko, es taču esmu tikai trešais stūrmanis! Nekas, nokārto tikai papīrus, es tev palīdzēšu tikt galā, viņš sacīja. Izturēju zināšanu pārbaudi un sāku strādāt. Viss gāja labi, kamēr braucām no Kuibiševas uz Maskavu un atpakaļ, to maršrutu labi zināju, bet rudenī mūs pārlika no Astrahaņas uz Maskavu, un Volgas lejasdaļa man bija sveša. No sākuma kapteinis cītīgi nāca palīgā, bet pēc tam vairs ne. Viss jau būtu labi, ja visas bojas un vadlīnijas vienmēr degtu, bet tā jau tas nebija,” atceras Alfons Spūlis.

Sešos gadus, kas pēc kuģniecības skolas beigšanas bija jānostrādā pēc norīkojuma. Alfons pabija uz vairākiem tankkuģiem, bet tad izlēma, ka laiks atgriezties mājās, Latvijā. Taču izrādījās, ka tas nav tik vienkārši, neesot, ko likt vietā! Laiku pacīnījies, Alfons aizrakstīja Kuibiševas prokuratūrai, ka viņam neļauj atbrīvoties no darba. Drīz vien no Kuibiševas pienāca rīkojums – atbrīvot nekavējoties!



VECO JŪRNIKU STĀSTI



Alfons kopā ar kundzi.

„Atgriezos Rīgā, man piedāvāja darbu uz kāda pētniecības kuģa, bet es domāju: nē, jūrā braukt gan negribu, man ir 28 gadi, būtu laiks ģimeni dibināt. Ar savu kundzi Skaidrīti iepazinos Poligrāfiķu klubā, dančos. Aizgāju meklēt darbu uz Upju kuģniecību, tur man saka: jūsu diplomam atbilstoša kuģa mums nav, bet ir „Moskvič” tipa ekskursiju kuģītis. Atnāks „Meteors”, būsiet pirmais kandidāts. „Meteoram” sekoja „Raķete”, kur Alfons strādāja par mehāniķi – maiņas kapteini. Ar „Raķetes” tipa kuģiem braukt bija grūti, jo stūres māja atradās kuģa pakalgalā, bet priekšgals braucot pacēlās uz augšu, stipri apgrūtinot redzamību. Sekoja „Voshod” tipa kuģu ēra. Pirmajam šādam kuģim Alfons pats brauca pakaļ uz Feodosiju. Darbs bija smags, pēdējo gadu nācās atrādāt 12 stundas dienā bez maiņas. Tā tas turpinājās līdz pat 1991. gadam.

1991. gadā Alfonom Spūlim piedāvāja Upju kuģu reģistra inspektora darbu, viņš bija piemērotākais kandidāts, jo zināja latviešu valodu! „Aizbildinājos, ka reģistra darba specifika man ir pilnīgi sveša. „Tu taču esi mehāniķis ar 30 gadu darba pieredzi, pats savām rokām esi remontējis kuģus, tagad pārbaudīsi citu darba kvalitāti, pārējo izlasīsi reģistra grāmatās,” man atbildēja. Izaicinājums tika pieņemts.

Darbu sāku ziemā, tobrīd dokos gāja vajā kuģu remonts. Atnāk *prorabs* un sauc skatīties baržas remontu. Es ar to nebiju saskāries, bet nevarēju jau atzīties. Aizeju, skatos, prasu: bet vai jums ir apšuves atlikušā biežuma mērījumi? Man galvenais bija laiku novilcināt, pēc tam gāju uz kantori, skatījos, pētīju, kam tur īsti jābūt.”



Par Upju kuģu reģistra inspektoru nostrādāju vienu gadu. Tad Staņislavs Šmulāns sāka veidot „savu kantori” – Latvijas Kuģu reģistru – un uzaicināja mani pie sevis. Kuģu reģistra sastāvā bija arī Tehniskā inspekcija, kurā sāku strādāt. Viss bija jāizstrādā no nulles – jaunas apliecības, veidlapas un savi noteikumi, kā arī jāturpina pārbaudīt kuģus. Inspekcijā sākumā bijām tikai divi darbinieki,” atceras inspektors.

Izveidojot Latvijas Jūras administrāciju, Kuģu reģistrs tika iekļauts tās sastāvā un izveidota atsevišķa Kuģošanas drošības inspekcija. „Sākām braukāt un izvērtēt zvejas floti. Īpašniekiem naudas nebija, tādēļ viņi neko nedarīja, tikai centās inspektoriem jaukt prātu. Bija tāds gadījums Mērsragā: kuģis vakarā vēl stāvē pie piestātnes, bet no rīta vairs nav, izrādās, nogrimis! Izkritis gabals no kuģa apšuvuma, kaut kāds velmējuma defekts. To nu neviens nevarēja paredzēt. Labi vēl, kas tas notika pie steķa, nevis jūrā! Cīņa ar kuģu kapteiņiem nereti bija smaga – kaut vai par glābšanas plostiņiem. Plostiņš nepareizi piesiets, bet kapteinis met ar roku – tas taču sākums! Bet, ja notiek nelaime, plostiņš neuzpeldēs jeb neatvērsies! Inspekciju laikā vienmēr ir jāizvērtē, kas ir būtiski, kas apdraud kuģa un cilvēku drošību. Jaunie nereti meklē „blusas”, bet būtisko neredz. Izpratne jau rodas tikai līdz ar pieredzi. Skaidrs, ka inspektors uz kuģa nav tas cilvēks, kuru sevišķi gaida. Ir jābūt ļoti tolerantam un zinošam. Atklājot trūkumus, ir jāmāc paskaidrot, kāpēc ir būtiski tos novērst, bet tas jā dara mierīgi un korekti. Gadās, ka kapteinis vai vecākais mehāniķis nezina, kā problēmu atrisināt. Inspektora prestižs celsies, ja spēs dot vērtīgus padomus, taču to nekad nedrīkst darīt tā, lai kapteinis vai kuģu īpašnieks justu attieksmi, kas saka: es, inspektors, te esmu galvenais, bet tu neesi nekas! Tikai zinošs un tolerants inspektors var iemantot kuģinieku cieņu. Es to zinu, 23 gadus, kuģus kontrolējot, esmu apēdis suni ar visu asti!” saka Alfons Spūlis.■

Sarma Kočāne



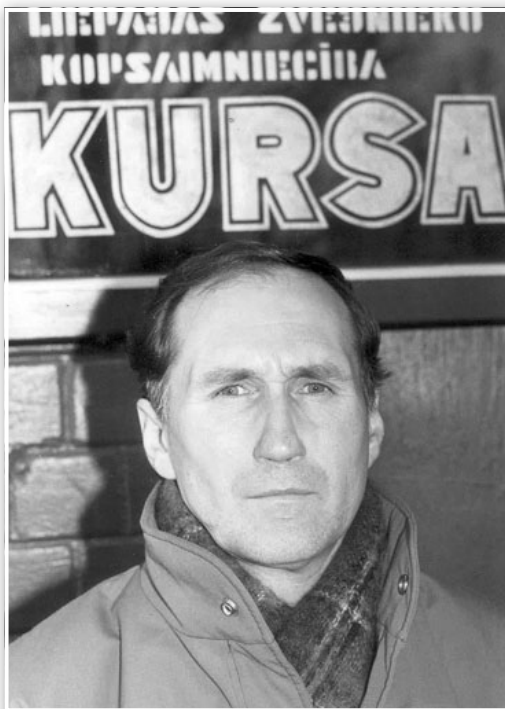
ALEKSANDRS ŽUKOVŠ – UKRAINIS AR LATVIJU SIRDĪ

„Mans sapnis bija lidot! Stājos aviācijā, taču netiku. Gāju uz jūrskolu!” tā savu stāstu sāk Aleksandrs Žukovs. Viņš atceras, ka arī jūrskolā uzreiz nav uzņemts, jo viņam konstatēts paaugstināts asinsspiediens. Pašam tas šķitis dīvaini – kā nekā sportists, airētājs jau ar pieredzi. Ģimene dzīvojusi nabadzīgi, un Aleksandrs cieši apņēmis, ka nākamajā gadā jūrskolā jāiekļūst. 1961. gadā viņš Liepājas jūrskolu beidza ar izcilību.

VARĒTU PAT BŪT MERKELES VIETĀ!

„Patiesībā es esmu Latvijas okupants, tikai ne no krievu, bet no vāciešu puses! Mani, pavisam mazu puiku, vācieši kopā ar mammu izveda no Kijevas un gribēja vest uz Vāciju. Pa ceļam Baltkrievijā vilcienam uzbruka, labi, ka palikām dzīvi. Vācieši mūs pameta Liepājā. Vēlāk gan viņi man samaksāja kompensāciju. Un

pamatoti! Ja būtu mani aizveduši līdz Vācijai, tad es ar savu *hohola* raksturu tagad varbūt būtu Merkeles vietā! Visu dzīvi esmu līdis uz tribinēm, lai panāktu taisnību! Biju jau labi gados, kad sapratu, ka viens nav cīnītājs. Tautas frontes laikos mani ievēlēja padomē. Es tur gāju ar visu sirdi un dvēseli!





Domāju – Latvija ir neliela valsts, mēs ātri vien tiksim uz pekām! Kas to deval! Bija laiks, kad Liepājā gribēja celt gāzes termināli, bet *zaļie* iejaucās, un tā arī palika. Tagad visi kož pirkstos. Kad pārdeva lielveikalu „Kurzeme”, es atkal mēģināju cīnīties, bet tik un tā atdeva tiem, kam vajadzēja atdot. Pat Latvijas pilsonību man nācās dzemdēt ilgāk nekā mammai bērnu – 10 mēnešus! Kāpēc? Man tur pajautāja, kas bija jūrniecības pamatlicējs Latvijā. Es teicu – hercogs Jēkabs un Pēteris Pirmais! Man saka – nē, Valdemārs! Visu cieņu Valdemāram, bet vai tad pirms viņa nekā nebija? Nu jā, bet mums pieņemts, ka Valdemārs. Es saku – vēsture jau nav atkarīga no tā, kā ir pieņemts! Tā mēs strīdējāmies. Taču es biju viens no pirmajiem Liepājā, kas naturalizācijas kārtībā saņēma pilsonību. Vēl padomju laikos, kad viss bija jāraksta krieviski, bija tomēr dažas iestādes, kur dokumenti, piemēram, defektu akti, bija jāaizpilda latviski. Cilvēki nāca pie manis, lai palīdzu uzrakstīt. Es teicu – nu kā jums nav kauna! Latvieši, bet nākat pie manis, pie ukraiņa, lai pamācu latviski rakstīt!” tā Aleksandrs.



Aleksandrs laivā pirmais.



Liepājas sportisti, Aleksandrs pirmais no kreisās.



„Grif” – pirmais kuģis, uz kura Aleksandrs nonāca prakses laikā, mācoties Liepājas jūrskolā.

GRIBĒJA MANI AIZSŪTĪT UZ ZIEMEĻIEM

Pēc jūrskolas beigšanas Aleksandrs sāka strādāt hidrogrāfijas dienestā, kas tolaik atradās karaspēka daļā. „Taču es, kā jau sportists, vairāk braukāju uz „sboriem”. Man teica: puika, vai nu tu strādā, vai mēs tevi atlaižam! Ar airēšanu sāku nodarboties četrpadsmit gadu vecumā, pirms tam nodarbojos ar sporta vingrošanu, bet, tā kā dzīvojām pie ezera, airēšana nevarēja izpalikt. Sešpadsmit gadu vecumā pirmo reizi startēju LPSR spartakiādē. 1959. gadā izpildīju sporta meistara normu, oficiāli man to nosaukumu gan piešķīra tikai 1961. Esmu bijis desmitkārtīgs Latvijas čempions, Tautu spartakiādē izcīnīju godalgotu vietu,” palepojas Aleksandrs.



1978. gadā uz kuģa „Pededze”, Aleksandrs – pirmajā rindā pirmais no kreisās.

„1964.gadā sāku strādāt Kuģniecībā, uz kuģa „Ludza”. Skatījos motorists, taču faktiski strādāju par virpotāju. Kad Kuģniecībā sāka organizēt tankkuģu floti, sauskraivniekus atdeva igauņiem. Es aizgāju līdz – kā inventārs! Nostrādāju Igaunijā trīs gadus par mehāniķi, kā komjaunatnes sekretārs vēl dabūju Igaunijas CK godarakstu. Tagad igauņi man pensiju maksā! Cepuri nost – paši mani sameklēja! Taču laiks gāja, apprecējos, piedzima dēls, un es nolēmu, ka jānāk krastā un dēls jāaudzina. Sāku strādāt sadzīves pakalpojumos par mehāniķi. Taču tad izrādījās, ka man jāiet armijā! 28 gadu vecumā! Kā tad tā? Izrādījās, ka esmu rezerves virsnieks, jo jūrskolā mums bija kara zinību apmācība, turklāt augstā līmenī. Tā nu man uzlika uzplečus, nekur nespruksi. Nodienēju trīs gadus, gribēju demobilizēties, bet man saka – nē, mums tādi virsnieki ir vajadzīgi! Sūtīsim tevi uz tālajiem ziemeļiem. Nu tā tik vēl trūka, ko es tur esmu pazaudējis?! Tā mani četrus mēnešus mocīja, kamēr beigās palaida. Vēlāk, kad jau strādāju „Kursā”, man bija labs kaimeņš. Viņš vienreiz mani sauc, esot attaisijis labu konjaku. Aizeju, skatos, viņš sēž zaļā virsleitnanta formā. Es saku, lai pagaida. Aizskrēju mājās, uzvilku savu jūras flotes virsnieka formu. Tā abi pasēdējām un iedzērām!”

JŪRSKOLA IZAUDZINĀJA – TAGAD JĀPALĪDZ

Pēc armijas Aleksandrs 1971. gadā sāka strādāt par kuģu mehāniķi zvejnieku kolhozā „Boļševiks”, kas vēlāk pārtapa par akciju sabiedrību „Kursa”. „Strādāju uz zvejas kuģiem. Nonācu uz kuģa „Inciems”. Reiz nākam no zvejas, un man saka, ka jānodrošina tāds aukstums, lai zivis nebojājas. Es prasu: cik jums vajag?



Man atbild: cik vari! No-
nākam ostā, tur zivis
neņem pretī, jo visas sa-
salušas. Es esot vainīgs!
Kā es varu būt vainīgs?
Man teica – tik aukstu,
cik var, es biju sasaldējis
līdz mīnus diviem. Bet
uz kuģa neviens tādus
brīnumus nebija pierē-
dzējis, aukstums nekad
nebija pārsniedzis kā-
dus plus piecus grādus,”
atceras mehāniķis.



Atpūtā Griekijā.

Pabijis par vecāko
mehāniķi, par kuģu mehāniskā dienesta priekšnieku, viņš savas darba gaitas
„Kursā” beidza jau kā akciju sabiedrības padomes priekšsēdētājs.

1995. gadā Aleksandrs Žukovs sāka strādāt Latvijas Jūras administrācijā –
vispirms par ugunsdrošības inspektoru, bet no 1997. gada par Kuģošanas
drošības departamenta kuģu kontroles vecāko inspektoru. „Nu jau pēdējos
gadus vairs esmu tikai pusslodzes inspektors, saskaņā ar vienošanos man gadā
būtu jāpārbauda 10 kuģu, bet patiesībā sanāk vairāk. Ja kuģu īpašnieki prasa
un priekšniecība sūta, tad lidoju atjaunot kuģošanas spējas apliecību tur, kur
nu kuģi tobrīd atrodas – uz Reikjavīku, Laspalmasu.”

Aleksandra dēls gāja bojā 32 gadu vecumā, taču palika mazmeita, kurai
tagad jau 15 gadu. Aleksandra meitai, kura strādā par zobārsti, ir astoņgadīgs
dēlēns un sešgadīga meitiņa. „Meita reizēm brīnās: tā mazā brūk lielajam virsū!
Nu kur tas redzēts! Ar tevi un brāli bija tieši tāpat, es saku, gēni vainīgi!”

Septiņdesmit piecu gadu vecumā Aleksandrs joprojām ir mozs un aktīvs.
Ja nepieciešams, viņš brauc uz Rīgu, lai pieņemtu kvalifikācijas eksāmenus
Jūrnieku reģistrā. „Jābrauc ir, kapteiņu, kas pieņem eksāmenus, tur daudz, bet
mehāniķu maz. Liepājas Jūrniecības koledža arī mani uzaicināja pie sevis, tagad
es koledžas mācību centrā mācu SOLAS un ugunsdrošību. Tur nāk jau pierē-
dzējuši jūrnieki, viņiem makaronus bāzt ausīs nevar. Trīs mēnešus pats cītīgi
gatavojos, lai sāktu lasīt lekcijas. Bet neko darīt, koledža jau patiesībā ir tā pati
mana jūrskola, tā mani izaudzināja, tagad jāpalīdz!” saka Aleksandrs.■

Sarma Kočāne



ARKTIKA RĪGAS JŪRAS LĪCĪ

Tas notika tajos laikos, kad Latvijai vairs nebija ledlauža „Krišjānis Valdemārs” un vēl nebija ledlauža „Varma”. Bija tikai ostas ledlauzītis „Lāčplēsis”, kas ar saviem 650 ZS labi tika galā ar kuģniecības nodrošināšanu Rīgas ostā. Tā nu gadījās, ka 1949. gada bargajā ziemā Rīgas jūras līcī Latvijas jūras kuģniecības trīs kuģi līdz Rīgai netika, jo iestrēga ledus krāvumos Mērsraga rajonā. Aukstā februāra vakarā ledlauža „Lāčplēsis” kapteinis A. Brengulis saņēma no ostas dispečera rīkojumu ātri sagatavot „Lāčplēsi” izešanai jūrā, lai atbrīvotu iestrēgušos kuģus no ledus gūsta. Pēc komandas un produktu papildināšanas „Lāčplēsis” kapteiņa A. Brenguļa un vecākā stūrmaņa E. Kelles vadībā atgāja no ostas flotes piestātnes, lai atgrieztos savā bāzē tikai pēc mēneša. Stāsta Elmārs Kelle.

Izejot pa jūras vārtiem, tūlīt redzējām, ka joki mazi – „Lāčplēša” korpuss jūtami uzņēma ledus triecienus un mūsu gaitas ātrums manāmi samazinājās. Bijām spiesti iet ar maksimālo jaudu, lai kaut cik pieklājīgi virzītos uz priekšu. Bieži mainījām kursu, lai izvairītos no ledus sablīvējumiem. Gaisa temperatūra bija mīnus 20 grādu, tātad ledus biezums varēja arī palielināties.

Beidzot uz rīta pusi sasniedzām kuģus, kuri, sagriezušies dažādos virzienos, stāvēja ledū kādu pusjūdzi cits no cita. Pēc apspriešanās ar iestrēgušo





Elmārs Kelle.

kuģu kapteiņiem tika nolemts: tā kā „Lāčplēsis” atpakaļceļu līdz Rīgai nevarēs veikt, jo ledus apstākļi kļūst arvien smagāki un piedevām „Lāčplēsim” drīz beigsies ogļu krājumi, jāgaida lielāka ledlauža palīdzība. Strādājot gandrīz 24 stundas, ar lielām grūtībām savedām kuģus tuvāk kopā, tālāk no ledus krāvumiem.



Kapteinis A. Brengulis.

Laužot ceļu, notika sadursme ar tvaikoni „Daugava”, kurš mums sekoja: apejot ledus krāvumus, „Lāčplēsis” pagrieziena iestrēgā, „Daugava” nespēja laikā apstāties un ar minimālu gaitu ietriecās „Lāčplēša” bortā. Laimīgā kārtā borts bija ielauzts virs ūdens līmeņa (pateicoties tam, ka „Daugavas” priekšgals bija ovāls un tvaikonis bija bez kravas). Vienīgā nelaime, ka tieši tajā vietā atradās „Lāčplēša” virtuve un tieši tajā brīdī pavāre gatavoja pusdienas komandai. Brīnumainā kārtā viņai izdevās no nelūgtā viesā aizbēgt, kas gan neizdevās ledlauža plītij un katliem. Labi, ka mūsu pirmās palīdzības aptieciņā bija baldriāna pudelīte, kas ātri vien nomierināja pavāres drebošās rokas un kājas.

Ar to „Lāčplēša” iespējas bija izsmeltas – kuģa dzīvības uzturēšana tuvojās beigām. Produktu, kuri tajā laikā bija uz „kartīnām”, uz ledlauža nebija



VECO JŪRNIKU STĀSTI



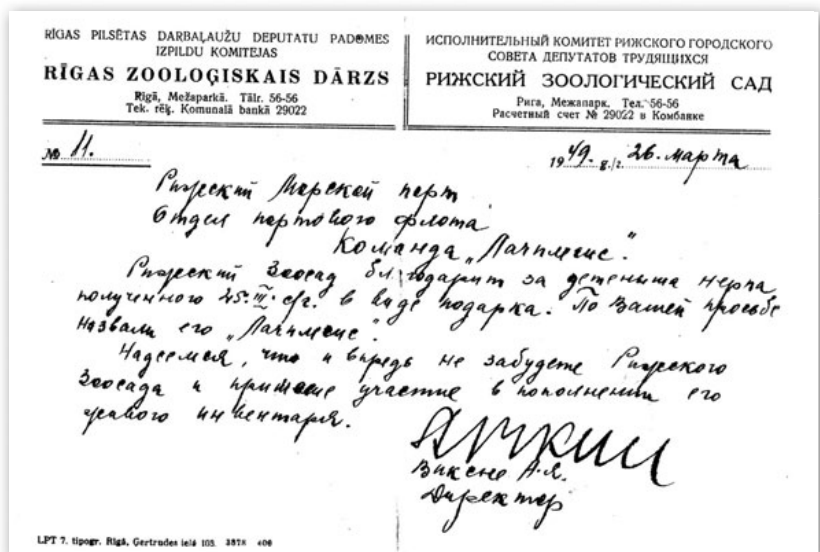
pietiekami, arī apkalpe nebija pilnā sastāvā, jo tik ātri to nebija iespējams nokomplektēt. Sakarā ar to kuģi tika novietoti drošās pozīcijās un „Lāčplēsis” ar ielauztu bortu iekārtojās turpat netālu. Komanda par sarežģītajos ledus apstākļos paveikto grūto darbu saņēma no kuģu kapteiņiem pateicību. Minētais negadījums ar tvaikoni „Daugava” vēlāk ostas kapteiņa administrācijā tika novērtēts kā *force majeure* ledus apstākļos.

Ostas administrācija solīja, ka drīz atnāks spēcīgs ledlauzis „Aļoša Popovič” ar ogļu baržu, jo ogles bija vajadzīgas

visiem, bet „drīz” izvērtās gandrīz mēneša garumā. Sakarā ar jaunajiem apstākļiem „Lāčplēsis” bija visbēdīgākajā stāvoklī – steidzami vajadzēja ogles un produktus. Taupīšanas nolūkā viens no diviem tvaika katliem tika izslēgts un ūdens no katla izsūkņēts, lai 20 grādu salā nesasaltu.

Ja būtu galēja nepieciešamība, pārtiku mums solīja aizdot blakus stāvošie kuģi. Tomēr nolēmām cilvēku labā sagūstīt kādu roni, kuri lielā skaitā klejoja pa ledu mūsu tuvumā. Noķērām divus ronēnus un vienu pamēģinājām ceptā veidā (pavāre šim nolūkam bija mobilizējusi visus kuģa sīpolu, piparu un garšvielu krājumus). Otru ronīti paturējām uz kuģa, barojām ar noķertajām zivīm un, atgriezušies Rīgā, nodevām zoologiskajam dārzam. Zoodārza direktors ronīti nosauca par Lāčplēsi un pasniedza mums rakstisku pateicību par dāvanu.

Tā ritēja dienas, atrodoties diezgan bezpalīdzīgā stāvoklī un gaidot solīto palīdzību. Laimīgā kārtā atradās šaha dēlītis ar visām figūrām, un mēs sarīkojām šaha turnīru „Rīgas jūras līcis”. Potenciālais uzvarētājs jau grasījās ar matu pabeigt spēli, kad gandrīz pienāca „mats” visiem spēlētājiem, jo pēkšņi „Lāčplēša” korpuss nodrebēja un kā pēc mīnas sprādziena palecās kādu metru ārā no ūdens, no ledus skāvieniem. Pirmajā brīdī iedomājāmies, ka mums pa apakšu



izgājusi zemūdene, citi pūlējās pierādīt, ka tā bijusi kāda iemaldijusies valzivs.

Pirmais no izbīļa attapās vecākais mehāniķis, kurš, visus nomierinādam, pastāstīja, ka paši vien esam vainīgi, jo, kā zināms, Rīgas jūras līcī ne valzvis, ne citi ūdens briesmoņi līdz šim nav manīti. Iemesls notikušajam bija tas, ka ledlauzim par vienu metru bija samazinājusies iegrimē, jo no viena tvaika katla bija izsūkņētas dažas tonnas ūdens, kas manāmi samazināja „Lāčplēša” svaru, tādēļ kuģa korpuss atbrīvojās no ledus žņaugiem un ieņēma daudz mierīgāku stāvokli. Ar vārdu sakot, iedarbojās viens no fizikas likumiem.

Drīz vien pienāca diena, kad saņēmām pirmo pārtikas sūtījumu. Parādījās neliela lidmašīna un ar izpletni nometa pāris pārtikas maisu.

Mēs naivi cerējām, ka mums, ledus gūstekņiem, atsūtīs šokolādes kilogramus, spēka raušus un citus gardumus, jo bijām aizmirsuši, ka turpinām dzīvot „kartīņu sistēmā”. Tomēr jāsaka, ka bijām laimīgi arī par atsūtīto, jo pavāre tagad varēja gatavot ēdienus, ko kādu laiciņu bijām aizmirsuši. Turpmākajās dienās nelielās lidmašīnās ar „garām kājām” nosēdās tieši uz ledus mūsu improvizētajā aerodromā. Visi kuģi tika apgādāti ar vajadzīgo, jo mūsu „lidlaukā” lidmašīnas ieradās regulāri. Tika apgādāti vairāk nekā 100 cilvēku.

Izrādījās, ka mūsu ledus epopejas laikā, 12. martā, notiek PSRS Augstākās padomes vēlēšanas. Sakarā ar šo notikumu visi kuģi tika apgādāti ar vēlēšanu biļeteniem, propagandas materiāliem, lai visiem būtu skaidrs, par ko jābalso. Šim valsts nozīmes notikumam par godu ar lidmašīnas pilotiem nodibinājām draudzīgas attiecības, kuras vainagojās ar izciliem panākumiem: lai vēlēšanas notiktu svinīgā atmosfērā un skaidrāk norisētu mūsu vēlēšanu biļetenu nogādāšana



VECO JŪRNIKU STĀSTI



atvestajās urnās, tikām apgādāti arī ar kādu stiprāku dzērienu.

Turpmākajās dienās garlaikoties nenācās – gatavojamies operācijai „kuģa bunkurēšana ar ragavu palīdzību”. No dēļiem izgatavojām kaut ko līdzīgu ragavām, kuras tīri labi slidēja pa ledu ar ogļu kravu, ko mums „aizdeva” tuvāk stāvošais kuģis. Bunkurēšanu ledus apstākļos veicām, lai iedarbinātu otru tvaika katlu un tiktu līdz Rīgai, kad ieradīsies ilgi gaidītais ledlauzis.

Beidzot marta beigās ledlauzis „Aļoša Popovič” ar ogļu baržu tauvā ieradās mūsu rajonā. Tika

nolemts, ka visi trīs kuģniecības kuģi tūlīt sāks papildināt ogļu krājumus no piegādātās baržas un ledlauzis „Aļoša Popovič” pa to laiku palīdzēs „Lāčplēsim” tikt līdz Rīgai, jo pašam ledlauzim arī bija vajadzīgs steidzams remonts. Pēc tam tas atgrieztos, lai vestu pārējos kuģus uz Rīgu. Ieejot Daugavā, ar kuģa taures skaņām atvadījāmies no ledlauža „Aļoša Popovič”. Mēs uzņēmām kursu uz Ostas flotes bāzi, bet „Aļoša Popovič” uz Mīlgrāvja kuģu remonta darbnīcu.

Pēc dažām dienām „Aļoša Popovič”, veicis vajadzīgo remontu, devās atpakaļ jūrā, lai palīdzētu atstātajiem kuģiem turpināt ceļu uz Rīgu. Tomēr liktenis bija lēmis šai mēnesi ilgajai ledus epopejai Rīgas jūras līcī beigties traģiski.

Pagājis garām Daugavgrīvas bākai, „Aļoša Popovič” jau pēc dažām jūdzēm iekļuva ledus sastrēgumā, kur kuģa korpuss tika smagi bojāts, kā rezultātā kuģis nogrima. Laimīgā kārtā apkalpei pietika laika atstāt grimstošo kuģi un nokļūt uz ledus.

Ledlauzis „Aļoša Popovič” pēc ilgāka laika tika izcelts no jūras dzelmes un pēc remonta nosūtīts darbā uz Tālo Austrumu kuģniecību.

Tāds bija Rīgas jūras līcis un notikumi pirms 66 gadiem.■



PAR CEĻU UZ JŪRU, IZSPIEDĒJIEM OSTĀS ĪŅ ARESTU KANĀDĀ

Ar kapteini Leonīdu Dedovu tiekamies „Latvijas kuģniecības” pensionāru un invalīdu biedrības „Enkurs” telpās. Leonīds sarunā iesaista vēl divus kapteiņus – Viktoru Saveljevu un Aleksandru Kostrikovu, un vecie jūras vilki vispirms izklāsta savu bēdu: visticamāk, no nākamā gada biedrībai vairs nebūšot savu telpu, jo nebūšot, kas tās finansē. Bet, kad sākam runāt par viņu jaunību, par to, kā kļuvuši par jūrniekiem un kas garajā darba mūžā pieredzēts, vīri labprāt atceras dažādus komiskus un kuriozus atgadījumus.

BRAUCU UZ VIĻA LĀČA PILSĒTU

„Esmu no sādžas Smoļenskas apgabalā, biju vēl pavisam mazs puisielis, kad uz vecāku jautājumu, kas būšu, kad izaugšu, vienmēr ar lielu pārliecību esot atbildējis: „Budu molakom!” Beidzu skolu un ieraudzīju paziņojumu, ka Rīgas jūrskola uzņem kursantus. Skaidrs, ka jābrauc, kā nekā ārzemes! Mēs bijām pieci, kas gribējām doties uz Rīgu, taču galu galā iestājās tikai es viens. Un patiesībā jau tā Rīga nemaz nebija tik tālu!” nosmej kapteinis Kostrikovs.

„Mans tēvs bija kara jūrnieks, viņš kara laikā izglābās no sabombardēta kuģa, un mamma uzskatīja, ka jūra – tas ir ļoti bīstami. Tādēļ mani gatavoja par mežsaimnieku, jau pēc 8. klases pa vasarām strādāju vietējā mežniecībā. Mani aizsūtīja uz Mežsaimniecības akadēmiju, bet es pa kluso iestājās Makarova augstākajā jūrskolā. Rīgā pirmo reizi nonācu 1. kursa prakses laikā. Rīga mani ļoti pārsteidza un saviļņoja, tā bija pilsēta, kas vienkārši nevarēja nieepatīkties! Bet Latvija augstu kotējās, te strādāt varēja tikt tikai vislabākie! Arī es esmu nācis no vienkāršas lauku skolas, mēs tai gadā bijām ap 100 absolventu, bet augstskolās neiestājās tikai četri. Mūsu skolotāji lielākoties bija disidenti, represētie, kas bija izsūtīti „aiz 101. kilometra”. Izglītoti, ļoti augstas klases pedagogi! Visi stalti, ar stingru stāju, un arī mēs tā tikām audzināti,” savus skolas gadus atceras kapteinis Saveljevs.



Kuģa apkalpe gatavojas sagaidīt Jauno gadu. Centrā – kapteinis A.Kostrikovs.



„Es nāku no dziļa nostūra, no sādžas Udmurtijā. Mācījos pie petrolejas lampas, bet mani vecākie brāļi skolas uzdevumus vēl gatavoja pie skalu uguns. Nebija, protams, ne radio, ne televīzijas, lielākais prieks bija lasīt grāmatas. Man ļoti patika grāmatas par stipriem un drosmīgiem ļaudīm, viens no mīļākajiem autoriem bija Vilis Lācis – „Zvejnieka dēls”, „Uz jauno krastu”. Tās lasot, man radās cieņa pret cilvēkiem, kas strādā grūto jūrnieka darbu. Bet mums bija ļoti labs fizikultūras skolotājs, kurš vienmēr mācīja mums būt vīrišķīgiem un godīgiem. Es arī gribēju iestāties fizikultūras institūtā, bet, tā kā kara dēļ skolu beidzu ar nokavēšanos, mani varēja paņemt armijā. Kara komisariātā teica – ja gribi mācīties augstskolā, tad tikai militārā, un parādīja sarakstu ar augstskolām, kurās es varētu iestāties. Negribēju stāties militārā skolā, bet tad ieraudzīju, ka sarakstā ir arī Rīga, un uzreiz nolēmu – jābrauc, tā taču ir Viļa Lāča pilsēta, es nekā citādi uz turieni netikšu! Tā arī atbraucu, bet nolēmu izkrist eksāmenos, lai nebūtu jāstājas militārā augstskolā,” stāsta kapteinis Dedovs.

VESELS SPAINIS AR KOMPOTU!

Skaidrs, ka Leonīdam armijā bija jāiet tik un tā. „Devos uz kara komisariātu Rīgā, jo zināju, ka tā man ir iespēja šajā pilsētā atgriezties. Dienēju sakarniekos, tas man vēlāk dzīvē ļoti noderēja. Atgriezies Rīgā, taču pierakstu dabūt nevarēju, jo man nebija darba, bet darbu nevarēju dabūt, jo nebija pieraksta. Apmetos pie viena dienesta biedra, un tad ieraudzīju sludinājumu, ka vajag cilvēkus darbam zvejas flotē. Man naudas nebija nemaz, no drauga dzīvokļa Bolderājā *pa zaķi* aizbraucu uz Vecmīlgrāvi, bet atpakaļ gāju kājām... Taču darbā mani pieņēma. Ostā ienāca zvejas kuģis, uz kura biju norīkots. Mani sagaidīja bocmanis. Visi ēda pusdienas, un uz galda bija spainis ar kompotu! Es neko tādu nebiju redzējis – armijā kompotu deva četras reizes gadā, uz svētkiem, bet te – vesels spainis, dzer, cik gribi! Pēc tam visi jūrnieki saņēma algu un pazuda. Pavārs man pirms tam parādīja – te mums stāv cukurs, te sviests, gan jau nepazudīsi! Nepazudu arī – nāca zvejas kuģi ar zivīm, es aizgāju pie viņiem, man iedeva zivis un es tās cepu sviestā!”

Tā sākās Leonīda Dedova darbs zvejas flotē. Viņš neslēpj – darbs bija ļoti smags, toties pašam bijis prieks un gandarījums, ka var to izturēt. „Taču laiks gāja, un es sāku domāt, vai tiešām līdz piecdesmit gadiem neko citu nedarišu, kā tikai vilkšu zivis? Skolā labi mācījos, mums bija lieliski skolotāji, karu izgājuši. Es tikai vēlāk sapratu, cik ļoti viņi mīlēja darbu un savu priekšmetu. Kad ģeogrāfijas skolotājs rādīja kartes un stāstīja par dažādām zemēm, es bieži vien domāju – vai es tur kādreiz varēšu nokļūt? Un tā nu reiz, atgriežoties krastā, satiku savu pirmo bocmani, kurš man pastāstīja, ka ejot uz stūrmaņu kursiem. Es arī aizgāju. Tur pasniedzēji bija vecie kapteiņi, lieliski cilvēki – Kārlis Majors, Hugo Legzdīņš. Hugo Legzdīņš sacīja: tā izglītība, ko jūs te apgūstat, ir tikai pati pirmā pakāpe. Netērējiet lieki laiku, kamēr vēl esat jauni! Es viņu paklausīju un



iestājos Makarova augstākajā jūrskolā, no sākuma neklātienē, bet pabeidzu klātienē.”

VAIRĀK PAR 1500 NEMAKSĀJIET!

Pēc augstskolas beigšanas Leonīds Dedovs atgriezās Rīgā un sāka strādāt tirdzniecības flotē uz gāzvedējiem. Kad sabruka Padomju savienība, sākās pārmaiņu laiki, daļa gāzvedēju tika pārdoti, un kapteinis Dedovs sāka strādāt uz lielajiem tankkuģiem. „Es braucu jūrā līdz pat septiņdesmit gadu vecumam, pēc tam kļuva par pasniedzēju – tāpat kā Hugo Legzdīns un Kārlis Majors. Strādāju mācību centrā „Zerko”.”

Kapteinis Kostrikovs jūrā nostrādājis 45 gadus. Esot gan bijis arī pārtraukums – nolēmis sameklēt darbu krastā un trīs gadus strādājis uzņēmumā „Latvijas balzams”. „Taču naktīs sapņos tikai jūru redzēju...” atceras jūrniece. („Es joprojām redzu!” piebilst L. Dedovs.)

Kapteiņi ir vienisprātis – smagi, kad vairs nevar iet jūrā. Bet skaidrs arī tas, ka pēdējā laikā jūrniecībā tik daudz kas ir mainījies, galvenais, nepārtraukti pieaug birokrātija – dažādu dokumentu apjoms, ar ko jātiek galā kuģu virsniekiem, nemītīgas pārbaudes ostās. Par to runājot, vīri piemin izspiešanas gadījumus dažādās ārvalstu ostās. Tā gan esot bijis arī viņu jaunības un spēka gados, nu jau to visu varot atcerēties ar smaidu.

„Bijis tāds gadījums: Odesā uz kuģa uzkāpj *zalie* un prasa, lai maksā 3000 dolāru! Par ko?! Mēs tūlīt paņemsim balasta ūdeņu paraugus un atradīsim baktēriju, kurai tur nav jābūt! Ko lai dara? Bija jau kapteiņiem skaidra nauda, lai izietu no tamlīdzīgām situācijām, bet tā jau ir pārāk liela summa! Kapteinis



L.Dedovs darbā zvejas flotē.



L.Dedovs uz kuģa prakses laikā, studējot Makarova augstākajā jūrskolā.



Kapteinis Dedovs (trešais no labās) Kubā, tiekoties ar kolēģiem no Kubas un Melnkalnes.



zvana uz Rīgu: ko darīt? Viņam atbild: tirgojieties, vairāk par 1500 nemaksājiet!" stāsta kapteinis Dedovs un piebilst, ka viņam pašam Nigērijā gadījies inspektors, kurš skaidri un gaiši pateicis: „Es neko neatradu, bet no jauniem kapteiņiem parasti ņemu 200 dolāru, jūs jau esat pieredzējis, no jums vairāk par 100 neprasišu!"

Par Odesu savs stāsts arī kapteinim Kostrikovam: „Uzkāpa uz kuģa komisija, vismaz divdesmit cilvēku. Man trešais palīgs bija no Odesas, es viņu pasaucu un teicu, lai iet un tiek galā ar savējiem! Savāca toreiz no kuģa visu, kas bija sagatavots Jaunā gada sagaidīšanai, un vēl paskaidroja, ka neko nevarot darīt, viņiem jau četrus mēnešus alga nav maksāta!"

Leonīds Dedovs piemin gadījumu Novorosijskā, kur tankkuģis ieradies pēc mēneša ilga remonta Sevastopolē. Uz kuģa uzkāpuši ostas pārstāvji, kapteinis katram iedevis cigarešu bloku, taču „viesi" nekaunīgi pieprasījuši vēl. „Vai tad jums tiešām nepietiek?" naivi brīnījies kapteinis. Tūlīt pēc tam ieradusies ostas valsts kontrole un kārtīgi izremontētajam kuģim atradusi 27 trūkumus un neatbilstības. Tā ka princips skaidrs – dod, kam jādod, un labāk jau neskopojies!

„Taču Konstancā, Rumānijā, neņēma neko. Inspektori tā arī pateica: viņi esot tik laimīgi, ka viņiem ir šis darbs, viņi neko neņemot!"

TE IR PAVISAM CITA PASAULE

Kapteinis Saveljjevs atceras kādu gadījumu vēl no 1964. gada: „Mūsu kuģis „Tartu" stāvēja Roterdamas ostā, sargs man ziņo, ka jau otro dienu gar kuģi stāigā kāds puisis. Teicu, lai viņš ienāk! Izrādījās, puisim tēvs vācietis, māte latviete, dzimis Liepājā, tur arī audzis, mācījies un sācis strādāt par zvejnieku, bet tad izmantojis izdevību pārcelties uz ārzemēm. Viņš ar asarām acīs stāstīja: „Nu, nevaru te pierast, te katrs par sevi, nekāda biedriskuma. Liepājā mēs visi draudzīgi dzīvojām, ja vajadzēja, cits citam palīdzējām, ja vajadzēja, naudu aizdevām. Te pavisam cita pasaule." Puisis bija sadomājis stāties Hamburgas jūrskolā, lai dabūtu Vācijā derīgu stūrmaņa diplomu, taču par skolu dārgi jāmaksā, Liepājā viņš bija mācījies par brīvu. Tāda viņam bija tā saldā dzīve ārzemēs, bet mēs jau neko līdzēt nevarējām, tikai parunāties."

Savukārt kapteinim Kostrikovam stāsts par gadījumu Monreālā, kad viņš bijis kapteinis uz grieķu kompānijas kuģa. Ostā no kuģa aizbēguši septiņi šrilankieši. Ko nu lai dara? Kuģa īpašnieki ieteikuši kapteinim vienkārši mēģināt šo faktu noslēpt un doties prom ar atlikušo apkalpi. Taču neizdevās, kuģis ticis aizturēts un arestēts kopā ar visu kanādiešu loci, kas uz tā atradies. „Gūstā" nācies pavadīt 12 dienas, kamēr īpašnieki samaksājuši sodu. Kapteinis rāda saglabāto rakstu avīzē „The Toronto Sun" par šo kriminālo gadījumu. Tagad to var atcerēties ar smaidu, bet toreiz gan smieklī nenāca.■



Krišjāņa Valdemāra piemiņas nams Valdemārpilī

Par ievērojamajam sasmacniekam Krišjānim Valdemāram veltīta piemiņas nama uzcelšanu Sasmakā, tagad Valdemārpilī, Lielajā ielā 27 sasmacnieki vienojušies jau 1924. gadā, tuvojoties K. Valdemāra simtgadei. Nama celšanai un uzturēšanai tika dibināta savienība, kurā apvienojās vietējās pārvaldes un sabiedriskās organizācijas – Ārlavas sadraudzīgā biedrība, Ārlavas lauksaimniecības biedrība, Ārlavas pagasta valde, Ārlavas krājaizdevu sabiedrība, Latvijas Sarkanā Krusta Ārlavas nodaļa, Latvijas Jaunatnes savienības Sasmakas organizācija, Sasmakas pilsētas valde, Ārlavas patērētāju biedrība.

Būves programma paredzēja šajā namā iekārtot bibliotēku, lasītavu, K. Valdemāra piemiņas muzeju, izrīkojumu un K. Valdemāra piemiņas zāli.

Pamatakmens likšanas svinības notika 1925. gada 20. novembrī. Ēkas pamatos skārda tvertnē tika ievietots akts ar valsts un vietējo amatpersonu vārdiem, Valdemāra simtgadei veltīto laikrakstu numuriem un naudas monētām. Tomēr iecere namu uzcelt divu gadu laikā neīstenojās. K. Valdemāra piemiņas nama iesvētes svinības notiek tikai 1938. gada 4. decembrī.

Kapsulu, kas nama sienā bija svinīgi ieguldīta pirms aptuveni 76 gadiem, atrada 2014. gadā, un tagad tā eksponēta K. Valdemāra piemiņas zālē, bet Valdemārpilī Krišjāņa Valdemāra ielā 16 vēl aizvien aug viena no K. Valdemāra stādītajām liepām.



TAS BIJA PAVISAM NESEN

Katra cilvēka un visas sabiedrības dzīvē pārdesmit gadu nav ne pārāk liels, ne arī pārāk mazs laika nogrieznis. Latvijas jūrniecības nozarē strādājošajiem un arī tiem, kam rūp jūras lietas, dažkārt ir svētīgi paskatīties, kādi notikumi risinājušies pagātnē, it sevišķi aizgājušā gadsimta 90. gados. Kā toreiz notiekošais ietekmējis dzīvi tagad, kas no iecerētā realizēts, kas palicis cerību un domu līmenī? To var uzzināt, apskatot tā laika preses izdevumus, kad vēl pastāvēja tāds jūrniecības nozares laikraksts kā „Jūras Vēstis” vai jau piemirstais kompānijas „Latvijas kuģniecība” žurnāls „Ceļavējš”. Par to arī turpmākais stāsts.

Pavisam nesen, pagājušā gada nogalē, visa Latvijas jūrniecības sabiedrība atzīmēja Krišjāņa Valdemāra 190 gadu jubileju ar plašu, arī jūrniecības veterāniem veltītu sarīkojumu Ainažu kultūras namā. Lai kā, bet Krišjānis Valdemārs ir ticis pieminēts un godāts jau no Atmodas laika pirmsākumiem, un nekas šajā ziņā nav mainījies. Joprojām par vienu no lielākajiem notikumiem šī latvju jūrniecības ciltstēva darbības pieminēšanā tiek uzskatīta grāmatas „Krišjānis Valdemārs. Lietišķā un privātā sarakste” izdošana 1997. gadā. Plašs un daudzpusīgs raksts par šo notikumu atrodams laikraksta „Jūras Vēstis” tā paša gada decembra numurā. Gadu iepriekš šajā pašā laikrakstā varam izlasīt par Krišjāņa Valdemāra piemiņas lasījumu organizēšanu 1996. gadā Ēdoles pilī. Tie, kas piedalījās šajā pasākumā, atceras interesanto un daudzpusīgo programmu, ko piedāvāja pasākuma rīkotāji.

90. gadi bija pārmaiņu laiks gan valstī, gan jūrniecības nozarē. Jaunos apstākļos bija jāveido Latvijas jūrniecības politika. Tieši nozaru laikraksti, kā iepriekšminētās „Jūras Vēstis” un „Ceļavējš”, šajā jautājumā publicēja nopietnus problēmrakstus, kuru autori bija augstas klases profesionāļi savā jomā. Sevišķi gribētos izcelt 1996. gada jūnijā laikraksta „Jūras Vēstis” četros laidienos publicētos Gunāra Šteinerta priekšlikumus „Latvijas kuģniecības” politikas veidošanā, kuri balstās uz dziļu tā laika situācijas analīzi Latvijas jūrniecības nozarē. Tajā pašā gadā „Jūras Vēstis” publicēja interviju ar Valēriju Ribū, tālaika „Latvijas kuģniecības” flotes personālsastāva dienesta intendantu. Temats tas pats – pārmaiņas šīs kuģniecības kompānijas darbībā. Otrs pamatjautājums, kas atspoguļots nozares laikrakstos un žurnālos 90. gadu vidū, ir „Latvijas kuģniecības” privatizācijas process. Privatizācijas aģentūra 1996. gada rudenī paziņoja par tā sākumu, un „Jūras Vēstis” tā paša gada novembrī 45. laidienā publicēja šo ziņu rubrikā „Aktuālā informācija”. Tā ir ne tikai aktuāla, bet arī vērtīgu informatīvo datu nesoša par lielāko Latvijas kuģniecības kompāniju. Tās žurnāls „Ceļavējš”



Laikraksta „Jūras Vēstis” galvenā redaktora Ginta Šīmaņa (pa labi) tikšanās ar ārzemju latvieti tālbraucēju kapteini Haraldu Brici. 1994. gada vasara.

katrā izdevumā informēja par jaunākajām aktualitātēm privatizācijas procesā. 1997. gadā „Jūras Vēstis” publicēja plašu interviju ar „Latvijas kuģniecības” prezidentu Andri Kļaviņu par tā brīža situāciju kompānijā. Pārskatot laikraksta publikācijas no 1991. gada līdz 1998. vasarai, jāsecina, ka „Latvijas kuģniecība” bija pašā uzmanības centrā.

Interesanti ir arī apraksti par „Latvijas kuģniecības” floti, tās pārmaiņām ne tikai pozitīvā nozīmē. Piemēram, Jānis Lapsa intervējis kompānijas sauskravu flotes departamenta direktoru Viktoru Katrečko, kurš lasītājiem vēsta par grūtībām kuģu ekspluatācijā. Blakus pazīstamā latviešu kapteiņa Māra Mertena viedoklis, kas nesakrīt ar toreizējās „Latvijas kuģniecības” vadības domām. To visu var izlasīt laikraksta „Jūras Vēstis” 1997. gada 31. laidienā. Jūrnieku aprindās pazīstamais publicists Jānis Lapsa bija specializējies Latvijas kuģu aprakstos, publicējot „Jūras Vēstīs” rakstus par toreizējās „Latvijas kuģniecības” vadības iecerēm pasūtīt gāzes transporta kuģus Dienvidkorejā, par tankkuģa „Pablo Neruda” jubilejas reisu un citiem aktuāliem tematiem. Šos rakstus varat izlasīt laikraksta 1995. – 1997. gada laidienos.

Iepriekšminētajos preses izdevumos aktuāla tēma bijusi Baltijas reģiona ostu attīstība un nākotnes iespēju apraksti. Vispirms jau 1994. gada 22. jūnijā Saeimā pieņemtais Likums par ostām. Tas bija un ir tiesiskais fundamenta Latvijas ostu darbībā, un tā realizācija plaši atspoguļota laikrakstu slejās. Tāpat



aktuāls un bieži aprakstīts ir Latvijas brīvostu jautājums. Laikraksta „Jūras Vēstis” 1996. gada 16. laidienā varam lasīt interviju ar toreizējo Jūrniecības departamenta direktoru Jāni Butnoru, kurā viņš skaidro, kas ir brīvā ekonomiskā zona un kā tās izveidošana ostas teritorijā maina tās saimniecisko dzīvi. Turpat blakus atrodams neliels sižets par Ventspils brīvostas likumprojekta apspriešanu. 90. gadu vidū šie raksti bieži tika papildināti ar salīdzinošām tabulām par Baltijas reģiona lielo ostu darbību. Kā piemēru var minēt plašu Z. Priedes rakstu laikrakstā „Labrīt” 1995. gada 31. janvārī un 1. februārī par Ventspils, Liepājas un Rīgas ostu darbību 1994. gadā – „Latvijas ostas – kādas tās ir un kādas būs?”. Raksts papildināts ar septiņām tabulām, kurās ir salīdzinošā informācija par ostu saimniecisko darbību, un ir tabula, kurā salīdzinātas Latvijas lielās ostas ar Lietuvas un Igaunijas ostām pārkrauto kravu apjomos.

Latvijas mazās ostas. Tagad pazīstams termins, bet 90. gados tām nācās pierādīt savu dzīvotspēju, atrast nišu, kurā izvērst darbību. Līdz ar neatkarības atjaunošanu Latvijā un zvejnieku kolhozu sistēmas likvidāciju mazās piekrastes ostas nonāca dažādu izaicinājumu priekšā. Nācās mainīt darbības profilu, modernizēt ostas infrastruktūru, piesaistīt jaunas kravu plūsmas. Kā rit dzīve Salacgrīvas, Skultes, Mērsraga un citās mazajās ostās – ikkatrā „Jūras Vēstu” laidienā varam atrast šim jautājumam veltītus rakstus. Arvīds Mitrēvics jau ar raksta nosaukumu – „Mazās ostas vispiemērotākās koku eksportam” 1997. gada 28. laidienā norāda, kāda ir būtiskākā Latvijas mazo ostu kravas segmenta daļa. Raksta autors pēc gada šo tēmu attīsta citā rakstā tā paša laikraksta 1998. gada 7. laidienā. Lasītājs te var iepazīties arī ar speciālām kravu apgrozījuma tabulām, kuras veidotas katrai mazajai ostai. Ir arī rakstu sērija, veltīta iecerei uzbūvēt, pareizāk sakot, atjaunot Ainažu ostu. 1996. gadā par to raksta Rolands Stripkāns rakstā „Ainažu osta interesē biznesmeņus”. Tā ir intervija ar AS „Ceļuprojekts” galveno inženieri Juri Leikartu un projekta galveno inženieri Raimondu Maslovski. Kāds bija rezultāts šai iecerei, to mēs visi labi zinām, bet pats ostas atjaunošanas projekts netika izsviests papīrgrozā. Tagad tas atrodas Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures krājumā un gaida brīdi, kad kāds uzņēmīgs cilvēks vēlēties ar to iepazīties, lai censtos atjaunot Ainažu ostu.

Katrā laikraksta „Jūras Vēstis” laidienā bija informācija par mūsu lielāko ostu Rīgas, Ventspils un Liepājas saimniecībās notiekošo. Anita Freiberga un Gints Šimanis vairākkārt rakstīja par Rīgas ostas darbību pirmajos gados pēc neatkarības atjaunošanas. Kā piemēru var minēt abu kopdarbu „Jūras Vēstu” 1996. gada 4. laidienā ar nosaukumu „Kārtīgu ostu kravu īpašnieki atradīs”. Rakstā apkopota izsmeļoša informācija par Rīgas ostas saimniecisko darbību no 1991. līdz 1996. gadam. Raksts papildināts ar bagātīgu informāciju par ostas kravu apgrozījuma dinamiku. Tematu attīstīja Gints Šimanis „Jūras Vēstu” 1996. gada 7. laidienā rakstā „Rīgas ostas attīstība ir drošās rokās”, kurā ietverta intervija ar toreizējiem Rīgas ostas vadītājiem un atrodams to uzņēmumu



saraksts, kuri strādāja Rīgas ostas teritorijā. Te publicēta arī tabula, kurā atainots uzņēmumu devums Rīgas ostas kravu apgrozījumā. No šīs dienas skatu punkta interesanti ir izlasīt laikraksta „Jūras Vēstis” korespondenta Egila Kocera rakstu „Izstrādāta Rīgas ostas attīstības programma līdz 2010. gadam”, kas publicēts laikraksta 1996. gada 38. laidienā. Te var atrast arī Rīgas ostas kravu apjoma maksimālās, vidējās un minimālās prognozes, kādas bija iecerējuši šīs attīstības programmas autori. 2010. gadā attiecīgi bija paredzēti 18,9, 16,9 un 14,9 miljoni tonnu kravas. Kā zināms, 2010. gadā kravu apjoms Rīgas ostā sasniedza 30,4 miljonus tonnu. Redzams, ka laiks un ostas straujā attīstība ir krietni apsteigusi pat maksimālo prognozi. Arī Ventspils osta bieži tikusi pieminēta Latvijas laikrakstos. Jāteic, ka lielāku uzmanību tai veltīja valsts centrālie preses izdevumi, piemēram, laikraksts „Diena”. Galvenais jautājums – naftas tranzīts no Krievijas un kā tā samazināšanās ietekmēs Ventspils ostas saimniecisko darbību. Toties „Jūras Vēstis” savās slejās ievietoja Valsts prezidenta Gunta Ulmaņa 1997. gada 3. janvārī izsludināto Ventspils brīvostas likumu. Informācijas



Laikraksta „Jūras vēstis” darbinieki (no kreisās) Gints Šimanis un Anita Freiberga tikšanās laikā ar LR Satiksmes ministru Andri Gūtmani. 20. gs. 90. gadi.

bagātināšanai arī te pievienotas dažādas tabulas, piemēram, par lejamo kravu apgrozījumu Ventspils ostā 1991.–1996. gadā, par ienākušo kuģu skaitu 1996. gadā. Apsveicami arī tas, ka 1996. gadā laikrakstā vairākos laidienos plaši atspoguļota Ventspils ostas attīstība rakstā „No Ventspils ostas vēstures”, kurš tapa sadarbībā ar Ventspils vēstures muzeju. Par Liepājas ostu runājot, jāatgādina, ka 90. gadu vidū tā normāli varēja sākt strādāt tikai pēc Krievijas armijas aiziešanas no ostas teritorijas. Kā osta atradīs savu vietu Latvijas ostu saimē – tas bija galvenais jautājums, kas tika iztirzāts centrālo un arī nozares laikrakstu slejās. Laikraksts „Diena” ar 1994. gada 18. jūlija rakstu „Krievijas armija no Liepājas ir aizgājusi. Kas tagad saimnieko Liepājas ostā?” deva šīs problēmas uzstādījumu. Jaunā lapaspuse Liepājas ostas vēsturē tika atvērta 1994. gada 1. jūnijā, kad ostas akvatoriju atstāja trīs pēdējie Krievijas kara flotes kuģi. Atbildi sniedza laikraksts „Jūras Vēstis” 1997. gada oktobrī, kad tika publicēts apjomīgs un faktiem bagāts raksts „Liepāja – ostas pilsēta. Septiņi atjaunotnes gadi”.



Nozīmīga vieta nozares laikrakstu slejās 90. gados bija atvēlēta jūrniecības valsts un sabiedrisko organizāciju darbības atspoguļošanai, plaši tika skatīti jūrniecības izglītības un kultūras jautājumi. Visvairāk rakstu veltīts Latvijas Ostu padomes, Latvijas Jūrniecības savienības, Latvijas Jūrniecības fonda, Latvijas Tirdzniecības flotes arodbiedrības darbībām. Šajā laikā tika gatavota Latvijas Jūrniecības enciklopēdijas pirmā daļa, kuras tapšana arī plaši atspoguļota laikrakstā „Jūras Vēstis”. Kuģniecības vēstures pētniekiem un citiem interesentiem tika izveidota atsevišķa sadaļa „Jūrniecības vēsture”. Ievēribu pelna Jūrmalas muzeja līdzstrādnieka Artūra Zalstera raksts par seno Rīgas kuģi, kuru arheologi atraka Vecrīgā 1939. gadā. To papildina paša autora zīmētā kuģa shēma. Manuprāt, viens no labākajiem rakstiem, kurā skatītas Latvijas kuģniecības vēstures dramatiskās lapaspuses, ir stāsts par pirmā Latvijas Republikas ledlauža „Krišjānis Valdemārs” traģisko likteni. Tas publicēts laikrakstā „Jūras Vēstis” 1995. gada 28. decembrī. Raksta autors Ēriks Prokopovičs tajā organiski iekļāvis izrakstus no kuģa žurnāla, kas parāda apkalpes grūto ikdienas darbu. Rakstu lieliski papildina kuģa un tā apkalpes fotogrāfijas. Zīmīgi, ka raksta nobeigumā minēts, ka ledlauža meklējumi jūras dzelmē sākušies jau 20. gadsimta piecdesmitajos gados, bet tie bijuši nesekmīgi. Tagad jau zināms, ka 2011. gada novembrī Tallinas jūras muzeja darbinieks un zemūdens arheologs Vello Mass identificēja un nofilmēja ledlauža korpusu, kas atrodas pie Mohni salas Somu jūras līcī simt metru dziļumā.

Vēl ar zināmu rūgtuma pieskaņu jākonstatē, ka nav piepildījies Ginta Šīmaņa 1996. gada 1. februāra „Jūras Vēstis” publicētā raksta „Rīgā top jūrniecības kultūrizglītības un biznesa centrs” vēlējums, ka drīz šāds centrs būs Danenšterna namā. Valdības gaitējos toreiz lēma citādi, un tā joprojām šī celtne Vecrīgā stāv tukša un neapdzīvota. Varbūt kādreiz sapnis piepildīsies. Šis vārds un vēl vārds „diemžēl!” bieži liekami blakus, ja analizējam, kādi notikumi risinājušies Latvijas jūrniecības nozarē pēdējo gadu desmitu laikā. Pašreiz jūrniecības tēma Latvijas presē bieži vien tiek atspoguļota tikai kāda nepatīkama gadījuma sakarā, dzenoties pēc sensācijas. Maz ir objektīvu un analītisku rakstu, toties 90. gadu Latvijas jūrniecības nozares preses izdevumi izcēlās ar profesionālu pieeju aktuālo notikumu atspoguļošanā, un katra raksta autoram bija atbildības izjūta, veidojot materiālu par konkrētiem jautājumiem. Pašreiz vēl ir Latvijas Jūras administrācijas izdevums – žurnāls „Jūrnieks”, kurš pārmantojis labākās 20. gs. 90. gadu jūrniecības nozares preses izdevumu tradīcijas. Novēlēsim tā veidotājiem saglabāt šo aktīvo dzīves pozīciju!■

Andris Cekuls



PADOMJU VARAS REPRESIJAS PRET LATVIJAS JŪRNICĪBU 1941. GADĀ

Stāsts ir par cilvēkiem. Par viņu tragiskajiem likteņiem. 1940. gada 17. jūnijā Padomju Savienības karaspēks okupēja Latvijas Republiku. Augustā to anektēja PSRS sastāvā. Okupācijas vara iznīcināja neatkarīgas valsts politisko un ekonomisko sistēmu. Tas attiecas arī uz jūrniecību. 1940. gada 1. oktobrī Jūrniecības departamentu pārdēvēja par Jūrniecības pārvaldi. Gada beigās to likvidēja. Latvijas ostas pakļāva dažādiem PSRS resoriem. Kuģus nacionalizēja un iekļāva jaundibinātās kuģniecībās. Nacionalizācijas dekrēta otrajā un trešajā punktā bija norādīts, ka par nacionalizētajiem kuģiem tiek noteikta izpirkuma maksa 25% apmērā no to vērtības, un Latvijas PSR Tautas komisāru padomei uzdeva izstrādāt kārtību, kādā par tiem jānorēķinās. Nacionalizācija līdzinājās konfiskācijai. Nekādas kompensācijas kuģu īpašniekiem nebija. Nacionalizēja ne tikai kuģus, bet arī nekustamo un kustamo īpašumu, rēdereju finanšu resursus. K. Valdemāra jūrskola tika pārdēvēta par Rīgas jūras tehnikumu. 1941. gada sākumā PSRS ekonomiskās sistēmas ieviešana bija pabeigta.

Okupācijas varai latviešu labākie jūrniecības darbinieki nebija vajadzīgi. Tos atbrīvoja no amatiem. 1941. gada pavasarī padomju vara sāka izvērst represijas pret Latvijas iedzīvotājiem. 14. jūnijs bija kulminācija – cilvēku deportācija uz ieslodzījuma un izsūtījuma vietām PSRS iekšienē. Daudzus jūrniecības darbiniekus, rēderus un jūrskolotājus ar ģimenēm izsūtīja uz PSRS. Lielākai daļai no viņiem tika piespriests nāves sods vai viņi gāja bojā nometnēs. Viņu likteni nereti izlēma PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriedē. Tā bija izveidota triju cilvēku sastāvā. Lēmumus pieņēma uz apsūdzības pamata bez lieciniekiem un paša apsūdzētā piedalīšanās. Iemesls nāves sodam varēja būt dalība aizsargu organizācijā, studentu korporācijā, kādā partijām vai Rīgas latviešu biedrībā.

Pēteris Frīdrihs Leonhards Stakle bija pēdējais Jūrniecības departamenta direktors. Viņš dzimis 1881. gadā Jaunburtnieku pagastā. Pēc Rīgas Nikolaja ģimnāzijas beigšanas iestājās Pēterburgas satiksmes ceļu inženieru institūtā. Pēc tā absolvēšanas 1906. gadā sāka strādāt par inženieri lektējo ūdens ceļu pārvaldē Pēterburgā. No 1910. līdz 1917. gadam bija upju regulēšanas un meliorācijas darbu vadītājs Sibīrijā un Tālajos Austrumos. Tad viņu pārcēla uz Maskavu, kur strādāja par pasniedzēju vairākās augstskolās.



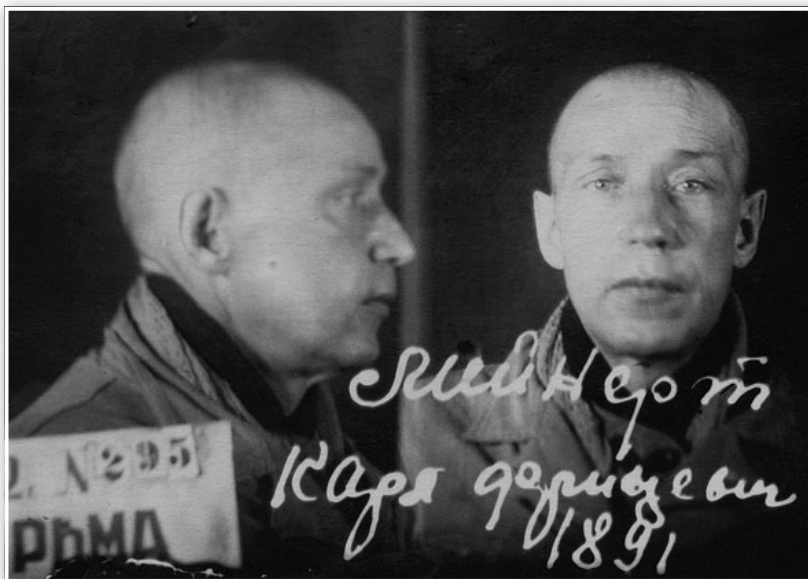
1923. gadā atgriezās Latvijā. Strādāja par Latvijas lauksaimniecības centrālās biedrības zemes kultūras biroja vadītāju un Rīgas Valsts tehnikuma skolotāju. No 1924. gada sāka strādāt Jūrniecības departamentā par vecāko inženieri, bet no 1935. gada – par vicedirektoru. 1939. gada februārī viņu iecēla par departamenta direktoru. Izmantojot hidrogrāfa pieredzi, viņš piedalījās Ķeguma spēkstacijas būvē kā būvinspekcijas konsultants. Vairākus gadus Latvijas Universitātē pasniedza mācību priekšmetu „Ūdens būves un satiksme”. Par nopelniem 1933. gadā apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeņa IV šķiru.

1940. gadā pēc Latvijas okupācijas P. Stakle bija Latvijas valsts jūras kuģniecības galvenais inženieris, kaut tās dibināšanas pavēlē bija minēts kā kuģniecības priekšnieks. 1941. gada 14. jūnijā viņu arestēja un izsūtīja uz „Usoļlag” nometni Soļikamskā. Uz Tomskas apgabalu izsūtīja viņa sievu Maiju un meitu Hildegardi. 1942. gada 15. aprīlī PSRS leklīetu tautas komisariāta Sevišķā apspriedē P. Stakli kā „bīstamu sociālu elementu” notiesāja uz pieciem gadiem labošanas darbu nometnē. Pēteris Stakle miris 1944. gada 20. februārī „Usoļlag” nometnē.

Kārlis Meinerts bija ievērojams Latvijas jūrniecības darbinieks. Dzimis 1891. gadā Lazdonas pagastā. 16 gadu vecumā izlēma dzīvi saistīt ar jūru. Iestājās Mangaļu tālbraucēju jūrskolā, kuru pabeidza 1913. gadā. Pēc tās beigšanas viņu nosūtīja uz Pēterburgu, lai sagatavotos jūrskolotāja amatam. Sākās Pirmais pasaules karš, kas mainīja viņa nodomus, un 1914. gada decembrī viņš nolika flotes praporščika eksāmenu. Sekoja dienests Krievijas Baltijas jūras kara flotē. K. Meinerts bija dažādu pasta kuģu komandieris. 1917. gadā – jauns norikojums uz Baltijas jūras hidrogrāfijas dienestu. 1919. gadā viņš dienesta gaitas turpināja Arhangeļskā. Bija hidrogrāfisko darbu vadītājs, piedalījās ekspedīcijās Baltajā jūrā un Ziemeļu ledus okeānā.

1921. gadā K. Meinerts atgriezās Latvijā un iestājās darbā Jūrniecības departamentā. No 1928. gada 1. septembra bija Kuģniecības nodaļas vadītājs. 1938. gadā kļuva par Jūrniecības departamenta vicedirektoru, vienlaikus turpinot vadīt nodaļu. 1939. gada septembrī sākās Otrais pasaules karš, un viņu iecēla par pilnvarnieku kuģniecības lietās, kura uzdevums bija regulēt Latvijas tirdzniecības flotes kuģu izmantošanu, nodrošinot valsts importa intereses. K. Meinerts turpināja izglītoties un pabeidza Latvijas Universitātes Tautsaimniecības un tiesību zinātņu fakultāti. No 1929. gada pasniedza kuģniecības likumdošanu K. Valdemāra jūrskolā. No 1935. gada bija 5. Rīgas aizsargu pulka jūras divizona komandieris. Jūrnieku nama Rīgā padomes priekšsēdētājs. Apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeņa IV šķiru.

Pēc Latvijas okupācijas no 1941. gada janvāra K. Meinerts strādāja par Latvijas valsts jūras kuģniecības Eksploatācijas dienesta ekonomistu un vēlāk par hidrologu Hidrogrāfijas dienesta Latvijas pārvaldē. 1941. gada 14. jūnijā arestēts un izsūtīts uz „Usoļlag” nometni Soļikamskā. Lietu pret viņu ierosināja



Kārlis Meinerts ieslodzījumā, 1941. gads.

18. novembrī. 1942. gada 15. aprīlī PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede K. Meinertam par „dalību kontrrevolucionārā organizācijā” piesprieda augstāko soda mēru – nošaušanu un īpašuma konfiskāciju. Pēc mēneša, 15. maijā, spriedumu izpildīja. 1941. gada jūnijā uz Tomskas apgabalu izsūtīja arī viņa ģimeni. Sieva Irma nomira izsūtījumā 1944. gadā, bet dēls Viktors vēlāk atgriezās Latvijā.

Aleksandrs Malvess ilgus gadus bija saistīts ar Latvijas jūrniecību. Dzimis 1889. gadā Bejas pagastā. Jūrā sāka iet 15 gadu vecumā. Jūrniecības izglītību apguva Mangaļu tālbraucēju jūrskolā, kuru beidza 1912. gadā. Pēc jūrskolas beigšanas gadu brauca par stūrmani uz latviešu burinieka „Betania”. Sākoties Pirmajam pasaules karam, viņu iesauca karadienestā un ieskaitīja Krievijas Baltijas jūras kara flotē. 1919. gadā atgriezās Latvijā un iestājās armijā. Bija 7. Siguldas pulka rotas komandieris un piedalījās cīņās pret Bermontu, Sarkano armiju. 1920. gadā demobilizējās un iestājās darbā Jūrniecības departamentā. Bija departamenta vecākais grāmatvedis. 1932. gadā viņu pārcēla uz Valsts saimniecības departamentu par apdrošināšanas nodaļas kuģu apdrošināšanas nozares vadītāju. 1938. gadā pabeidza Latvijas Universitātes Tautsaimniecības un tiesību zinātņu fakultātes Tautsaimniecības nodaļu. Bija sabiedriski aktīvs, vadīja Rīgas latviešu biedrības K. Valdemāra jūrniecības nodaļu. No 1935. gada 5. Rīgas aizsargu pulka jūras divizona komandiera palīgs.



1941. gada 14. Jūnijā A. Melvesu arestēja un izsūtīja uz „Usoļlag” nometni Soljikamskā. Uz Krasnojarskas novadu izsūtīja viņa sievu Emmu un meitu Aiju. 1942. gada 15. aprīlī PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriedē A. Malvesam par „dalību kontrrevolucionārā organizācijā” piesprieda augstāko soda mēru un mantas konfiskāciju. 15. maijā nošauts „Usoļlag” nometnē Soljikamskā.

Vilis Ernests Ābelnieks bija Ventspils ostas priekšnieks. Viņa mūžs saistīts ar jūru un Ventspili. Dzimis 1888. gadā Ventspilī kapteiņa Kaspara Ābelnieka ģimenē. Skolojās Sarkanmuižas pamatskolā un Ventspils pilsētas skolā. Sekoja mācības Ventspils jūrskolā, kuru beidza 1913. gadā. Jūrnieka gaitas V. Ābelnieks sāka uz latviešu buriniekiem, vēlāk brauca uz tvaikoņiem. Pēc jūrskolas beigšanas ieņēma 1. stūrmaņa amatu uz tvaikoņa „Windau”. Pirmā pasaules kara laikā dienēja Krievijas Baltijas jūras kara flotē Kronštātē, kur beidza jūras virsnieku kursus. Bija kara transporta „Zemļa” vecākais virsnieks, vēlāk komandieris. 1918. gadā atgriezās Latvijā. Nākamajā gadā Liepājā iestājās Latvijas armijā, un viņu nosūtīja uz Ventspili par ostas komandanta palīgu. 1919. gada oktobrī bija komisijas sastāvā, kas no vācu karaspēka pieņēma Ventspils ostu. Pēc atvaļināšanās no armijas bija valdes loceklis Ventspils muitas arteli un Ventspils Transporta štaueru sabiedrībā. 1926. gada aprīlī iestājās Ventspils ostas valdē kā ostas priekšnieks palīgs un vienlaikus ostas iecirkņa pārzinis. Pēc Kārļa Dinsberga nāves 1934. gada 8. septembrī ieņēma Ventspils ostas priekšnieks vietu. 1938. gadā Ventspilī atklāja pieminekli jūrniekiem, kuru kaps bija jūras dzelme, un V. Ābelnieks bija šā pieminekļa autors. Viņa darba novērtējums bija Atzinības krusta ordeņa V šķira, ar kuru apbalvoja 1939. gadā.

1940. gadā pēc Latvijas valsts okupācijas V. Ābelnieku atstāja amatā, bet 1941. gada 13. martā represīvās iestādes pieņēma lēmumu par viņa arestu. Arestēja 12. aprīlī un ievietoja Ventspils cietumā. Sākoties Vācijas – PSRS karam, viņu izveda uz Novosibirsku. 1941. gada 28. oktobrī Sibīrijas kara apgabala kara tribunāls triju cilvēku sastāvā bez apsūdzības un aizstāvības slēgtā tiesas sēdē piesprieda V. Ābelniekam nāves sodu bez īpašuma konfiskācijas. Viņu apsūdzēja par dalību aizsargu organizācijā un Demokrātiskā centra partijā. PSRS Augstākās tiesas Kara kolēģija 1941. gada 25. novembrī tiesas spriedumu atstāja spēkā. Uz personīgās lietas, kas glabājas Latvijas valsts arhīvā, ir uzrakstīts vārds „nošauts”.

Voldemārs Šmulders bija pieredzējis kuģu būves inženieris. Dzimis 1890. gadā Kalnciema pagastā. Pēc Jelgavas reālskolas beigšanas iestājās Pēterburgas Politehniskā institūta Kuģu būvniecības nodaļā, kuru beidza 1917. gadā. Atgriezies Latvijā, strādāja Rīgas ostā. Piedalījās Brīvības cīņās. Virspavēlnieka štāba Jūras pārvaldē bija kuģu būves inženieris, tehniskās daļas priekšnieks, vadīja kuģu



sagatavošanu militārām operācijām. No 1921. gada V. Šmulders strādāja Jūrnieceības departamentā par kuģu būves inspektoru. Piedalījās ledlauža „Krišjānis Valdemārs” projektēšanā un būves uzraudzībā. Viena laikus no 1925. gada Krišjāņa Valdemāra jūrskolā sāka lasīt mācību kursu „Kuģu būve”. Sarakstīja mācību grāmatas „Kuģu būve” I un II daļu. 1936. gadā aizgāja no Jūrnieceības departamenta un bija Rīgas amatnieku skolas direktors, vēlāk Rīgas satiksmes valdes priekšnieks. No 1935. gada bija 5. Rīgas aizsargu pulka Jūras divizionā mehāniķis. V. Šmulders bija Latvijas glābšanas biedrības uz ūdeņiem ģenerālsēkretārs, Latvijas inženieru biedrības valdes loceklis, Centrālās tūristu biedrības vicepriekšsēdētājs. 1933. gadā apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeni.



Valdemārs Šmulders, 1920. gadi.

1940. gada septembrī padomju okupācijas vara V. Šmulderu iecēla par Rīgas kuģu remonta rūpnīcas direktoru, bet nākamā gada februārī no darba atbrīvoja, un viņš sāka strādāt par vecāko inženieri Latvijas valsts jūras kuģniecības Kuģu dienestā. 1941. gada 14. jūnijā arestēts un izsūtīts uz „Usoļlag” nometni Solikamskā. Ģimeni izsūtīja uz Tomskas apgabalu. 1942. gada 15. aprīlī PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede viņam par „dalību kontrrevolucionārā organizācijā” piesprieda augstāko soda mēru. Nošauts 1942. gada 15. maijā „Usoļlag” nometnē Solikamskā.

Fridrihs Žiglēvics bija ievērojams Latvijas jūrnieceības darbinieks. Dzimis 1883. gadā Rīgā. Beidza Rīgas pilsētas reālskolu un no 1904. gada strādāja kuģniecības firmā „Brāļi Zēbergi”. 1919. gadā F. Žiglēvics bija Latvijas valdības tirdzniecības un rūpnieceības ministra vecākais sevišķu uzdevumu ierēdnis. Darbojās komisijā, kas pārņēma no vācu okupācijas varas Latvijas ostas. Organizēja un vadīja Jūrnieceības departamenta Kuģu ekspluatācijas nodaļu. Bija Prīzu tiesas loceklis. Pēc miera līguma ar PSRS viņu iecēla par Latvijas kuģu un peldošo līdzekļu reevakuācijas komisijas priekšsēdētāju. Vadīja kuģniecības firmu „Brāļi Zēbergi” un kuģniecības akciju sabiedrību „Latvijas – Beļģijas līnija”, bija tvaikoņu „Krimulda”, „Sigulda”, „Skrunda”, „Turaida” un „Rauna” līdzīpašnieks, Latvijas hipotēku bankas kuģniecības aizdevumu komisijas un Finanšu ministrijas



apdrošināšanas nodaļas kuģniecības komisijas loceklis, piedalījās Latvijas kuģu īpašnieku savienības dibināšanā, bija tās valdes loceklis un sekretārs. No 1920. gada F. Žiglēvics bija Latvijas tirgotāju savienības valdes loceklis, Latvijas tirgotāju savstarpējās kredītsabiedrības padomes priekšsēdētājs, Jūrnieku slimības kases valdes loceklis, Jūrnieku kongresa padomes loceklis. Apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeņa IV šķiru. Pēc kuģniecības firmu nacionalizācijas strādāja Latvijas valsts jūras kuģniecībā par apgādes nodaļas priekšnieku.

1941. gada 14. jūnijā F. Žiglēvicu arestēja un izsūtīja uz „Usoļlag” nometni Solikamskā. 18. novembrī nometnē mira. 1941. gadā izsūtīja pārējos viņa ģimenes locekļus. Sieva Elza mira izsūtījumā 1948. gadā. Arī dēlu Egonu, kas pirms padomju okupācijas strādāja kuģniecības firmā „Brāļi Zēbergi” par pilnvaroto muitas un valūtas lietās un kam piederēja daļas no tvaikoņiem „Krimulda”, „Sigulda”, „Skrunda”, „Turaida” un „Rauna”, izsūtīja uz „Usoļlag” nometni, kur 1943. gada 5. janvārī viņš mira.

Jānis Augusts Asars dzimis 1885. gadā Pabažu pagastā. Izglītību ieguva Pēterupes draudzes skolā un Pabažu pamatskolā. 1908. gadā beidza Ainažu jūrskolu. Jūrnieka gaitas sāka uz ārzemju kuģiem. Brauca par kapteini uz buriniekiem „John Anna”, „Fuchs” un „Equator”. 1919. gadā dienēja Latvijas armijā. Pēc tam J. Asara dzīves un darba gaitas saistījās ar Ainažiem: Ainažu ostas kuģu piestātnes, firmas „J. Asars un R. Rungainis” un kuģniecības akciju sabiedrības „Kaija” līdzīpašnieks, velkoņu „Imanta” un „Anna”, kuģu aģentūras „J. Asars” īpašnieks. No 1923. gada bija Ainažu miesta valdes priekšsēdētājs, vēlāk līdz 1935. gadam Ainažu pilsētas galva. Neilgu laiku bija Aizsargu organizācijas un partijas „Demokrātiskais centrs” biedrs. Kā rēders bija Latvijas kuģu īpašnieku savienības biedrs.

1941. gada 14. jūnijā J. Asaru arestēja un deportēja uz „Usoļlag” nometni Solikamskā. 1942. gada 14. martā PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede viņam par „dalību kontrrevolucionārā fašistu organizācijā” piesprieda augstāko soda mēru – nošaušanu ar īpašuma konfiskāciju. Spriedumu izpildīja 7. aprīlī „Usoļlag” nometnē. Izsūtīja arī viņa deviņus gadus veco meitu Skaidrīti. Līdzī pēc brīvas gribas devās meitenes mirušās mātes māsa Marta Aptaks. Pēc kara meita drīkstēja atgriezties Latvijā, bet M. Aptaks tas tika liegts, jo bija ieskaitīta pārvietojamo sarakstā.

Remberts Oskars Rungainis dzimis 1888. gadā Liepupes pagastā. Jūrniecības izglītību apguva Ainažu jūrskolā, bet 1913. gadā beidza Liepājas jūrskolu. Jūrā sāka iet 1906. gadā kā matrozis uz burinieka „Bethania”. Vairāk nekā deviņus gadus (līdz 1921. gadam) bija trīsmastu gafelšonera „Anna Maria” kapteinis, no 1922. gada – firmas „J. Asars un R. Rungainis” līdzīpašnieks. 1941. gadā pēc firmas nacionalizācijas vadīja LPSR Valsts spirta bāzi Ainažos.



1941. gada 14. jūnijā R. Rungaini arestēja un izsūtīja uz „Usoļlag” nometni Soļikamskā. 1942. gada 12. maijā PSRS iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede viņam par „dalību kontrrevolucionārā organizācijā” piesprieda nāves sodu un mantas konfiskāciju. Pamatojums bija viņa dalība nedaudz vairāk par gadu partijā „Demokrātiskais centrs”. Nošauts 17. jūnijā „Usoļlag” nometnē.

Pēteris Dālbergs bija kuģniecības sabiedrības „Kurzemes kuģniecība” līdzīpašnieks un direktors rīkotājs. Dzimis 1883. gadā Valgundes pagastā. No 1915. gada nodarbojās ar tirdzniecību. Kad nodibināja firmu „Kurzemes kuģniecība”, bija tajā direktors rīkotājs un piecu kuģu līdzīpašnieks. Dzīvoja Jelgavā, no 1934. gada divus gadus bija Jelgavas pilsētas galvas biedrs. Bija Zemnieku savienības biedrs, 16. Jelgavas aizsargu pulka rotas komandieris.

1941. gada 14. jūnijā P. Dālbergu arestēja un izsūtīja uz „Vjatlag” nometni Kirovas apgabalā. Mira nometnē 1942. gada 9. jūnijā.

Paulis Dannebergs bija kuģu īpašnieks. Dzimis kuģu īpašnieka ģimenē 1908. gadā Rīgā. Viņš beidza Olava komercskolu un 1938. gadā Latvijas Universitātes Tautsaimniecības un tiesību zinātņu fakultātes tautsaimniecības nodaļu. Pēc tēva nāves kopā ar pārējiem ģimenes locekļiem mantoja kuģniecības firmu „P. Dannebergs”. No 1932. gada bija firmas vadītājs, tvaikoņu „Konsuls P. Dannebergs”, „Spīdola”, „Velta”, „Biruta”, velkoņu „Mednis” un „Kaija” līdzīpašnieks. Latvijas kuģu īpašnieku savienības biedrs, no 1935. gada Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameras loceklis, no 1935. gada 5. Rīgas aizsargu pulka Jūras divizona 1. rotas navigācijas dienesta vadītājs. Par palīdzību motorlaivas „Aizsargs” iegādē 1938. gadā apbalvots ar Aizsargu nopelnu krustu. 1940. gadā firmu, īpašumus un skaidru naudu 500 000 latu Latvijas Bankā nacionalizēja.

1941. gada 14. jūnijā P. Dannebergs tika arestēts un deportēts uz „Usoļlag” nometni Soļikamskā. Uz Tomskas apgabalu izsūtīja viņa sievu Ēriku, meitu Irisu un dēlu Pēteri. 1942. gada 18. aprīlī PSRS iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede viņam par „dalību kontrrevolucionārā organizācijā” piesprieda nāves sodu un mantas konfiskāciju. Nošauts 1942. gada 3. aprīlī „Usoļlag” nometnē.

Teodors Nikolajs Dembergs dzimis 1878. gadā Mazirbē. Jūrniecības izglītību sāka apgūt Dundagas jūrskolā. Jūrskolu beidza Ventspilī 1902. gadā. Pēc tās beigšanas bija burinieku „Honorā”, „Polana” un „Antares” kapteinis, arī pirmā līdzīpašnieks. Pirmā pasaules kara laikā dienēja par kara transporta kapteini. 1929. gadā kopā ar citiem iegādājās un vadīja motorburinieku „Bjorvik”. No 1934. gada bija uzraugs Užavas bākā un Miķeļbākā, no 1937. gada – aizsargs Jūras divizionā. 1941. gada 14. jūnijā arestēts un izsūtīts uz „Vjatlag” nometni Kirovas apgabalā. Viņa sievu Olgu izsūtīja uz Krasnojarskas novadu. T. Dembergs mira nometnē 1942. gada 21. aprīlī.



Fricis Johans Grauds bija kuģu īpašnieks. Dzimis 1888. gadā Engures pagastā kuģu īpašnieka ģimenē. 1913. gadā beidza Ventspils jūrskolu, pēc tam bija burinieku kapteinis. Pirmā pasaules kara laikā F. Grauds bija Arhangeļskā. 1917. gadā aizbrauca uz Angliju, bet vēlāk atgriezās Latvijā. Izveidoja rēdereju „F. Grauds” un bija lielākais kuģu īpašnieks Latvijā. Viņa ģimenei piederēja 25 kuģi. Bija Apvienotās kuģniecības akciju sabiedrības revīzijas komisijas loceklis, Rīgas tirgotāju biedrības kuģniecības sekcijas vadītājs, Latvijas kuģu īpašnieku savienības biedrs. No 1938. gada Aizsargu organizācijas jūras aizsargs.

1940. gadā padomju vara nacionalizēja F. Grauda kuģus, nekustamos un kustamos īpašumus, naudas kontus Rīga bankās. 1941. gada 14. jūnijā viņu arestēja un izsūtīja uz „Usoļlag” nometni Soļikamskā. Bija paredzēts izsūtīt arī viņa ģimeni, bet tā neatradās Rīgā, un deportācija gāja secen. 1943. gadā padomju represīvās iestādes sāka meklēt, uz kuru nometni ģimene izsūtīta. 1942. gada janvārī NKVD izmeklētāji pratināšanā uzskaitīja F. Grauda kuģus, kas atradās ASV un Kanādas ūdeņos, naudas kontus Londonas, Amsterdamas, Stokholmas, Ņūkāsas un Ņujorkas bankās. Apsūdzība 1942. gada 19. februārī pieprasīja F. Graudam par darbību Aizsargu organizācijā un piedalīšanos revolucionārās kustības apspiešanā piespriest augstāko soda mēru – nošaušanu un mantas konfiskāciju. Lietu pārtrauca, jo F. Grauds 1942. gada 25. maijā „Usoļlag” nometnē mira.

Kārlis Jansons bija kuģu īpašnieks. Dzimis 1890. gadā Rīgā. Pēc Reālskolas beigšanas pirms Pirmā pasaules kara strādāja franču kuģniecības firmā „L. Paris”. Kara laikā dienēja Krievijas armijā. Atgriezās Latvijā un strādāja kuģniecības firmā „P. Dannebergs”. 1929. gadā kopā ar J. Freimani un J. Zalcmani nodibināja „Latvijas kuģniecības sabiedrību”. No 1937. gada Apvienotās kuģniecības akciju sabiedrības priekšsēdētāja biedrs. 1940. gadā viņš bija līdzīpašnieks tvaikoņiem „Abgara”, „Arija”, „Ciltvaira”, „Gundega”, „Tautmīla” un „Valdona”. Bija Latvijas kuģu īpašnieku savienības, Rīgas Latviešu biedrības biedrs. No 1938. gada Jūras aizsargu saimniecības vada ierindnieks. 1940. gadā padomju vara nacionalizēja visus viņa īpašumus. 1941. gada 14. jūnijā arestēts un izsūtīts uz „Usoļlag” nometni Soļikamskā. 1942. gada 18. aprīlī PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede K. Jansonam par „dalību kontrrevolucionārā organizācijā” piesprieda nāves sodu un īpašuma konfiskāciju. Nošauts 1942. gada 18. maijā „Usoļlag” nometnē.

Dāvids Vilhelms Tomsons dzimis 1874. gadā Alojas pagastā. Izglītību ieguva Ungurpils pagasta skolā un Alojas draudzes skolā. 1903. gadā beidza Ainažu jūrskolu. Pēc jūrskolas bija burinieku „Sveiks” un „Kalps” kapteinis, Pirmā pasaules kara sākumā – tvaikoņa „Dagmara” kapteinis. Kuģi 1915. gadā Rīgas jūras līcī nogremdēja vācu kara flote. 1919. gada jūlijā D. Tomsons bija



tvaikoņa „Vera” kapteinis, kad Latvija, pamatojoties uz karastāvokli ar Padomju Krieviju, ar Zviedrija valdības atļauju to rekvizēja. Vadīja Latvijas tirdzniecības kuģus braucienos uz ārzemēm. Neilgu laiku strādāja par stividoru Rīgas transporta un stividoru biedrībā. No 1924. gada Rīgas muitas arteļa priekšnieks. 1922. gadā D. Tomsons piedalījās jūrnieku savstarpējās palīdzības biedrības „Enkuris” atjaunošanā, bija tās priekšnieks, bija arī Jūrnieku savstarpējās kredītbiedrības priekšnieks, Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas kolēģijas loceklis (no 1938. gada), Rīgas Latviešu biedrības K. Valdemāra jūrniecības nodaļas biedrs. Tvaikoņu „Katvaldis” un „Miervaldis” līdzīpašnieks. 1926. gadā apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeņa IV šķiru. 1941. gada 14. jūnijā arestēts un izsūtīts uz „Usoļlag” nometni Soļikamskā. Izsūtīja arī viņa ģimeni. 1942. gada 6. maijā PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriedē D. Tomsonam kā „sociāli bīstamam elementam” piesprieda piecus gadus izsūtījumā Krasnojarskas novadā. Miris 1942. gada 6. jūnijā „Usoļlag” nometnē.



Dāvids Tomsons, 1930. gadi.

Maksis Kalniņš bija kuģu īpašnieks un jūrniecības darbinieks. Dzimis 1898. gadā Rīgā kuģu īpašnieka ģimenē. 1915. gadā beidza Olava tirdzniecības skolu. Pirmā pasaules kara laikā pabeidza Ribinskas komercskolu un vēlāk studēja kuģu būvi Petrogradas Politehniskajā institūtā. Studijas pārtrauca līdzekļu trūkuma dēļ. No 1919. gada divus gadus dienēja Sarkanajā armijā. 1922. gadā atgriezās Latvijā un sāka strādāt kuģniecības sabiedrībā „Austra”. 1931. gadā kļuva par šīs firmas direktoru rīkotāju un reizē tādu pašu amatu ieņēma kuģniecības sabiedrībā „A. Kalniņš un biedri”. 1928. gadā M. Kalniņš beidza Latvijas Universitāti, viņa diplomdarba temats bija „Mūsu kuģniecība un tās izmantošana”. Bija korporācijas „Fraternitas Livonika” biedrs. No 1929. gada sāka pasniegt mācību kursu „Kuģa saimniecība” Krišjāņa Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. M. Kalniņš bija Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameras vicepriekšsēdētājs, Latvijas kuģu īpašnieku savienības, Latvijas tautsaimniecības biedrības biedrs. No 1939. gada aizsargs Jūras divizona saimnieciskajā daļā. 1940. gadā viņam piederēja kuģniecības sabiedrības „Austra” akcijas. Bija



līdzīpašnieks tvaikoņiem „Andrejs Kalniņš”, „Kalpaks”, „Kangars”, „Kaupo”, „Krīvs”. 1940. gadā kuģus nacionalizēja.

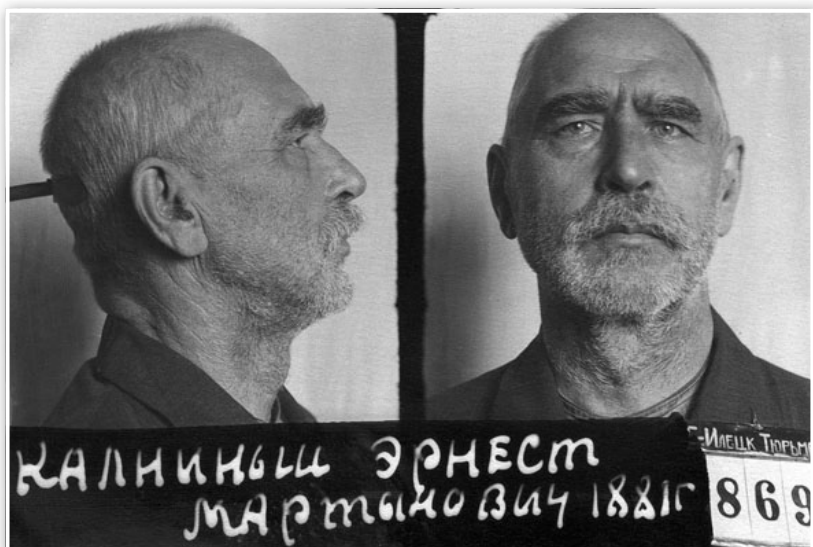
1941. gada 14. jūnijā M. Kalniņu arestēja un izsūtīja uz „Usoļlag” nometni Solikamskā. Aresta brīdī viņš bija inženieris Latvijas valsts jūras kuģniecības ekspluatācijas dienestā. 1942. gada 14. martā PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede viņam par „piedalīšanos kontrrevolucionārā fašistu organizācijā” piesprieda nāves sodu un mantas konfiskāciju. Nošauts 1942. gada 7. aprīlī „Usoļlag” nometnē.

Viktors Kalniņš dzimis 1896. gadā Liepupes pagastā kuģu īpašnieka ģimenē. Makša Kalniņa brālis. Mācījās Olava tirdzniecības skolā un Serkova reālskolā. Pirmā pasaules kara laikā dienēja Krievijas armijā. No 1917. gada bija rotas komandieris Latviešu strēlnieku bataljonā. Pēc tēva nāves 1931. gadā kuģniecības firmas „A. Kalniņš un biedri” līdzīpašnieks, viņam piederēja daļas pie tvaikoņiem „Andrejs Kalniņš”, „Kalpaks”, „Kangars”, „Kaupo” un „Krīvs”, motorkuģa „Bru”. No 1929. gada trīs gadus bija žurnāla „Jūrnieks” redaktors. Bija Latvijas kuģu īpašnieku savienības biedrs. No 1933. gada – 5. Rīgas aizsargu pulka jūras divizona stūrmaņvirsnieks. 1941. gada 14. jūnijā arestēts un deportēts uz „Usoļlag” nometni Solikamskā. Viņa ģimene tika izsūtīta uz Tomskas apgabalu. V. Kalniņš 24. oktobrī „Usoļlag” nometnē mira.

Antons Kārkliņš dzimis 1897. gadā Bauru pagastā. Strādāja par kasieri Latvijas kredītbankā, bija tvaikoņu „Katvaldis” un „Ramava” līdzīpašnieks. No 1928. gada korporācijas „Lettonia” biedrs. Rīgas Latviešu biedrības biedrs. No 1936. gada 5. Rīgas aizsargu pulka Jūras divizona aizsargs. Arestēts 1941. gada 14. jūnijā un izsūtīts uz „Usoļlag” nometni Solikamskā. 1942. gada 8. aprīlī PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede A. Kārkliņam par „dalību kontrrevolucionārā organizācijā” piesprieda nāves sodu un mantas konfiskāciju. Nošauts 13. maijā „Usoļlag” nometnē.

Izsūtīja arī desmit A. Kārkliņa ģimenes locekļus. Tēvs Antons no 1920. gada bija Rīgas Ziemeļu savstarpējās kredīta biedrības direktors rīkotājs. Viņam arī piederēja tvaikoņu „Katvaldis” un „Ramava” daļas. Ģimenei piederēja divi nami Rīgā. Tēvu izsūtīja uz „Usoļlag” nometni, kur 1941. gada 13. septembrī viņš mira. Pārējo ģimeni izsūtīja uz Tomskas apgabalu. 1942. gada 6. jūlijā bada nāvē nomira desmit gadus vecais dēls Ojārs. Lai glābtu pārējos bērnus, viņu māte Alide izdarīja pārkāpumu, par to viņu ieslodzīja nometnē, bet meitu Intu un dēlu Valdi nosūtīja uz bērnu namu. Māte 1944. gadā nometnē mira.

Ernests Kalniņš bija Krišjāņa Valdemāra jūrskolas direktors. Dzimis 1881. gadā Liepupes pagastā. Izglītību ieguva Liepupes draudzes un Limbažu pilsētas skolās. 1904. gadā beidza Mangaļu tālbraucēju jūrskolu. Brauca par



Ernests Kalniņš ieslodzījumā, 1941. gads.

stūrmani un kapteini uz buriniekiem. 1903. gadā viņu uzaicināja par jūrskolotāju Mangaļu sagatavošanas jūrskolā. 1904. gadā Pēterburgā nolika eksāmenu un ieguva mājskolotāja un aprīņa skolotāja tiesības. 1906. gadā, nokārtojis Galvenajā tirdzniecības jūrniecības un ostu pārvaldē jūrskolotāja eksāmenu, sāka strādāt Mangaļu tālbraucēju jūrskolā. Pirmā pasaules kara laikā jūrskolu evakuēja uz Krieviju – Rostovu pie Donas, vēlāk uz Gelendžiku. E. Kalniņš turpināja pasniedzēja darbu evakuācijā. 1920. gadā atgriezās Latvijā un ar Jūrniecības departamenta pavēli tika iecelts par Krišjāņa Valdemāra jūrskolas direktoru. Izdeva mācību līdzekli „Takelāžas darbi” (1941). 1926. gadā beidza Angļu valodas institūta pedagoģijas nodaļu. Bija Glābšanas biedrības uz ūdeņiem priekšnieks, kuģniecības sabiedrības „Kaija” valdes loceklis un izpilddirektors, Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrības biedrs, Latvijas Kuģu īpašnieku savienības biedrs, Latvijas Aizsargu organizācijas biedrs (no 1939. gada). Apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeņa IV šķiru (1928. gads).

Apcietināts 1941. gada 23. jūnijā jūrskolas ēkā kopā ar K. Freidenfeldu un komisāru A. Lepiku. No Rīgas izvests uz Solļeckas cietumu Čkalovas apgabalā. E. Kalniņu apsūdzēja par signālu došanu vācu bumbvedējiem no precīza laika stacijas, kas atradās blakus jūrskolas ēkai ūdenstornī. Apsūdzība neņēma vērā, ka par staciju atbildēja PSRS kara flotes Hidrogrāfijas nodaļa. 1941. gada 6. decembrī Čkalovas apgabala tiesas krimināllietu kolēģija viņam par „palīdzības sniegšanu starptautiskai buržuāzijai, daļību kontrrevolucionārā organizācijā” piesprieda nāves sodu. Nošauts 1942. gada 9. aprīlī cietumā Čkalovas apgabalā.



Krišjānis Freidenfelds, 1920. gadi.

Krišjānis Freidenfelds bija jūrskolotājs. Dzimis 1875. gadā Dundagas pagastā. Izglītību ieguva Dundagas pagasta un draudzes skolās, Talsu pilsētas skolā. 1900. gadā beidza Ventspils jūrskolu. Neilgu laiku brauca par stūrmani uz tvaikoņiem. No 1903. gada bija skolotājs Ventspils jūrskolā. 1914. gada 13. augustā viņu iecēla par jūrskolas priekšnieku. Pirmā pasaules kara sākumā kopā ar jūrskolu evakuējās uz Aļeškiem pie Melnās jūras. 1920. gadā atgriezās Latvijā. No 1920. līdz 1926. gadam bija Krišjāņa Valdemāra jūrskolas direktora palīgs. Vienlaikus mācīja un arī vēlāk turpināja jūrskolā pasniegt kuģniecības likumus un angļu valodu. 1925. gadā beidza Angļu valodas institūta Pedagoģijas nodaļu. Rīgas jūrnieku nama

pārzinis. Apbalvots ar Atzinības krusta ordeņa V šķiru (1939). 1941. gada 23. jūnijā kopā ar jūrskolas direktoru E. Kalniņu arestēts. K. Freidenfelds nogalināts 26. vai 27. jūnijā Rīgas centrālcietumā.

Miķelis Zandbergs dzimis 1877. gadā Engures pagastā. 1901. gadā beidza Liepājas jūrskolu. Līdz 1922. gadam brauca par burinieku „Reinwald”, „Anna Maria”, „Martin Gust” un „Regulus” kapteini. 1922. gadā nodibināja kuģniecības sabiedrību „M. Zandbergs un biedri”, no nākamā gada bija uzņēmuma direktors rīkotājs. Viņš bija burinieka „Regulus”, tvaikoņu „Skauts” un „Sports” līdzīpašnieks, no 1925. līdz 1927. gadam tvaikoņa „Sports” kapteinis. No 1939. gada aizsargs Jūras divizionā. Apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeņa IV šķiru. 1941. gada 14. jūnijā arestēts un izsūtīts uz „Vjatlag” nometni Kirovas apgabālā. Izsūtīja arī viņa ģimeni. 1942. gada 28. novembrī PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede M. Zandbergam par „dalību kontrrevolucionārā organizācijā” piesprieda desmit gadus labošanas darbu nometnē. Soda izcietā „Vjatlag” nometnē.

Fricis Kārklīšs dzimis 1879. gadā Ventspilī zvejnieka ģimenē. Pēc Ventspils draudzes skolas beigšanas iestājās darbā Ventspils miertiesā, kur nokalpoja 11 gadus. Vēlāk strādāja Ventspils elevatorā par darbvedi un trīs gadus bija saldētavas pārzinis. 1913. gadā viņu ievēlēja par pilsētas galvas biedru. Pirmā pasaules



kara laikā bija Petrogradā bēgļu apgādes punkta vadītājs un slimnīcas pārzinis. 1918. gadā atgriezās Latvijā. Bija Ventspils pilsētas galva (1918–1919, 1926–1931), no 1931. gada trīs gadus Ventspils bankas priekšsēdētājs. 1927. gadā bija viens no kuģniecības sabiedrības „Jūra” dibinātājiem, tās lielākais akciju turētājs un direktors rīkotājs. No 1937. gada – Apvienotās kuģniecības valdes loceklis. F. Kārklīšs bija Beļģijas vicekonsuls Ventspilī, partijas „Demokrātiskais centrs” nodaļas dibinātājs un valdes priekšsēdētājs. 1929. gadā apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeņa IV šķiru. 1941. gada 14. jūnijā arestēts un izsūtīts uz „Vjatlag” nometni Kirovas apgabalā, kur 1. decembrī mira.

Friča Kārklīša dēlus tāpat kā tēvu izsūtīja uz „Vjatlag” nometni, bet pārējos uz Krasnojarskas novadu. Maigonis Maksis Kārklīšs 1934. gadā beidza Krišjāņa Valdemāra jūrskolu, kā labāko absolventu viņu apbalvoja ar Rīgas biržas komitejas balvu – zelta pulksteni. 30. gados brauca par stūrmani uz tvaikoņiem „Ausma” (Ventspils), „Jānis Faulbaums” un „Latvis”. No 1939. gada bija 2. Ventspils aizsargu pulka Jūras divizona 2. rotas 2. vada komandieris. 1942. gada 2. decembrī PSRS lešlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriede viņam piesprieda desmit gadus labošanas darbu nometnē. Sodū izcietā „Vjatlag” nometnē.

Padomju vara represēja daudz vairāk jūrnieku un jūrniecības darbinieku un viņu ģimenes, nekā minēts šajā rakstā. Represijas bija ne tikai 1940. un 1941. gadā, bet turpinājās arī pēc Otrā pasaules kara. Daudziem padomju varas iestādes piesprieda dažādus sodus. Atjaunotā Latvijas Republika atjaunoja viņu tiesības un rehabilitēja.■

Aigars Miklāvs



KARA DZELMĒ AIZRAUTIE

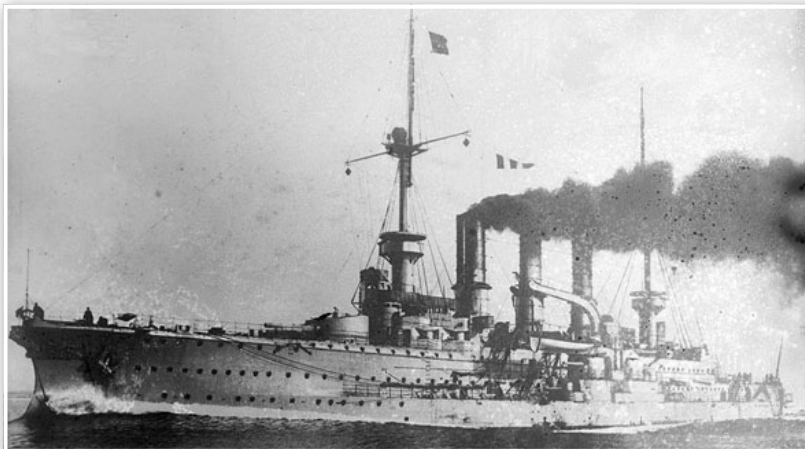
Pirms simt gadiem, 1915. gada 23. oktobrī pulksten 9.32 no rīta notika viena no lielākajām traģēdijām Baltijas jūrā Liepājas tuvumā – apmēram 40 km attālumā no pilsētas ostas angļu zemūdenes E-8 torpēda sasniedza lielu mērķi – vienu no lielākajiem Vācijas kara kuģiem kreiseri „Prinz Adalbert”. Nogrimstot tas paņēma līdz Baltijas jūras dzelmē 672 jūrnieku dzīvības. Uz kuģa atradās 35 vācu jūras kara virsnieki, pārējie bija kuģa apkalpes locekļi un jūras kara skolas kadeti. Šķiet, ka šo traģēdiju tagad atceras vien retais, tāpēc ieskatīsimies to dienu notikumu ritējumā.

Kreiseri „Prinz Adalbert” sāka būvēt 1900. gada aprīlī Vācijā, Ķīles kuģu būvētavā „Kaiserliche Werft”. Jau pēc gada, 1901. gada 22. jūnijā, kuģa korpusu nolaida ūdenī. Vācu kara flotes ierindā tas stājās 1904. gada 12. janvārī. Kuģi nosauca prinča Henriha Vilhelma Adalberta (viens no modernās vācu kara flotes dibinātājiem) vārdā. Šīs sērijas otrais kuģis bija kreiseris „Friedrich Carl”, kurš gāja bojā 1914. gada 7. novembrī, uzbraucot uz mīnas Klaipēdas, toreizējās Mēmeles, rajonā. Kā tolaik rakstīja vācu bulvāru avīzēs, šo abu kuģu liktenī vainīgs varbūt bija tas apstāklis, ka pats princis Adalberts bija slimīgs un klibis. Tomēr pēc stāšanās ierindā „Prinz Adalbert” bija viens no modernākajiem vācu kara flotes kuģiem. Tas kalpoja par artilērijas mācību kuģi. Pirmajam pasaules karam sākoties, „Prinz Adalbert” tika ieskaitīts vācu kara flotes ceturtajā izlūkgrupā. Kā artilērijas mācību kuģim tam bija iespaidīgs bruņojums – 30 dažāda kalibra lielgabali; tas varēja veikt kaujas operācijas 4970 jūras jūdžu rādiusā no pieraksta ostas. Kuģa projektētais ātrums – 21 mezgls, dzinēja jauda sasniedza 12 880 kilovatu. Vācu kreisera uzdevums bija aizsargāt Vācijas jūras piekrasti no ienaidnieka kuģiem, kā arī veikt atsevišķus kaujas uzdevumus Baltijas jūrā, no kuriem pēdējais bija tam liktenīgs.



Anglijas kara flotes zemūdene E-8.

Kuģim nelaimīgais 1915. gads sākās 22. janvārī, kad kreiseris vācu mīnu kuģu pavadībā devās uz Liepāju, lai veiktu pilsētas apšaudi. Kuģa kapteinis šajā laikā bija Vilhelms Bīnemans. Kurss tika nozīmēts pēc iespējas drošāks, un „Prinz Adalbert” sekoja vācu mīnu kuģim G-132. Sliktas redzamības apstākļos G-132 vienu brīdi tika noturēts par krievu krasta apsardzes kuģi, un lielais kreiseris strauji mainīja kursu, kā rezultātā tā korpuss pāris reizes atsītās pret jūras piekrastes grunti



Vācijas kara flotes kreiseris „Prinz Adalbert”.

un „Prinz Adalbert” uzsēdās uz sēkļa. Tikai ar lielām pūlēm, abiem vācu mīnu kuģiem piepalīdzot, kreiseris tika atbrīvots un pēc tam 25. janvārī nogādāts remontdarbu veikšanai Svinemindē, tagadējās Polijas pilsētas Svinoujsces kuģu būvētavā.

Vēlāk, pēc remonta, kreiseris piedzīvoja pirmo angļu zemūdenes E-9 uzbrukumu. Tas notika 2. jūlijā pulksten 13.57. 120 kg smagā torpēda trāpīja zem komandtiltiņa, radās divus metrus plata sūce un applūda vairāki kuģa mašīntelpas un bruņojuma glabātavas nodalījumi. Nogalināja vairākus desmitus apkalpes locekļu. Tika aprēķināts, ka „Prinz Adalbert” tilpnēs ieplūda ap 2000 tonnu ūdens. Nokļūt remonta vietā Ķīles kuģu būvētavā tas varēja, tikai braucot atpakaļgaitā ar sešu mezglu ātrumu.



Vācijas kara flotes kreisera „Prinz Adalbert”
apkalpes locekļi uz kuģa klāja.

Jau no 1914. gada oktobra cariskās Krievijas sabiedrotā Anglija sāka sūtīt palīgā krievu kara flotei Baltijas jūrā savas zemūdenes E-1, E-9 un E-11. 1915. gadā caur Zundu Baltijas jūrā centās iekļūt vēl divas angļu zemūdenes – E-8 un E-13. Pirmajai tas izdevās, bet otrā neveiksmīgi uzsēdās uz sēkļa pie Dānijas krastiem, un to sašāva vācu mīnu kuģi. Šīs zemūdenes par bāzes punktiem izmantoja cariskās Krievijas ostas, kapteiņu palīgi uz tām bija pieredzējuši krievu kara flotes zemūdeņu stūrmaņi. E-8, kura kļuva par vācu kreisera „Prinz Adalbert” kapraci, uzbūvēja 1912. gada 30. oktobrī Lielbritānijā, Četamas kuģu būvētavā. Tās bruņojumā bija četras torpēdas un viens artilērijas lielgabals, līdzīgaros



pārbraucienos tika ņemtas arī divas rezerves torpēdas, kas zemūdenes lietošanas noteikumos netika pieminēts.

Liktenīgajā 1915. gada oktobrī E-8 komandieris Frensiss Gudhards jau mēneša sākumā saņēma ziņu, ka vācu kara flotes flagmaņkuģis „Prinz Adalbert” pēc remonta ar maksimālu apkalpes locekļu skaitu dodas Baltijas jūrā Liepājas virzienā. Angļu zemūdene vācu kreiseri sagaidīja slēpnī, kaut pašai degvielas krājumi tuvojās beigām. 23. oktobrī angļi pamanīja „Prinz Adalbert” pie Liepājas starp vācu mīnu laukiem. Lielo karakuģi pavadīja vācu mīnu kuģi S-142 un S-143. Angļu zemūdene raidīja torpēdu kreisera virzienā no piecu kabeltauvu attāluma, un tā vāciešiem par nelaimi trāpīja tieši „Prinz Adalbert” munīcijas glabātavā kuģa priekšgalā. Ne uz vācu flagmaņkuģa, ne mīnu kuģiem nepamanīja palaistās torpēdas raksturīgo sliedi. Sprādziens pilnībā iznīcināja „Prinz Adalbert”, un vācu mīnu kuģi spēja izglābt tikai trīs tā jūrniekus. Kuģis nogrima Baltijas jūras dzelmē 78 metru dziļumā. Sprādziena vilnis bija tik spēcīgs, ka angļu zemūdeni uz brīdi uzsvieda ūdens virspusē, bet tā netika pamanīta.

Pēc šā uzbrukuma E-8 devās uz Rēveles (Tallinas) ostu, ko sasniedza pēdējiem spēkiem. Zemūdenē gandrīz nebija skābekļa, nebija provianta un degvielas rādītāji bija tuvu nullei. E-8 turpmākais liktenis bija bēdīgs – 1918. gada 4. aprīlī apkalpe Sveaborgas reidā zemūdeni uzspridzināja, lai tā nenokļūtu vāciešu rokās. Iepriekšējais zemūdenes kapteinis Frensiss Gudhards šajā laikā jau bija beidzis dzīves gaitas – 1917. gada 30. janvārī viņš gāja bojā izmēģinājuma braucienā ar jauno angļu zemūdeni K-13.

Ilgus gadus neviens ūdenslīdzis neapciemoja dzelmē nogrimušo vācu kreiseri. To darīt traucēja lielais dziļums un ūdenslīdzēju visai nepilnīgais tehniskais aprīkojums. Pirms Latvijas ūdenslīdzēji nolaidās kuģa katastrofas vietā, to jau bija apmeklējuši zviedru zemūdens niršanas speciālisti. Tikai 2005. gada 8. augustā Latvijas nirēju kluba „Divesport” pārstāvji Alekseja Kravčuka vadībā pēc pāris mēnešu sagatavošanas darbiem apmeklēja nogrimušo vācu kuģi. Nirēju valodā izsakoties, tas gulēja t.s. *tehniskajā* dziļumā, kurā uzturoties ūdenslīdzējam nepieciešams speciāls gāzu maisījums balonos, kā arī attiecīgs drošs tehniskais aprīkojums. Redzamība esot bijusi lieliska: Baltijas jūra lielākoties ir diezgan ne-caurredzama, bet šeit zemūdens baterijas stars sniedzies 20 metru tālu. „Prinz Adalbert” atradies guļus uz kreisā sāna ar ķili augšpusē, labi saglabāties un neapaudzis ar jūras zālēm. Daži kuģa iluminatori bijuši atvērti, redzami dažādi priekšmeti, tostarp jūrnieku personīgās mantas un ieroči, un kajītēs atradušies arī cilvēku galvaskausi. Ūdenslīdzēji pie kuģa vraka uzturējušies 15 minūtes, bet visa operācija ilgusi 92 minūtes. Kā atceras ekspedīcijas vadītājs A. Kravčuks, vēl ilgi pēc pacelšanās visi klusējuši, atceroties Baltijas jūras dzīlēs redzēto.

Tāda bija viena no traģiskajām lapaspusēm Pirmā pasaules kara kaujās tepat pie mūsu zemes krastiem.■



NO LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS VĒSTURES

Jūras medicīnas pirmsākumi Latvijā ir saistīti ar pašas kuģniecības dzimšanu un attīstību. Tiklīdz mūsu senči iemācījās kuģot, tūlīt radās jautājumi, kas prasīja atbildes. Problēmas radija ne tikai pats jūrā brauciens, kuru pavadīja dažādas, bieži vien liktenīgas nejaušības, inficēšanās, nelaimes gadījumi un slimības, ko veicināja ilgstoša uzturēšanās saspiestībā un neveselīgos apstākļos, bet arī zināšanu un iemaņu trūkums, lai novērstu to, kas atgadījies jūrniekam.

Lai gan latviešu un lībiešu ticējumi, buramvārdi un dainas, kas attiecas uz medicīnas atziņām, īsti vēl nav pētīti, tomēr ir pamatotas aizdomas, ka noteikti empīriski dziedniecības un slimību novēršanas paņēmieni senos laikos ir pastāvējuši.

Jūrniecības vēsturnieks Arturs Eižens Zalsters atklājis, ka Latvijā jūras medicīnas un karantīnas paņēmieni rakstveidā reglamentēti jau 16. gs. Uz Rīgas ostā ienākušiem svešzemju kuģiem jau dienējuši pirmie jūras medicīnas darbinieki, kurus sauca par kuģa bārdodziņiem, ko tagad mēs varētu pielīdzināt feldšeriem. Rīgā pirmais zināmais jūras medicīnas ārsts bija Simons Kalbi. Lai gan viņš nebija pabeidzis universitāti, tomēr 1590. gadā saņēma prakses atļauju un šajā nozarē nostrādāja 54 gadus. No Simona Kalbi sastādītā pārskata noprotams, ka viņš uzraudzījis Rīgas ostā ienākušos kuģus.

17. gs. Rīgas ostā bieži ienāca zviedru flagmaņkuģi, un vēstures apraksti liecina, ka apkalpes veselība tika uzticēta bārdodziņim. Kuģa bārdodziņa rīcībā noteikti bija zāģis un liels nazis locekļu amputācijai pēc smaga ievainojuma kaujas laikā. Uz tolaik nogrimušiem kuģiem vēlāk atrasti arī citi bārdodziņa piederumi: ziežu trauciņi, zāļu pudelītes, piestas, bārdasnaži, bļodas asins savākšanai. Venerisko slimību dziedināšanā, kas jūrniekiem gadījās bieži, tika izmantota īpatnēja šļirce zāļu ievadīšanai. Narkozei operācijas laikā noderēja ar opiju margoņu šķidrumu piesūcināti sūkļi. Brutālāka iemidzināšanas metode bija īpaša ķivere pacienta galvā, pa kuru sīta ar smagu koka veseri, līdz iestājās bezsamaņa. Bārdodziņi bijuši pietiekami prasmīgi, bet diplomēti ārsti no šā darba vairījās gan zemā atalgojuma, gan uz kuģiem valdošās netīrības dēļ, gan arī tāpēc, ka labi zināja bēdīgi slaveno patiesību – pēc neveiksmīgas kaujas uzvarētāji gūstā ņēma tikai kapteini, pārējos kopā ar kuģi nogremdēja jūras dzelmē.

Jau 17. gs. Kurzemes hercogistē tika ieviesti vairāki karantīnas pasākumi sakarā ar biežajiem mēra uzliesmojumiem. Mēra skartiem kuģiem tika liegta ienākšana ostā. Ja šāds kuģis avarēja un krava tika izskalotas krastā, tā bija



jāsadedzina. Uz kuģa dzīvi palikušajiem cilvēkiem, kas ar laivu pašu spēkiem izcēlās krastā, noteiktu laiku bija jāuzturas krastmalā norādītā karantīnas vietā.

Jau krietni vēlāk, pēc 1864. gada, kad Ainažos un pēc tam vairākās citās Vidzemes un Kurzemes piekrastes vietās tika atvērtas jūrskolas, tur katram gadījumam bija nedaudz jāapgūst arī medicīna, jo jūrā viss var atgadīties. Brauciena laikā ārsta vai feldšera lomu parasti pildīja kapteinis. No trošu vilkšanas līdz jēlumam noberztās plaukstas parasti dziedēja ar paša cietēja urīnu, pret reimatiskām sāpēm līdzēja terpentīns, vislabākais līdzeklis pret skorbutu, ar kuru jūrnieki bieži saslima pēc dienvidzemju apmeklēšanas, bija banāni, apelsīni un citroni, reizēm lietots arī jūras ūdens, taču labākās zāles allaž bija džins, rums vai viskijs. Ainažnieku spēju rīkoties kritiskos brīžos apliecina kāds dokumentēts tālaika notikums. Izkustoties kravai, kādam jūrniekam tikusi sadragāta kāja, un nekas cits neatlicis, kā to amputēt. Operāciju veikt uzņēmies kapteinis, bet pārējie nelaimīgo turējuši. Vispirms cietējam iedotas divas krūzes ruma, kādu šļuku, lai justos drošāk, ieņēmis arī operētājs pats. Pēc tam ar jūrnieka nazi cietušajam nogriezta miesa, ar galdnieka zāģi nozāgēts kauls, bet ar buru šujamo adatu un diegu sašūti muskuļi un cīpslas kaula galā, brūce izskalota ar jūras ūdeni un vēl nedēļu tajā turēts palikušais kājas gals. Kā par brīnumu stumbenis sadzījis lieliski, kuģa galdnieks izgatavojis protēzi, ko operētais jūrnieks lietojis vēl tad, kad pats jau braucis par kapteini.

Pirms gadsimta nozīmīgākā jūras medicīnas iestāde bija Liepājas jūras kara hospitālis, kas tika uzcelts 1900. gadā un darbojās līdz 1914. gadam. Krievijas impērijas kara flotes galvenās bāzes hospitāli bija 400 gultasvietu un augsts medicīniskā darba līmenis. Hospitāļa ārstu zinātniskās intereses reprezentēja 1901. gadā dibinātā Liepājas Jūras ārstu biedrība. Sakarā ar kara tehnikas un bruņojuma modernizāciju, kā rezultātā 1906. gadā flotes sastāvā iekļāva zemūdenes, tieši Liepājā tika veikti Krievijā un arī pasaulē pirmie pētījumi par darba fizioloģiju un higiēnu zemūdenes apstākļos.

Latvijas Republikā algotā darbaspēka obligāta veselības apdrošināšanas forma bija slimokases, kas tika izveidotas 1920. gadā. Tālbraucējiem jūrniekiem sava īpaša slimokase tapa 1930. gadā. Tā bija pati mazākā starp aroda slimokasēm, aptverot pusotru tūkstoti apdrošināto, bet tajā pašā laikā visturīgākā, rēķinot pēc iemaksu lieluma uz vienu dalībnieku. Līdz ar to Jūrnieku slimokase varēja sniegt plašāku un kvalitatīvāku medicīnisko palīdzību nekā citas slimokases, sedzot ambulatorās un stacionārās ārstēšanas izmaksas, apmaksājot zāles, kā arī izmaksājot slimības pabalstu. Tā kā slimokase bija neliela, tā savas ārstniecības iestādes neveidoja, bet slēdza līgumus ar slimnīcām un ārstiem. Jūrnieku slimokasei piederēja savs nams Rīgā, Mārstaļu ielā 28. Jūrnieku slimokase kopā ar citām tika likvidēta 1940. gada decembrī.

Padomju veselības aizsardzības sistēmā valdīja resoriska pieeja, kas paredzēja īpašu centralizētu (līdzīgi dzelzceļam) ūdensceļu darbinieku medicīnisko



dienestu. Plašā valsts bija sadalīta baseinos, kas tieši tika pakļauti atbilstoši pārvaldei PSRS Veselības aizsardzības tautas komisariatā Maskavā. Mēģinājums veidot šādu dienestu Latvijā sākās 1941. gada 1. aprīlī, taču nepilnos trijos mēnešos līdz kara sākumam daudz paveikt nebija iespējams.

Pēc kara beigām, 1945. gadā, tika izveidots plašāks pakļauto iestāžu tīkls, kas aptvēra gan jūras, gan arī tolaik plaši izvērstu upju kuģniecību, kuģubūves, remonta rūpnīcas un darbnīcas, jūrskolas u.c. Pēckara grūtības bija pārvarētas, saimnieciskā rocība paplašinājusies, un, piesaistot jūrnieku un zvejnieku līdzekļus, varēja izvērst kapitālo celtniecību. 1961. gadā Ventspilī uzcēla ostas slimnīcu ar 100 gultas vietām. Rīgā 1958. gadā tika uzcelta ostas slimnīca ar 75 gultas vietām un 1964. gadā – ostas poliklīnika. 1968. gadā Katrīnas dambī uzcēla Baseina poliklīniku. Savukārt Baseina slimnīcu, kura līdz tam bija mitinājusies pirmskara privātklīnikas šaurajās telpās, 1964. gadā pārvietoja uz ērtāku mājvietu Patversmes ielā un sāka būvēt jaunu korpusu, ko ekspluatācijā nodeva 1970. gadā.

Pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados Latvijas jūrniecības un zvejniecības nozare attīstījās, ievērojami pieauga nozarē strādājošo skaits. Veselības aprūpi šajā nozarē strādājošiem nodrošināja Latvijas baseina medicīnas iestādes Rīgā, Liepājā, Ventspilī Jūrmalā un Siguldā. Latvijas baseina veselības aprūpē strādājošo skaits sasniedza 2076, bet veselības aprūpi uz kuģiem nodrošināja 152 ārsti un 136 vidējie medicīnas darbinieki. Ostās un kuģu remonta rūpnīcu veselības punktos kvalificēti un pieredzējuši feldšeri visu diennakti sniedza medicīnisko palīdzību un veica profilakses pasākumus. Kuģi, jo īpaši bāzes kuģi, bija aprīkoti un nodrošināti ar tolaik modernāko aparatūru, instrumentiem un medikamentiem ķirurģiskajai, intensīvajai un neatliekamajai palīdzībai, kā arī ar visu nepieciešamo infekcijas slimnieku izolācijai un ārstēšanai.

Sanitārā robežkontrole un veselības pirmsreisa pārbaudes tika stingri ievērotas.

Tolaik jūrniecības un zvejniecības vadība resora medicīnai līdzekļus nežēloja, un baseina medicīnas iestādes varbūt pat bija labāk apgādātas nekā pārējās medicīnas iestādes Latvijā.

Astoņdesmito gadu beigas un deviņdesmito sākums līdz ar Atmodas laiku Latvijā Baseina centrālās slimnīcas kolektīvā ienesa pārmaiņas darbinieku sastāvā un skaitā. „Latvijas kuģniecība” un citi kuģošanas uzņēmumi pamazām sāka atteikties no kuģu mediķiem, uzskatot, ka lētāk saslimušo jūrnieku ir nogādāt krastā, nekā maksāt algu kuģa mediķim. Jūrnieki tolaik nebija sagatavoti pirmās palīdzības sniegšanai, tāpēc, pārmaiņām sākoties, ievērojami pieauga jūrā saslimušo un mirušo skaits. Kapteiņi centās ārstus pierunāt palikt strādāt uz kuģa par stūres matrožiem, bet feldšeres par bufetniecēm. Tagad pirmo palīdzību uz kuģa sniedz medicīnas kursus beidzis un sertifikātu ieguvis kuģa virsnieks.■



JŪRNIKU DISCIPLĪNAS JAUTĀJUMS

20. GADSIMTA 20.–30. GADOS

Jau 20. gadsimta sākumā, vēl Krievijas impērijas laikā, latviešu jurniekus, sevišķi kapteiņus, iepazīna visa plašā pasaule. Krievijā trūka izglītotu un spējīgu kuģu vadītāju, tāpēc latviešu kapteiņus, jurniekus turēja lielā cieņā, augsti vērtējot viņu prasmes, uzcītību un disciplīnu.

Pēc Latvijas valsts nodibināšanas jurnieki kļuva par sava veida valsts seju. Politiski reprezentēja valsti politiskā līmenī, bet jurnieki, kuģojot pa visu plašo pasauli, veidoja Latvijas publisko tēlu. Tāpēc nav brīnums, ka latviešu sabiedrību uztrauca jautājums, kādu tēlu par savu mazo valstiņu mēs radām ārvalstīs. 20. gadsimta 20.–30. gados presē periodiski parādās raksti par jurnieku iekšējās kārtības un disciplīnas trūkumu u.c., kuros jurnieki tiek aicināti izskaust dažādas aroda tradīcijas (piem., jaunajam jurniekam, kurš pirmo reizi apceļojis Labās Cerības ragu, vajadzējis izdurt ausī caurumu), tetovēšanos, „pirkstu palaišanu”, kas neizbēgami novedot pie patvaļas, disciplīnas pārkāpumiem un personas degradēšanās. Kuģniecības sabiedrības tika aicinātas apgādāt kuģus ar grāmatām, žurnāliem, galda spēlēm, tādējādi ceļot jurnieku izglītības līmeni, neizmaksāt algu ārzemju ostās, lai izvairītos no „žūpošanas”, „netiklības” (sevišķi ģimenes cilvēkiem) u.c. „cilvēku sugu apkaunojošām izdarībām”. Protams, arī jurnieki nepalika atbildi parādā, norādot, ka pēc atsevišķu eksemplāru izdarībām nevajadzētu spriest par visu latviešu jurniecību, atspēkojot atsevišķus pārmetumus un lūdzot „netracināt mājās palikušās sievas, mātes un mīļotās meitenes” ar tamlīdzīgiem nomelnojošiem rakstiem.

Sprīžot pēc atbildes rakstiem, jurniekus sevišķi aizskāra pārmetumi par disciplīnas trūkumu. Stingra disciplīna bija viens no galvenajiem aroda tikumiem, kas tika ieaudzināts jaunajiem jurniekiem jau jūrskolā – stingrs un noteikts dienas režīms, kārtība un punktualitāte it visā, paklausība augstāk stāvošajām autoritātēm. Katrs, pat vismazākais disciplīnas pārkāpums tika sodīts, smagākos gadījumos paredzot pat izslēgšanu no jūrskolas. Šāda jau no agras jaunības ieaudzināta paklausība un disciplīna jurnieku pavadīja visu atlikušo mūžu, kad skolu nomainīja kuģi, pasniedzējus – kapteiņi un kuģniecības sabiedrības. Bez kapteiņa atļaujas kuģi nedrīkstēja atstāt, bija stingri jāpakļaujas noteiktajai kuģa iekšējai disciplīnai un kārtībai. Arī šeit, tāpat kā jūrskolā, par pārkāpumiem sodīja, visbiežāk ieturēja no algas, liedza ēdienreizes, lika strādāt papildu darbus, atkarībā no kapteiņa izdomas dažkārt varēja būt kāds īpašs sods, piemēram, jocīgas galvassegas vai tērpa valkāšana kādu laiku. Visbiežāk šādi sodi sagaidīja



kaušļus un balamutes. Savukārt par vairākkārtējiem un īpaši smagiem disciplīnas pārkāpumiem draudēja padzīšana no kuģa, gadījās pat, ka nepaklausīgais jūrniece tika atstāts citas valsts ostā. Protams, disciplīna uz kuģa bija atkarīga no kapteiņa, tikai stingra un autoritatīva persona varēja būt labs kapteinis, ar savu paraugu iedvesmot padotos un uzturēt kārtību uz kuģa. Nevarēja prasīt no jūrnieka paklausību un disciplīnas ievērošanu, ja pats kapteinis to nedarīja vai arī pievēra acis uz atsevišķiem pārkāpumiem vai pārkāpējiem.

Disciplīna, prasmes un jūrniecības tradīcijas bija galvenie priekšnosacījumi, kāpēc latviešu jūrniecei tik ilgu laiku bija jāpieprasīti un jācienīti sava aroda pratēji. Pat tad, ja dažreiz kājai gadījās paslidēt.■

Kristīne Skrīvere,

Liepājas muzeja galvenā speciāliste

Raksta sagatavošanai izmantoti materiāli no kuģniecības, zvejniecības
un literatūras mēnešraksta „Jūrniece” (1929. g. 1.–12. nr.).



LATVIJAS VALSTS JŪRAS KUĢNIECĪBAS KUĢI GLEZNĀS

Pirms dažiem gadiem Latvijas Jūrniecības gadagrāmatā bija aprakstīta Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja gleznu kolekcija, ko izveidoja 1939. gadā, kad dibināja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļu. Laika gaitā par jūrniecības tēmu sakrāts vairāk nekā divsimt gleznu. Pateicoties biedrības „Enkurs” valdei, 2015. gadā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja mākslas kolekcija ir papildināta ar vērtīgu jaunieguvumu – 26 Jurijs Lotockis gleznām, kas tapušas no 2003. līdz 2007. gadam. Jaunā gleznu kolekcija ļauj iepazīties ar nu jau aizmirstības upē nogrimušajiem kuģiem, kādreiz uz šiem kuģiem strādājušajai jūrnieku paaudzei tā ļaus atsaukt atmiņā aizgājušos laikus, bet jaunajiem – ielūkoties nebūt ne tik senā pagātnē.

Mākslinieks J. Lotockis, kurš 2016. gadā svinēs 90 gadu jubileju, mīl un pazīst jūru. Caur gleznām viņš simboliski stāsta arī par savu darba dzīvi, ar ellās



Sauskravas kuģis „Smolenska”. J. Lotockis. 2003. gads.



Tankkuģis „Abava”. J. Lotockis. 2003. gads.

krāsām uz kartona gleznojot jūras plašumus un pagātnē palikušos slavenos Latvijas jūras kuģniecības kuģus.

Kāpēc Jurijs Lotockis par savu gleznu tēmu izvēlējies kuģus un jūru? Viņš ir viens no bijušajiem Latvijas valsts jūras kuģniecības darbiniekiem, bet gleznošana paralēli tiešajam darbam kļuva par vienu no viņa dzīves svarīgām sastāvdaļām.

Nedaudz par Juriju Lotocki. Viņš dzimis 1926. gada 30. jūlijā Krasnojarskā. Bērnībā zēnam ļoti patika zīmēt un lasīt grāmatas. Otrā pasaules kara laikā (1942. gadā) viņš sāka mācīties M. Frunzes Jūras kara skolas sagatavošanas kursos Krasnojarskā. Kara skolas mācību prakses tolaik notika uz kara kuģiem kaujas apstākļos. Pēc kara skolas beigšanas Juriju Lotocki norīkoja uz Padomju Savienības zemūdeņu floti Kamčatkā. Viņš turpināja mācības speciālās kara skolas klasēs un pārcēlās uz Sovetskaja gavaņu, kur strādāja par zemūdeņu brigāžu flagmani. 1957. gadā pēc demobilizācijas no PSRS Jūras kara spēkiem Lotockim piedāvāja darbu Latvijas jūras kuģniecībā, kur viņš strādāja par kapteiņa pirmo palīgu gan uz tankkuģa „Abava”, gan citiem tankkuģiem un gāzvedējiem. Kopš 1985. gada Jurijs Lotockis ir pensijā.

UZZIŅAI

Krājumā būs gleznas ar Latvijas valsts jūras kuģniecības tvaikoņiem un motorkuģiem „Abava”, „Amata”, „Balaklava”, „Balašova”, „Fricis Gailis”, „Imants Sudmalis”, „Indra”, „Jānis Sudrabkalns”, „Kaluga”, „Kamilo Sjenfuegoss”, „Kapteinis Jakovļevs”, „Kapteinis Tomsons”, „Kura”, „Maldis Skreija”, „Mehāniķis Gerasimovs”, „Mihails Lomonosovs”, „Otomārs Oškalns”, „Pāvels Šternbergs”, „Pumpuri”, „Rava Ruskaja”, „Ričards Bukauskas”, „Rjazaņa”, „Smolenska”, „Vasilijs Struve”, „Volokolamska”.



Konteinerkuģis „Kapteinis Tomsons”. J. Lotockis. 2006. gads.

ATSKATS VĒSTURĒ

Latvijas valsts jūras kuģniecība bija lielākā un viena no vadošajām PSRS jūras flotes sistēmā. Par kompānijas dibināšanas datumu tiek uzskatīts 1940. gada 29. oktobris, kad ar PSRS Tautas komisāru padomes lēmumu Nr. 2132 tiek izveidota Latvijas valsts jūras kuģniecība. Tās pirmais direktors ir Pēteris Stakle. Uzņēmuma bagātība bija flote.

No 50. gada beigām tvaikoņus nomainīja sērījās būvēti motorkuģi. Līdz ar uzņēmuma izaugsmi sākās transportkuģu specializācija. Latvijas ostām pierakstītos tankkuģus, konteinervedējus, rolkerus un refrīžeratorus būvēja Padomju Savienībā un ārzemēs, galvenokārt Polijā, Somijā un Dienvidslāvijā, un tie kuģoja visos pasaules okeānos un jūrās. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas PSRS Jūras flotes ministrijas pakļautībā bijušie kuģi nonāca Latvijas īpašumā, un Latvijas jūras kuģniecības vietā tika nodibināta „Latvijas kuģniecība”.

KUĢIEM DOD PATRIOTISKUS PADOMJU VĀRDUS

Katram kuģiem, tāpat kā cilvēkiem, ir savs vārds, sava biogrāfija, piedzimšanas brīdis un pēlnītas vecumdienas. Vērts atcerēties jūrnieru teicienu: „Kā kuģi nosauksi, tā tas arī peldēs.” Bet kāpēc kuģiem dod tieši tādus vārdus?



Tankkuģis „Fricis Gailis”. J. Lotockis. 2003. gads.

Kuģa vārda izvēlei varētu būt daudz skaidrojumu, viens no tiem – patriotiskais, jo katrai iekārtai un laikmetam bija savi varoņi, ko celt saulītē, kam par godu nosauca kuģus, skolas, kolhozus un ielas.

Pēc Otrā pasaules kara kā reparāciju Padomju Savienība saņēma tvaikoni „Smoļenska”, no Baltijas jūras kuģniecības tvaikoņus „Balašova”, „Kaluga” un „VoloKolamska”, kurus ierakstīja Latvijas jūras kuģniecības flotē. Kuģi bija nosaukti Krievijas pilsētu vārdos.

1955. gadā Rostokā būvētais sauskravas kuģis „Balašova” bija pēdējais Latvijas jūras kuģniecības tvaikonis. „Balašova” kapteiņu sarakstā bija Bruno Kondruss (1921–1998). 1956. gadā viņš ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu un turpmākos 40 gadus vadīja Latvijas jūras kuģniecības tvaikoņus un motorkuģus. Par priekšzīmīgu darbu latviešu jūrnieks saņēmis visaugstākos valsts apbalvojumus savā profesijā.

Kuģiem bija doti arī Latvijas jūras kuģniecības izcilu un ilggadēju darbinieku vārdi. Kā piemēru var minēt konteinerkuģi „Kapteinis Tomsons”. 1977. gadā Japānā ūdenī nolaisto kuģi nosauca tālbraucēja kapteiņa Eriha Tomsona (1903–1971) vārdā. Tālbraucēja kapteiņa diplomu viņš ieguva 1934. gadā, pēc Otrā pasaules kara vairākus gadu desmitus strādāja Latvijas valsts jūras kuģniecībā. Slavenais kapteinis saņēmis daudzus PSRS valdības apbalvojumus, tostarp arī labākā kapteiņa nosaukumu 1957. gadā, kuru piešķīra tikai pašiem izcilākajiem tirdzniecības flotes jūrniekiem.

Lielāko darba mūža daļu uz Latvijas jūras kuģniecības kuģiem nostrādāja Grigorij Jakovļevs (1948–1975). Pēc Otrā pasaules kara tālbraucēju kapteini nosūtīja darbā uz Latvijas jūras kuģniecību, kur viņš strādāja par kapteiņa palīgu, vēlāk par kapteini un bija apbalvots ar Sarkanās Zvaigznes un Ļeņina ordeni.



Refrižerortkuģis „Mihails Lomonosovs”. J. Lotockis. 2004. gads.

Viņa vārdā nosaukts Latvijas jūras kuģniecības roļkeris „Kapteinis Jakovļevs”, kas 1979. gadā reģistrēts PSRS flotes kuģu reģistrā.

20. gadsimta 60. gados pasaules kuģniecībā strauji pieauga kravu pārvadājumi konteineros. 1971. gadā Latvijas jūras kuģniecība saņēma pirmo konteinerkuģi „Fricis Gailis”. Kuģim piešķīra komjaunatnes darbinieka Friča Gaiļa vārdu. Kuģis būvēts 1971. gadā Vācijā un kursēja kuģniecības līnijā Rīga – Liverpūle. Apkalpē bija deviņi jūrnieki. Kuģis varēja uzņemt 39 konteinerus.

Kuģi nesa padomju ideoloģijai un varai uzticamu cilvēku vārdus. Tāds bija sauskravas kuģis „Maldis Skreija” (no 1991. gada „Tērvete”) un 1968. gadā Kerčā būvētais tankkuģis „Imants Sudmalis”, kuri ieguva komjauniešu un antifašistiskās pagrīdes kustības aktivistu vārdus.

Kuģus nosauca arī padomju kultūras un sabiedrisko darbinieku vārdos. 1979. gadā Hersonā uzbūvēja tankkuģi, kam deva vārdu „Jānis Sudrabkalns”. Sudrabkalns bija latviešu padomju dzejnieks, LPSR Zinātņu akadēmijas akadēmiķis, piedzīvojis arī Latvijas brīvvalsts laikus, bet kļuvis par uzticamu padomju iekārtas aizstāvi.



Sauskravas kuģis „Balašova”. J. Lotockis. 2005. gads.

Rīgas ostai pierakstītais refrīžerortkuģis „Otomārs Oškalns” nosaukts Padomju Savienības varoņa un Otrā pasaules kara padomju partizānu kustības vadītāja Latvijā vārdā. Kuģis bija Latvijas jūras kuģniecības flotē no 1973. līdz 80. gadu beigām, kad to nodeva Tālo Austrumu jūras kuģniecībai.

Krievijas zinātnes pamatlicēja Mihaila Lomonosova vārdu ieguva 1974. gadā Gdaņskā būvēts motorkuģis. Padomju gados „Mihails Lomonosovs” bija pirmais Latvijas jūras kuģniecības refrīžerortkuģis, kas pārvadāja vieglos automobiļus. Divas reizes apkārt pasaulei ar motorkuģi „Mihails Lomonosovs” apbraucis tālbraucējs kapteinis Imants Vikmanis, kurš par kapteini uz refrīžerortora strādāja 1974.–1976. gadā.

Daudzi Latvijas jūras kuģniecības kuģu vārdi nav saistīti ar Latviju, piemēram, „Kamilo Sjenfuegoss”, „Rava Russkaja”, „Ričardas Bukauskas” u.c. Refrīžerortkuģis „Kamilo Sjenfuegoss” nosaukts Kubas revolucionāra vārdā.

Dažiem kuģiem doti Latvijas vietu vārdi, piemēram, „Abava”, „Amata”, „Indra”, „Pumpuri” u.c. Tankkuģis „Abava” Latvijas jūras kuģniecības flotē reģistrēts 1971. gadā. Tas pārvadāja naftas produktus un pēc pārbūves arī ķīmiskās kravas no Ventspils uz Eiropas valstīm. Vairākus gadus tankkuģa „Abava” apkalpē bija arī iepriekšminēto gleznu autors Jurijs Lotockis.

Inta Kārklīņa

LJG 2015



JŪRNIEMI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

Aleksandrs Alksnis dzimis 1915. gada 12. septembrī Bodaibo, Irkutskas apgabalā, Krievijā. Ģimeni par tēva piedalīšanos 1905. gada revolūcijā izsūtīja uz Irkutskas apgabalu. 1920. gadā tā atgriezās Latvijā. 1935. gadā iestājies Latvijas Kara skolas Jūras nodaļā. Jūrnieceības izglītību kā Latvijas kara flotes kadets apguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidzis 1938. gadā. Karaskolu beidzis 1939. gadā. Ar Valsts prezidenta pavēli piešķirta jūras leitnanta pakāpe. 1939. gadā bijis jūras piekrastes novērošanas dienesta priekšnieks Ainažu rajonā. 1940. gadā pārvests uz Minu divizionu un dienējis uz minū tralerā „Viesturs”. Augustā karakuģim Latvijas karogu nomainīja PSRS kara flotes karogs. 1941. gada 7. jūlijā Tallinā arestēts. 1942. gada 13. jūnijā PSRS Iekšlietu tautas komisariāta Sevišķā apspriedē par „dzimtenes nodevības mēģinājumu, ko izdarījis karadienesta persona, un kontrevolucionāru propagandu un aģitāciju” notiesāja ar brīvības atņemšanu uz desmit gadiem. Sodū izcietis „Angarlag” Irkutskas apgabalā. 1951. gada februārī atbrīvots un izsūtīts uz Krašnojarskas novadu. 1955. gada 31. oktobrī atbrīvots un atgriezies Latvijā. Miris 1957. gada augustā Rīgā. 1960. gada 21. martā Baltijas kara flotes kara tribunāls spriedumu atcēla un nozieguma nepierādīšanas dēļ tiesvedību izbeidza. Reabilitēts 1992. gada 27. janvārī.

Arnolds Bičevskis dzimis 1915. gada 23. decembrī Taurupes pagastā. Jūrnieceības izglītību apguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidzis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1932. gadā kā jaunākais klāja zēns uz tvaikoņa „Regent”. 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

Jānis Bernhards Birze dzimis 1915. gada 17. martā Ādažu pagastā. Jūrnieceības izglītības apguvi sācis 1940. gadā, iestājoties Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. 1943. gadā beidzis jūrskolas 3. klasi. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1943. gadā. Jūrā sācis iet 1936. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa „Rīga”. 2. pasaules kara beigās braucis par stūrmani uz vācu tvaikoņiem. Pēc kara dzīvojis ārzemēs un līdz 1972. gadam bijis stūrmanis uz kuģiem zem dažādu valstu karogiem.

Imants Grotiņš dzimis 1915. gada 22. jūlijā Rostovā pie Donas, Krievijā. Tēvs Miķelis Grotiņš (1883 – 1950) bija jūrnieceības darbinieks, jūrskolotājs. Jūrnieceības izglītību sācis apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Tās 3. klasi beidzis 1936. gadā. Mācības turpinājis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Jūrskolu beidzis 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1938. gadā. Jūrā sācis iet 1932. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa „Biruta”. 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem. Bijis 2. stūrmanis uz tvaikoņa „Iris Faulbaums” (1939). Pēc kara dzīvojis Vācijā. Miris 1975. gadā.

Jānis Gēms dzimis 1915. gada 15. augustā Smiltenes pagastā. 1936. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasē. Mācoties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidzis 1941. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1940. gadā. Amatū apguvis, strādājot par atslēdznieku E. Ceppa mašīnu fabrikā Rīgā (1934–1936). Miris 1993. gadā.

Teodors Krūmiņš dzimis 1915. gada 3. jūnijā Tomes pagastā. 1933. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidzis 1939. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Rīgas biržas komitejas balvu – zelta pulksteni. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1940. gadā. Jūrā sācis iet 1931. gadā kā deķa zēns uz tvaikoņa „Skauts”. Braucis par 3. stūrmani uz tvaikoņa „Everiga” (1939–1940), 2. stūrmani uz tvaikoņa „Dole” (1940), 1. stūrmani uz tvaikoņa „Rasma” (1941). Pēc kuģa nogremdēšanas Somu jūras līcī 1941. gada jūlijā ar citu kuģi nonācis Ļeņingradā. Iesaukts Sarkanajā armijā. Kritis frontē.

Kārlis Rūdolfs Kundziņš dzimis 1915. gada 24. novembrī Permā, Krievijā. Jūrnieceības izglītību apguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidzis 1943. gadā. Tuvbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1933. gadā kā matrozis uz tvaikoņa „Lettonia”. Braucis par 3. stūrmani uz tvaikoņa „Kangars”



(1941). 2. pasaules kara beigās pārcēlies uz Zviedriju, bet vēlāk uz ASV. Ieguvis ASV tālbraucēja kapteiņa diplomu. No 1953. gada ASV tankkuģu kapteinis. Beidzis braukt 1980. gadā. Miris 2006. gada 21. februārī Rīgā.

Miervaldis Kelle dzimis 1915. gada 7. jūlijā Rūjienā. Jūrnieceības izglītību apguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidzis 1942. gadā. Tālbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1944. gadā. Jūrā sācis iet 1930. gadā kā apkalpotājs uz tvaikoņa „Andromeda”. 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem. Kara laikā bijis 2. stūrmanis uz tvaikoņa „Braunsberg” (ex „Rauna”, 1942–1944).

Austrijs Ķirsis dzimis 1915. gada 30. decembrī Tallinā, Igaunijā. Jūrnieceības izglītību kā Latvijas kara flotes kadets ieguvis, 1938. gadā beidzot Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu. Nākamajā gadā beidzis Latvijas Kara skolas Jūras nodaļu. Kā jūras leitnants ieskaitīts Zemūdeņu divizionā. Zemūdenes „Ronis” jaunākais virsnieks (1939–1940). 1940. gadā atvaļināts. 1943. gadā iestājies Latviešu leģionā. Pēc kara dzīvojis Vācijā, bet no 1948. gada ASV. Sarakstījis darbus par Latvijas kara floti: „Konspektīva Latvijas Kara flotes vēsture” (1984), „Zemūdenes „Ronis” pēdējais brauciens” (1884), „Latvijas kara flotes virsnieku saraksts” (1985), „Atcerēsimies Latvijas kara floti” (1992). Miris 1995. gada 28. janvārī Sietlā, ASV.

Nikolajs Lapīnš dzimis 1915. gada 17. martā. Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļu kā Latvijas kara flotes kadets beidzis 1938. gadā. 1939. gadā beidzis Latvijas Kara skolas Jūras nodaļu. Kā jūras leitnants ieskaitīts Zemūdeņu divizionā. Divizionā jaunmatrožu rotas vada komandieris (1940).

Aleksandrs Līcis dzimis 1915. gada 22. februārī Rīgā. Jūrnieceības izglītību sācis apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Tās 2. klasi beidzis 1936. gadā. Mācības turpinājis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Kuģu vadītāju nodaļas 4. klasi beidzis 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1938. gadā. Jūrā sācis iet 1933. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Everelsa”. 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem. Kara laikā un pēc tā uz kuģiem vairs nav gājis.

Boriss Jevgēnijs Meiselis dzimis 1915. gada 9. oktobrī Maskavā, Krievijā. 1935. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidzis 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1938. gadā. Jūrnieka amatu sācis apgūt 1933. gadā kā ogļu padevējs uz tvaikoņa „Helena Faulbaums”. 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

Artūrs Kārlis Otomers dzimis 1915. gada 7. jūnijā Dundagas pagastā. 1938. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasē. Jūrskolu beidzis 1942. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1935. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Miervaldis”. Braucis par 3. stūrmani uz tvaikoņa „Konsuls P. Dannebergs” (1941).

Kārlis Pambakers dzimis 1915. gada 3. decembrī Samārā, Krievijā. 1942. gadā beidzis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļu. Amatu apguvis un strādājis par atslēdznieku G. R. Eppingera mehāniskā darbnīcā (1932–1934). Jūrā sācis iet 1937. gadā kā kurinātājs uz kara kuģa „Varonis”.

Arvids Pārupe dzimis 1915. gada 3. februārī. 1931. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidzis 1940. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1938. gadā. Jūrā sācis iet 1929. gadā kā kuģa zēns uz burinieka „Elfriede”. 1930. gados braucis par matrozi uz Latvijas tirdzniecības kuģiem.

Anatolijs Poturnaks dzimis 1915. gada 21. februārī Nikolajevskā pie Amūras, Krievijā. 1936. gadā beidzis Vladivostokas jūras tehnikumu, 1956. gadā – Ļeņingradas ūdenstransporta inženieru institūtu un Jūras flotes akadēmiju Ļeņingradā. No 1938. gada līdz 1965. gadam strādājis dažādos vadošos amatos PSRS ostu pārvaldēs. 1965. gadā iecelts par Melnās jūras kuģniecības pārstāvi Ceilonā. Latvijā no 1969. gada, kad kļuva par Rīgas tirdzniecības ostas priekšnieku. Šajā amatā strādāja līdz 1976. gadam. Miris Rīgā 1983. gadā.

Rūdolfs Kārlis Pēkšēns dzimis 1915. gada 23. janvārī Rīgā. Jūrnieceības izglītību apguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā, kuru beidzis



1937. gadā. Kā labākais absolvents apbalvots ar Rīgas biržas komitejas balvu – zelta pulksteni. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1936. gadā. Jūrā sācis iet 1930. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa „Spidola”. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņiem „Krīvs” (1939) un „Regent” (1939–1940). Ar pēdējo ieradies ASV un Latvijā nav atgriezies. 2. pasaules kara laikā bijis stūrmanis uz ASV tirdzniecības tvaikoņiem. Pēc kara ieguvis ASV tālbraucēja kapteiņa diplomu. No 1944. gada kuģniecības firmas „American Export Lines” kuģu stūrmanis un kapteinis. Jūrā beidzis braukt 1977. gadā. Miris 2005. gada 30. janvārī ASV.

Ralfs Rutkovskis dzimis 1915. gada 23. jūlijā. Jūrniecības izglītību apguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļā. Jūrskolu beidzis 1939. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1937. gadā. Jūrā sācis iet 1933. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Helena Faulbaums”. 1930. gados braucis par matrozi uz latviešu tirdzniecības kuģiem.

Rūdolfs Siliņš dzimis 1915. gada 5. martā Engures pagastā. 1934. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Jūrskolu beidzis 1941. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1939. gadā. Jūrā sācis iet 1933. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa „Abava”. Braucis par 3. stūrmani uz tvaikoņa „Biruta” (1941). No Ļeņingradas evakuēts uz Arāla jūru, kur 1942. gada 7. jūlijā noslīcis.

Valdis Skujņš dzimis 1915. gada 9. februārī Rūjienas pagastā. Jūrniecības izglītību apguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā. Jūrskolu beidzis 1943. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1944. gadā. Amatū apguvis un strādājis par atslēdznieku A. Muzikanta mehāniskā darbnīcā Rūjienā (1933–1935), Papīra fabrikā E. Brīns (1937–1938), armijas 21. darbnīcā (1938–1940), P. Putniņa uzņēmumā (1940), VEF (1940–1941). Jūrā sācis iet 1935. gadā kā ogļu kurinātājs uz tvaikoņa „Bārta”. 1930. gados braucis par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem.

Kārlis Oto Šteinbergs dzimis 1915. gada 12. janvārī Saldus pagastā. Pēc Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasi beidzis 1935. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Jūrskolu beidzis 1937. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1939. gadā. Jūrā sācis iet 1931. gadā kā klāja zēns uz tvaikoņa „Jānis Faulbaums”. Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Sigulda” (1939–1940).

Georgs Šulcs dzimis 1915. gada 6. martā Rīgā. Jūrniecības izglītību sācis apgūt Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļā. Tās 3. klasi beidzis 1936. gadā. Mācības turpinājis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā. Jūrskolu beidzis 1937. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1936. gadā. Jūrā sācis iet 1930. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Ausma” (Ventspils). Braucis par 2. stūrmani uz tvaikoņa „Everalda” (1939) un 1. stūrmani uz tvaikoņa „Ciltvaira”.

Arnolds Šults dzimis 1915. gada 22. februārī Ventpilī. Jūrniecības izglītību ieguvis Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļā, kuru beidzis 1943. gadā. 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu ieguvis 1941. gadā. Jūrā sācis iet 1933. gadā kā praktikants uz velkoņa „Irbe”. 1930. gados braucis par kurinātāju uz Latvijas tirdzniecības tvaikoņiem. 2. pasaules kara laikā strādājis par mehāniķi uz velkoņiem Ventspils ostā. 1945. gada 30. augustā arestēts. Latvijas un Igaunijas valsts kuģniecību kara tribunāls 18. decembrī par „dzimtenes nodevību” piesprieda desmit gadus labošanas darbu nometnē un trīs gadus tiesību atņemšanu. Sodū izcietis Komsomoļskā pie Amūras un Noriļskā. Atbrīvots 1953. gada 21. decembrī un atgriezies Latvijā. Reabilitēts 1995. gada 4. oktobrī.

Ernests Aleksandrs Treilībs dzimis 1915. gada 9. aprīlī Liepājā. 1936. gadā beidzis Liepājas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasi. Jūrniecības izglītību turpinājis apgūt Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolā, kuru beidzis 1941. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1940. gadā. Jūrā sācis iet 1933. gadā kā jaunākais matrozis uz tvaikoņa „Latava”. 1940. gadā bijis velkoņa „Karl Kronenberg” stūrmanis.

Sergejs Varkalis dzimis 1915. gada 11. oktobrī Rīgā. 1933. gadā iestājies Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasē. Mācīties ar pārtraukumiem, jūrskolu beidzis 1940. gadā. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu ieguvis 1938. gadā. Jūrā sācis iet 1932. gadā kā deķa zēns uz tvaikoņa „Evermore”. Braucis par 2. un 1. stūrmani uz tvaikoņa „Rīga” (1940–1942).■



Latviešu tautas godu aizsargāt un audzināt

Uz Krišjāņa Valdemāra pieminekļa rakstīts: „Dižākajam Latvijas līdumniekam Krišjānim Valdemāram. Pateicīgā Latvju tauta. 1825–1925.»

Uzraksts uz pieminekļa atgādina: latviešu jūrniekiem jāstrādā kopā ar likteni, latviešu tautas godu aizsargāt un audzināt.

Uz viena no neskaitāmajiem vainagiem, kas greznoja Valdemāra zārku, bija rakstīts: „Kr. Valdemāram: Dzīvojot tautai bijī palīgs jo spēcīgs un liels, pēc nāves palīgs būsī caur spīdošās priekšzīmes burvību – Liepājas Latv. Labdar. Biedrība.”

Bet Krišjāņa Valdemāra bērū dienā pie vēl neaizraktā kapa advokāts A. Vēbers savā un Latviešu biedrības vārdā teica: „Tevim sirsnīgi pateicos, ka Tu bijī pirmais starp latviešiem to saucēju pirmais, kas latvju tautu modināji uz jaunu, mundru dzīvi. Tevim pateicos, ka esi latviešu vārdu godā celis, Tevim pateicos par visiem cilvēku mīlestības darbiem, Tevim pateicos, ka Tu mums visiem bijī tēvišķs gādnieks un padomu devējs. Tavas atdzisušās miesas guldinās tumšā zemes klēpī, bet Tavi darbi mirdzēs saules spožumā.”



PAR PAVEIKTO 2015. GADĀ

Saskaņā ar Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes atbalstīto reklāmas pasākumu plānu 2015. gadam Latvijas lielo ostu pārvaldes, VAS „Latvijas dzelzceļš” un citi tranzīta un loģistikas jomā strādājošie uzņēmumi ir kopīgi piedalījušies astoņās starptautiskās transporta un loģistikas izstādēs, kurās iepazīstinājuši ar Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas jomā strādājošo uzņēmumu pakalpojumiem, jaunajiem projektiem un sadarbības piedāvājumiem. Notikušas arī vairākas nozīmīgas Satiksmes ministrijas vadības un uzņēmēju vizītes ārvalstīs, lai veicinātu transporta un loģistikas nozares attīstību, iepazīstinātu ārvalstu kolēģus ar Latvijas kā tranzīta valsts priekšrocībām, kā arī Latvijas augstu amatpersonu, tai skaitā Satiksmes ministrijas vadības un uzņēmēju vizītes uz Ķīnas Tautas Republiku, parakstīti nozīmīgi tālākās sadarbības dokumenti.

LATVIJAS UZŅĒMUMU KOPĒJIE STENDI 2015. GADĀ TĪKA VEIDOTI IZSTĀDĒS:

- „TransBaltica 2015”, Sanktpēterburga (Krievija)
- „TransRussia 2015”, Maskava (Krievija)
- „Transport & Logistic 2015”, Minhene (Vācija)
- „Transit-Kazakhstan 2015”, Almata (Kazahstāna)
- „Transports un loģistika 2015”, Minska (Baltkrievija)
- „CILF 2015” (*China International Logistics & Transportation Fair*), Šeņžena (Ķīna)
- „TransUzbekistan 2015”, Taškenta (Uzbekistāna)
- „Krievijas transports 2015”, Maskava (Krievija)

Par dalību izstādēs kopējā Latvijas nacionālajā stendā lēmumus pieņem Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) Reklāmas komisija. Komisijā darbojas Rīgas un Ventspils brīvostu pārvalžu, Liepājas SEZ pārvaldes, VAS „Latvijas dzelzceļš” un SIA „LDz Cargo” pārstāvji. Reklāmas komisiju vada Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.

Dalība izstādēs daļēji tiek organizēta ar Ostu attīstības fonda atbalstu, kura turētājs ir VAS „Latvijas Jūras administrācija”.

Latvijas uzņēmumu dalību izstādēs 2015. gadā stimulēja pieejamais atbalsts – ES struktūrfondu līdzfinansējums darbības programmas „Uzņēmējdarbība un inovācijas” papildinājuma apakšaktivitātē „Ārējo tirgu apgūšana – ārējais mārketingš”, ko administrē LIAA.



„TRANSBALTICA 2015”

18.–20. martā Sanktpēterburgā notika starptautiskās izstāžu rīkotāja-
biedrības ITE pirmā
izstāde „TransBaltica
2015”. Izstādē bija iekār-
tots Latvijas uzņēmumu
stands 30 m² platībā,
stenda dalībnieki – Rīgas
un Ventspils brīvostu un
Liepājas SEZ pārvaldes
un SIA „L-Ekspresis”. Para-
lēli izstādei ostu pārstāvi
devās vizītē uz Sanktpē-
terburgas ostu un tikās ar
ostas pārvaldes un uzņē-
mumu pārstāvjiem.



Latvijas stands izstādē „TransBaltica 2015” Sanktpēterburgā.

„TRANSRUSSIA 2015”

21.–24. aprīlī Maskavā notika lielākā Krievijas starptautisko kravu pārvadāju-
mu, transporta un loģistikas izstāde un konference „TransRussia 2015”. 2015. gadā
Latvijas nacionālā stenda platība bija gandrīz 400 m² un stendā strādāja ap
40 uzņēmumu pārstāvi, vēl vairāki brīvostās strādājošie uzņēmumi izmantoja
iespēju strādāt stendā brīvostu nomātajā platībā.

Paralēli izstādei katru gadu Maskavā notiek konference „TransRussia”, kurā
regulāri uzstājas kāds no Latvijas pārstāvjiem, prezentējot Latvijas transporta
sistēmu un jaunākos projektus tranzīta jomā, kā arī īpašu uzmanību vēršot uz
Latvijas tranzīta uzņēmumu pakalpojumu piedāvājumu Krievijas uzņēmumiem
preču tranzītam no un uz
Eiropu. Šogad konferencē
uzstājās SM valsts sekre-
tārs Kaspars Ozoliņš. Viņš
norādīja, ka Latvija kā Eiro-
pas Savienības Padomes
prezidējošā valsts šā gada
pirmajā pusgadā īpašu uz-
manību pievērš Eirāzijas
transporta savienojumu
attīstībai. Satiksmes mi-
nistrijas valsts sekretāru
Ozoliņu darba vizītē pa-
vadīja valsts sekretāra



Centrālais baneris Latvijas uzņēmumu stendā izstādē „TransRussia 2015”.



vietnieks, Latvijas – Krievijas SVK Transporta darba grupas līdzpriekšsēdētājs Uldis Reimanis, satiksmes ministra padomnieks ārlietās Kaspars Briškens un Satiksmes ministrijas Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups. Jau uzsākta gatavošanās nākamajai izstādei „TransRussia 2016”, kas notiks 2016. gada 19.–22. aprīlī. Ir rezervēta izstādes platība, notiek dalībnieku pie-
teikšanās. Vēlmi piedalīties izstādē kopējā Latvijas stendā jau izteikuši vairāk nekā 20 uzņēmumu.

„TRANSPORT & LOGISTIC 2015” MINHENĒ

Izstāde ir lielākais nozares pasākums Eiropā. Latvijas nacionālais stends šogad bija 75 m² platībā. Stenda dalībnieki bija Rīgas un Ventspils brīvostu un



Liepājas SEZ pārvaldes, VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo”, „AVE Trans grupa”, SIA „In-flot”, SIA „A&A Logistic”, SIA „Alpa Centurms” u.c. Izstādē bija rekordliels apmeklētāju skaits – vairāk nekā 55 000 no 124 valstīm, tajā piedalījās pārstāvji no 62 valstīm.

KONFERENCE „TRANSBALTICA 2015”

4. un 5. jūnijā Rīgā norisinājās jau 18. starptautiskā konference, ko organizēja Latvijas Tranzīta biznesa asociācija sadarbībā ar LR Satiksmes ministriju, VAS „Latvijas dzelzceļš”, Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas pārvaldi, Rīgas brīvostas pārvaldi.

Konferencē notika plašas diskusijas par Baltijas transporta un tranzīta tirgu, pievēršot īpašu uzmanību nozares attīstībai turpmākajos gados. Uztājās nozares eksperti/speciālisti no Šveices, Krievijas, Vācijas, Igaunijas, Baltkrievijas, Lietuvas un Latvijas. Notika diskusijas ar Transsibīrijas pārvaldījumu koordinācijas padomes pārstāvi Ilju Petuhovu, Baltkrievijas muitas pārstāvi Andreju Šaškovu, Šveices kompānijas „Hupac Intermodal” pārstāvi Alberto Gisoni, Hamburgas ostas pārstāvi Sanktpēterburgā Natāliju Kapkajevu, Krievijas kompānijas „RBK” pārstāvi Ludmilu Simonovu, Krievijas Enerģētikas un finanšu institūta ekspertu Sergeju Agibalovu, Lietuvas kompānijas „Belintertrans Lietuva” direktoru Jevgeņiju Malaškeviču, Latvijas tranzīta nozares ekspertiem un speciālistiem Normundu Krūmiņu, Līvu Zorgenfreju, Igoru Kabaškinu, Māri Riekstiņu un citiem. Konferenci atklāja LR Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš.



Konference ir vienīgais specializētais ikgadējais transporta nozares pasākums, kas tiek rīkots Rīgā un ko ļoti atzinīgi vērtē ārvalstu sadarbības partneri. Pasākumā darbs notika četrās plenārsēdēs Rīgā un izbraukuma sesijā Liepājas SEZ. Izbraukuma sesijas konferenci atklāja Liepājas SEZ pārvaldnieks G. Krieviņš, pozicionējot Liepāju kā efektīvu rūpniecības un tranzīta reģionālo centru ar nākotnes attīstības perspektīvām. Tāpat par savu darba pieredzi Liepājā informēja jau esošo ražošanas un ostas uzņēmumu pārstāvj.



Konferences „TransBaltica 2015” plenārsēde.

Konferences dalībnieki ieguva informāciju par pilsētas un ostas attīstības perspektīvām, investīciju piesaistīšanas nosacījumiem, par Latvijas valsts politiku ekonomiskās sadarbības, tranzīta un transporta infrastruktūras attīstības projektu finansēšanas jomā un stimuliem investīciju piesaistei.

Starptautiskās konferences „TransBaltica 2015” izbraukuma sesijas mērķis bija veicināt Liepājas pilsētas un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas atpazīstamību Latvijas un ārvalstu komercdarbības vidē, panākt izdevīgāku un nozīmīgāku pozicionējumu tranzīta nozares nevalstisko organizāciju sadarbībā ar valsts atbildīgajām institūcijām un reģiona uzņēmējiem.

„TRANSIT-KAZAKHSTAN 2015”

16.–18. septembrī Almatā, Kazahstānā, notika lielākā un nozīmīgākā Vidusāzijas reģiona transporta un loģistikas izstāde „Transit-Kazakhstan 2015”. Tā ir transporta nozares nozīmīgākā izstāde Eirāzijā, ik gadus tajā piedalās 100–120 uzņēmumu no dažādām pasaules



Latvijas uzņēmumu stends izstādē „Transit-Kazakhstan 2015”.



Latvijas uzņēmumu pārstāvji – stenda dalībnieki izstādē „Transit-Kazakhstan 2015”.

valstīm, tostarp Ķīnas, kā arī līdz pat 4000 dažādu nozaru profesionāļu. Latvijas nacionālā ekspozīcija bija 100 m² liela. Izstādē Latviju pārstāvēja ostu, dzelzceļa un loģistikas valsts un privātā sektora uzņēmumu pārstāvju delegācija Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieka Ulda Reimaņa vadībā.

Kopā stendā strādāja 23 Latvijas transporta uzņēmumi, tajā skaitā Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldes, Liepājas SEZ pārvalde, VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo” un citi.

„TRANSPORTS UN LOĢISTIKA 2015”

6.–8. oktobrī Minskā notika gadskārtējais Baltkrievijas starptautiskais transporta un loģistikas forums un tā ietvaros nozares izstāde „Transports un loģistika”. Kopumā izstādē piedalījās 80 uzņēmumu no deviņām valstīm – Baltkrievijas, Krievijas, Kazahstānas, Ukrainas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Austrijas un Ķīnas.

Jau devīto gadu notiekošā izstāde kļuvusi par nozīmīgu platformu sarunām ar biznesa partneriem un jaunu kontaktu dibināšanai. Izstādes atklāšanā piedalījās LR satiksmes ministrs A. Matīss, kurš savā runā norādīja, ka Baltkrievija ir viens no Latvijas stratēģiskajiem partneriem tranzīta jomā, un atzinīgi vērtēja Ķīnas un



Latvijas stends izstādē „Transports un loģistika 2015”.

Baltkrievijas prezidentu noslēgto vienošanos par kopīgu sauszemes maršruta izstrādi jaunā Zīda ceļa iniciatīvas ietvaros, kā arī vienošanās ietvaros paredzētā Ķīnas – Baltkrievijas industriālā parka „Lielais akmens” izveidi Baltkrievijā. Ministrs uzsvēra, ka Latvija aktīvi strādā pie kravu diversifikācijas, īpašu uzmanību



pievēršot Ķīnas kravu piesaistei. Dalība jaunā Zīda ceļa attīstībā ir kā Latvijas, tā Baltkrievijas interesēs, un Latvijas transporta infrastruktūra ar savām ostām nodrošina izdevīgus savienojumus caur Baltijas jūru. Ministrs puda apmierinātību ar Baltkrievijas naftas produktu termināļa izveides gaitu Rīgas ostā. Termināļa izveide stiprinās pārliecību par kravu apjomu stabilitāti gan Latvijai kā tranzīta valstij, gan Baltkrievijai kā investorei un kravu nosūtītājai.

Šogad Latvijas ekspozīcijā strādāja Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo”, SIA „LDz Cargo loģistika”, Rīgas konteineru terminālis. Vēl daži uzņēmumi, kuri bija ieradušies uz izstādi kā apmeklētāji, izmantoja iespēju strādāt Latvijas nacionālajā stendā.

Latvijas nacionālais stends izstādē tiek organizēts ar Ostu attīstības fonda atbalstu, un Latvija pasākumā piedalās no pirmās izstādes. Baltkrievijas transporta kongresā ar Latvijas ostu un loģistikas un transporta uzņēmumu piedāvājumu Baltkrievijas uzņēmumiem iepazīstināja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks un Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes Reklāmas komisijas priekšsēdētājs Uldis Reimanis. Kongresa laikā daudz tika diskutēts par Baltkrievijas kā tranzīta un loģistikas pakalpojumu sniedzējas attīstību, par Baltkrievijas vietu starptautiskajos transporta koridoros, par investīcijām galvenajos transporta infrastruktūras objektos, par sadarbību Muitas savienības (Baltkrievija, Krievija, Kazahstāna) un Ziemeļu dimensijas ietvaros. Kongresa dalībnieki pārrunāja arī pasaules tendences transporta un loģistikas attīstībā.



A. Matīss kopā ar Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministru A. Sivaku atklāj izstādi „Transports un loģistika 2015”.



Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks U. Reimanis iepazīstina Baltkrievijas transporta un komunikāciju ministru A. Sivaku ar Latvijas uzņēmumu stendu un to piedāvājumu.



„CILF 2015”

14.–16. oktobris, Šenžena (Ķīna). Izstādē bija iekārtots kopējs Latvijas – Krievijas stends ar nosaukumu „Eurasian Logistics”, kurā strādāja Ventspils un Rīgas brīvostu un Liepājas SEZ pārvalžu un VAS „Latvijas dzelzceļš”, kā arī SIA „LDz Cargo” un SIA „LDz Cargo loģistika” pārstāvji.

Kopējā izstādes platība bija vairāk nekā 60 000 kvadrātmetru. Tajā bija



Latvijas stends izstādē „CILF 2015”.

pārstāvētas gan vietējās kompānijas, kas piedāvā loģistikas pakalpojumus un pārvadājumus pa Ķīnu, gan arī starptautiskās kompānijas, tai skaitā „Hapag-Lloyd”, „China Shipping Container Lines”, „Fesco Lines”, „Hamburg Sud”, „CMA CGM”, „TransContainer”, „Russian Railways Logistics”. No Eiropas ostām bija pārstāvētas Zēbrige un Hamburga.

„TRANSUZBEKISTAN 2015”

No 11. līdz 13. novembrim Taškentā (Uzbekistāna) notika starptautiskais forums „Centrālāzijas industriālā nedēļa” un tās ietvaros izstāde „Transports un loģistika – TransUzbekistan 2015”.



Izstādes „TransUzbekistan 2015” atklāšana, starp goda viesiem Latvijas Republikas vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs K. Gerhards un Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks U. Reimanis.

Ilggadējo starptautisko izstādi „TransUzbekistan” rīko Uzbekistānas Ārējo ekonomisko sakaru, tirdzniecības un investīciju ministrija sadarbībā ar Uzbekistānas Tirdzniecības un rūpniecības palātu. Uzbekistānas izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis un attīstītā transporta infrastruktūra veido pievilcīgu vidi starptautiskās sadarbības veicināšanai transporta un loģistikas, it īpaši tranzīta pakalpojumu nozarēs.



Pavisam izstādē piedalījās ap 200 uzņēmumu no Vācijas, Indijas, Irānas, Ķīnas, Norvēģijas, Apvienotajiem Arābu Emirātiem, Polijas, ASV, Taivānas, Turcijas, Ukrainas, Somijas, Francijas, Čehijas, Šveices un Uzbekistānas. Latvijas standā šogad piedalījās Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas SEZ pārvaldes, VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo”, SIA „Schenker”, SIA „Alpa Centurms”, SIA „L-Ekspresis”, SIA „Sigis”, SIA „Systems Logistics” u.c.

Stendu apmeklēja Uzbekistānas un citu valstu sadarbības partneri, kuri izstādē strādāja savos standos vai bija ieradušies kā izstādes apmeklētāji. Apmeklētāji un organizatori atzinīgi vērtēja Latvijas dalību izstādē. Ļoti liela interese bija no preses pārstāvju puses, stenda dalībnieki sniedza vairākas intervijas gan vietējām radiostacijām, gan televīzijai, gan starptautiskiem ziņu portāliem.



Latvijas stends izstādē „TransUzbekistan 2015”.



Intervijas Latvijas standā sniedza Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks U. Reimanis.

KRIEVIJAS TRANSPORTA NEDĒĻA, IZSTĀDE „KRIEVIJAS TRANSPORTS 2015”

4.–6. decembrī Maskavā devīto reizi notika Krievijas transporta nedēļa, kuras pasākumos jau iepriekš ir piedalījusies ministrijas vadība. Standā strādāja Rīgas un Ventspils brīvostu un Liepājas SEZ pārvalžu un VAS „Latvijas dzelzceļš” pārstāvji, piedāvājot savu uzņēmumu pakalpojumus. Šī izstāde ir ļoti augsta līmeņa pasākums, to apmeklēja augstas amatpersonas, piemēram, Krievijas Federācijas transporta ministrs M. Sokolovs un viņa vietnieki, nozares vadošo uzņēmumu un asociāciju pārstāvji u.c. No LR Satiksmes ministrijas pasākumu apmeklēja valsts sekretārs K. Ozoliņš un valsts sekretāra vietnieks un LOTLP Reklāmas komisijas priekšsēdētājs U. Reimanis.



Latvijas stends izstādē „Krievijas transports 2015”.

Reklāmas pasākumu plānā 2015. gadam bija paredzēta dalība izstādēs „InterTransport 2015” Odesā, Ukrainā, un „Logitrans 2015” Stambulā, Turcijā, bet saistībā ar notikumiem Ukrainā tika pieņemts lēmums izstādēs nepiedalīties, jo galvenais produkts, ko piedāvājam Turcijai, ir pārvadājumi ar konteinerpilsētu

„Zubr”. Plānā neiekļauts pasākums bija izstāde Jekaterinburgā, kurā piedalījās Ventspils brīvostas pārvalde un Liepājas SEZ pārvalde. Līdzšinējais modelis, kad Latvijas ostu, tranzīta un loģistikas uzņēmumu publicitāti koordinē un dalību izstādēs organizē Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes izveidotā Reklāmas komisija Satiksmes ministrijas paspārnē, ir optimāls risinājums, lai veicinātu Latvijas kā tranzīta valsts atpazīstamību ārvalstīs un piesaistītu jaunus sadarbības partnerus mūsu valsts tranzīta koridoram. ■

LOTLP informācija



„ZAĻAIS STARS” PĀVILOSTĀ

Pāvilostā 24. un 25. jūlijā notika otrais mūzikas un mākslas festivāls „Zaļais stars”, kura idejas autors un māksliniecisks vadītājs ir mūziķis Uldis Marhilevičs.

Festivāla pirmās dienas vakarā notika koncerts Sakaslejas baznīcas dārzā ar Zigfrīda Muktupāvela, Ances Krauzes, Valda Indrišonoka, Jāņa Pelšes (ērģeles), Pāvilostas novada sieviešu kora „Sīga”, Liepājas zvanu ansambļa „Campanella”, vijolnieka Dzintara Beitāna, Sakas vokālā ansambļa „Dziedošie eņģeļi” un citu mākslinieku piedalīšanos.

Festivāla otrajā dienā visus priecēja smilšu skulptūru festivāls, pludmales tenisa sacensības, Kalna ielas tirdziņš, kā arī starptautiskā simpozija „Abstraktais un konkrētais vizuālās mākslas kompozīcijā” dalībnieku mākslas darbi. Bet vakarā notika lielkoncerts Pāvilostas pludmalē.

Vēl diezgan neiepazīts Latvijā ir pludmales teniss, kura viens no lielākajiem popularizētājiem ir Eiroparlamenta deputāts Roberts Zile. „Eiropā šis sporta un brīvā laika pavadīšanas veids ir ieguvis lielu popularitāti,” pastāstīja Roberts Zile. „Pludmales tenisu var spēlēt visi – gan mazi, gan lieli, tas neprasa sarežģītu aprīkojumu, ir vajadzīga vien vēlēšanās, azarts un labs noskaņojums. Tas ir labs aktīvās atpūtas veids sportiskiem cilvēkiem un ģimenēm. Godīgi sakot, arī Latvijā pludmales tenisam jau izveidojušās zināmas tradīcijas, kā arī radies



Konkursam top smilšu skulptūras.



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



Roberts Zīle (otrais no kreisās) kopā ar draugiem ir aizrautīgs pludmales tenisa popularizētājs Latvijā.

aktivistu un atbalstītāju pulks. Tā attīstība Latvijā aizsākās tikai 2014. gada pavasarī, bet jau tagad to spēlē kādi desmit tūkstoši cilvēku. Esmu pārliecināts, ka šā sporta veida attīstībai iespējas ir visai lielas, un šķiet, ka arī intereses netrūkst. Ir izveidota Latvijas pludmales tenisa savienība, kuras mērķis ir ieinteresēt par sportisku dzīvesveidu bērnus un jauniešus, paplašināt aktīvās atpūtas iespējas ģimenēm un uzņēmumu darbiniekiem, organizējot dažāda līmeņa sacensības un citus sporta pasākumus."

„Nāciet arī jūs uzspēlēt!" atvadoties aicināja Roberts Zīle. Varbūt ir vērts?■



MĒRSRAGA BĀKAI 140

25. jūlijā Mērsragā tika aizvadīti pirmie Bākas ielas svētki. Tos organizēja paši Bākas ielas iedzīvotāji, sadarbojoties ar Mērsraga tautas namu. „Kāpēc Bākas ielas svētki? Tāpēc, ka Mērsraga bākai šogad aprit 140 gadu,” saka Mērsraga bākas uzraugs un domes deputāts Dzintars Ceravs.

Mērsraga tautas nama vadītāja Aija Barovska: „Svētki sākās pirms saules lēkta, kad visi tika aicināti pulcēties Bākas ielas sākumā, lai dotos (šoreiz bez automašīnām) līdz jūrai sagaidīt saullēktu. Domāju, ikviens bija gandarīts, ka agrajā rīta stundā piecēlies, jo skaistums, ko dāvāja jūrā austošā saule, bija vienreizīgs. Diena turpinājās ar dažādām sacensībām – zirņu šķirošanu, sviesta kulšanu, jāņogu lasīšanu, bizes pīšanu no tikko plautas zāles. Jūrmalā notika smilšu piļu konkurss, dažādas sportiskas aktivitātes, virves vilkšana. Svētki, protams, nav iedomājami bez koncertiem. Tādi bija divi. Dienā pēc svētku dievkalpojuma notika skaists koncerts Mērsraga luterāņu baznīcā, kurā kā īpaša viesīga piedalījās Madara Ivane, kas ar skaisto soprānu pieskandināja visu baznīcu, un gribas teikt, ka arī visu Bākas ielu. Savukārt vakarā izskanēja koncerts pie bākas, kurā piedalījās gan Mērsraga amatierkolektīvi, gan Latvijā iecienītie mākslinieki Rūdolfs Plēpis un Vīta Balčunaite. Pēc koncerta ar kārtīgu zaļumballi priecēja orķestris «Zelmeri PRO».



Dzintars Ceravs.

Sākotnēji mazā ideja par svētkiem, pateicoties cilvēku atbalstam, entuzīsmam un uzņēmībai, realizējās lielā notikumā ar grandiozu salūtu pusnaktī. Tāpēc pasākuma organizatori saka milzīgu paldies visiem, kas gan finansiāli, gan ar dažādiem padomiem un darbaspēku ļāva šai idejai īstenoties! Iespējams, ka ir aizsākta kāda jauna un skaista tradīcija.”

MĒRSRAGAM 520, MĒRSRAGA NOVADAM – 5

Jubileju svinēja ne tikai Mērsraga bāka, bet arī pats Mērsrags. „Mīlie mēsradnieki,” sava novada ļaudis uzrunāja Mērsraga novada domes priekšsēdētājs Lauris Karlsons. „Vēlos mūs visus sveikt mūsu lielajos svētkos! Mērsraga novadam šogad ir piecu gadu jubileja, bet Mērsraga vārdam – 520! Iespējams, tas arī ir iemesls, kāpēc mēs tik stipri stāvam. Mums ir ļoti sena un bagāta vēsture, mūsu saknes ir zvejnieku dzimtas, kuģu būvētāji un jūrniki – gan slaveni kapteiņi, gan meistarīgi buru meistari, matroži un vēl daudzi citi.”■



DIVU JŪRU SVĒTKI KOLKASRAGĀ

Krista Tropiņa „Talsu Vēstis” raksta, ka 18. jūlijā Kolka atkal varēja tuvākiem un tālākiem viesiem palepoties ar savām bagātībām – divām tautām, divām jūrām un Kolkasragu, kam līdz apaļai jubilejai atlicis nieka ceturtdaļgadsimta. Tur svinēja Divu jūru svētkus „Kolkasragam – 975”.



Svētku diena, kā ierasts, sākās ar sporta spēlēm. Kolkas evaņģēliski luteriskā baznīcā skanēja kristīgā mūzika, ar dziesmām un ģitārspēli priecēja Santa Lozinska, bet Kolkas koklētāju ansambļa sniegums dažbrīd lika pār muguru noskriet skudriņām.

Kolkas tautas namā varēja aplūkot Ogres fotokluba sagatavoto izstādi „Purvu noslēpumi”. Tur bija iekārtota biedrības „Domesnes” izstāde „Dižjūr’s un mazjūr’s dārgumu lāde” ar jūras izskatotajiem atradumiem, to skaitā arī senu burukuģu detaļām. Neizpalika stāsts par svētku gaviļnieku Kolkasragu, ko bija sagatavojusi Baiba Šuvcāne. Tas sākas ar laikiem, kad sirošana piekrastē bija ikdienišķa, un noslēdzās mūsdienās.





Izrādās, Kolkasrags (senākais nosaukums *Domesnes*) senos rakstos minēts vēl pirms Rīgas un citām ievērojamām Latvijas vietām. Uzzinājām par kuģotāju izmantotajiem jūras ceļiem, šeit piedzīvotajām avārijām un citus stāstus. Kolkas bākas salu, ko mūsdienās tūristi kā mazu punktiņu cenšas saskatīt pie horizonta vai kurp dodas ekskursijā, sāka celt vēl cara laikā 1872. gadā. Pirmo reizi uguns jūrā iedegta trīs gadus vēlāk. Tagad bākā ieviesta moderna elektronika un salas pastāvīgie iedzīvotāji ir vien jūras kraukļi.

Tika demonstrēta arī filma par Kolkas ciemu, kurā izmantotas fotogrāfijas; tā tapusi laikā, kad publiku iepazīstināja ar B. Šuvcānes veidoto grāmatu „Senais lībiešu ciems Kolka”. Diemžēl visu redzēto pārstāstīt nevar, tomēr viens interesants fakts – Latvijā pirmie Zvejnieku svētki 1939. gada 2. jūlijā notika tieši Kolkā.

Viens no gaidītākajiem notikumiem Jūras svētkos allaž ir Neptūna ierašanās. Kolceniņus apmeklēja gan pats jūras valdnieks, gan viņa draugs kapteinis. Kolkas pagasta pārvaldes vadītājs Aldis Pinkens ne vien uzslavēja kolceniņu paveikto, bet arī ātri vien nodibināja draudzīgas attiecības ar Neptūnu, kurš solīja gan parūpēties par ātrāka interneta iespējām Kolkā, gan nokārtot problēmas ar vietējo šprotu eksportu (viens no jūras valdnieka ierosinājumiem bija tās uz kaimiņzemi sūtīt ar etiķeti „Kaviārs”; atverot kārbīņu, ēdēji būtu patīkami pārsteigti, ikru vietā ieraugot vēl labākās šprotes).

Svētku dalībniekus sveica arī Dundagas novada pašvaldības priekšsēdētājs Gunārs Laicāns. Viņš uzsvēra, ka, pateicoties ragam, šī ir *spicākā* vieta Latvijā, kā arī vēlēja spēku un izturību sagaidīt Kolkasraga tūkstošgadi.■



LIECĪBAS PAR AINAŽU JŪRSKOLU

Ainažu jūrskolas muzejs 2015. gadā atkal kļuvis ar materiāliem un lietām bagātāks.

Materiāli iegūti, gan mums, muzejniecēm, apmeklējot bijušo jūrskolnieku mājas Latvijā un Igaunijā, gan arī jūrskolnieku radiniekiem pašiem atbraucot uz muzeju ar eksponātiem. Visi jaunieguvumi gan nav tik vērtīgi, lai tos iereģistrētu pamatkrājumā, nav arī tik daudz vietas, krātuves jau ir pārpildītas, tomēr palīgkrājumā mēs tos saglabājam.

Muzejs piedāvā saviem viesiem aplūkot muzeja krātuves. Ko visu tur var redzēt! Kuģu modeļi, buru kuģu būves darba rīki, sekstanti, oktanti... Arī pagājušajā gadā iegūti vērtīgi eksponāti – kummas, koka kārbas ar caurumiem lašu un zušu transportēšanai. Jaunieguvumos ir arī miglas taure, virvju višanas aparāts, sens un smalks zivju tīkls, kuram pludiņi gatavoti no bērza tāss, K. Valdemāra jūrskolas absolventa Andreja Jengera jūrnieka žakete, gari ādas zābaki, kurus valkājis Ginta Šimaņa vectēvs zvejnieks Hugo Krūmiņš no „Mazvilņiem” Kuivižos, jūrnieka lāde no Liepupes „Ataugu” mājām. Interesants jaunieguvums ir ērģeles no Liepupes „Laveru” mājām, kuras mājas saimnieks Ainažu jūrskolnieks Andrejs Čakste spēlējis svētdienas dievkalpojumos uz kuģiem.

Pēc jaunieguvumu reģistrēšanas muzeja krājumā notiek krājuma datorizācija. Katru gadu Nacionālajā muzeju kopkatalogā ievadām apmēram 200 muzeja krājuma vienību. Lai muzeja krājums tiktu saglabāts nākamajām paaudzēm, tam nepieciešama regulāra konservācija un restaurācija, ko veic Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja restauratori.





Katru gadu mēs papildinām arī savu brīvdabas ekspozīciju. Pēdējā laikā tai klāt nākuši daži zvejas enkuri un dzenskrūves, ko ieguvām no ES programmas „Zvejas aktivitāšu pilnīga pārtraukšana” realizācijas gaitā Salacgrīvā sagrieztajiem kuģiem.

Darbs ko muzejs veic kopš dibināšanas, ir jūrskolnieku apzināšana. Pagājušajā gadā muzejs kļuvis bagātāks ar materiāliem par Ainažu jūrskolotājiem N. Raudsepu un K. Dālu.

Savus arhīvus ar vērtīgiem materiāliem mums uzdāvināja vēsturniece B. Krajevskā, savukārt vēsturnieces I. Cimermanes arhīvu muzejam uzticēja viņas meita. Kāda rīdziniece uzdāvināja sava tēva A. Vītola dzimšanas apliecību, diplomu un vairākas fotogrāfijas.

Kad radinieki apgalvo, ka viņu tēvi, vectēvi mācījušies mūsu jūrskolā, mēs par to vēl pārliecināties paši savās datu bāzēs. Reizēm atklājas, ka tā nav, bet bieži vien jūrskolnieku radinieki ir ieguvēji, kontaktējoties ar muzeju. Atmiņā palicis kādas bankas darbinieces muzeja apmeklējums; kad sievietē fotogrāfijā pirmo reizi ieraudzīja vecvectēvu, viņa apraudājās. Tā bija jauka satikšanās!

Pēdējā laikā ļoti aktīvi savas dzimtas saknes pie mums meklē igauņi. Ir, kas uzņem arī filmas par saviem radiniekiem. Ainažu jūrskolā trīs dienas mācījies igauņu mežonīgais kapteinis Jenu Ueoti jeb Kihnu Jens. Muzejs glabā daudz leģendu, tostarp arī par Kihnu Jenu. Viena no tām: reiz, burājot Ziemeļjūrā, puikas gribējuši Jenu izjokot, atskrūvējuši binoklim stiklu un ielikuši starp stikliem uti; Jens skatījies caur binokli uz jūru un teicis: „Ohoho, viens ar sešu airu laivu brauc pa Ziemeļjūru!”

Mums izveidojusies laba sadarbība ar kolēģiem kaimiņvalstī, muzejā notikušas vairākas Igaunijas mākslinieku marīnistu izstādes.



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



Šogad maijā mūsu mazajā izstāžu zālītē savas gleznas izstādīs Ainažu jūrsko-
las absolventa ainažnieka Jāņa Kozenkrāņiusa 92 gadus vecā meita Efra Florida
Saklaure. Viņa ir viens no mums zināmajiem trim dzīvajiem Ainažu jūrskolas ab-
solventu bērniem. Pagājušā gada rudenī mēs viņu apciemojām Valmiermuižā.
Tā bija sava veida ekspedīcija, dienu pavadījām ļoti pozitīvi. Apbrīnojami, cik
dzīvespriecīga var būt tik ilgu un grūtu mūžu nodzīvojusi kundze. Efras kundze
atzina, ka viņas zāles pret grūtumu ir dziedāšana un gleznošana.

Nenoliedzami, gaisotne, kas ap mums virmo dzīves sākumā un vecāku ie-
audzinātās pamatvērtības pavada cilvēku visa mūža garumā. Efrai tā noteikti
ir nopietnā attieksme pret katru uzticēto darbu, dabas mīlestība, vēlme izteikt
savas sajūtas dziesmās un gleznās. Kā jau pastarīte, viņa maz zināja par tēva jūr-
nieka gaitām, nedaudz vairāk par saimniekošanu „Dreijeros” un to, ka viņš daudz
laika veltījis valsts darīšanām – bijis pilsētas galvas palīgs. Viņš mīlēja kokus, pie
viņu mājas augušas kļavas, bērzi, liepas, dārzā viena rinda īpašu egļu, dzīvības
koks, ieva, bet pašā vidū liela liepa. Efras tēvam piederējis arī skaists mežs, kurā
tēvs pat augstiem kungiem nav ļāvis nevienu stirnu šaut, tāpat sargājis, lai lopi
netiek klāt jaunaļiem bērziņiem.

Ģimenes kopīgā aizraušanās bijusi muzicēšana. Tēva mājās bija plēšu ēr-
ģelītes, tās spēlēja visi – tēvs, māte, māsas. Māsas labi spēlējušas mandolinu
un ģitāru. Sestdienās ciemos nākuši puiši ar vijoli, pūšamiem instrumentiem.
Sanācis tāds koncerts, ka nenoklausīties!

Atbildība, nopietna attieksme, mīlestība un aizrautība pret darāmo darbu ir
tas, ko mēs varam mācīties no Ainažu jūrskolas absolventiem.■

Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja

Iveta Erdmane



VENTSPILS OSTA GAIDA UNIKĀLU HIDROGRĀFIJAS VĒSTURES EKSPONĀTU – PELDOŠO BĀKU

Iespējams, pēc kāda laika Ventspils brīvastā būs iespējams apskatīt unikālu Ventspils ostas un hidrogrāfijas vēstures liecību – peldošo bāku „Irbenskijs”. Lai realizētu šo ideju, Ventspils brīvostas pārvalde aktīvi sadarbojas ar Pasaules okeāna muzeju Kaļiņingradā, kura glabāšanā bāka nodota.

Peldošā bāka „Irbenskijs” uzbūvēta 1962. gadā, lai nodrošinātu ieiešanu Irbes jūras šaurumā. To apkalpoja Ventspils ostā, un ziemās tā te arī stāvēja. 1985. gadā, kad uzbūvēja stacionāro Irbes bāku, peldošā bāka Irbes jūras šaurumā vairs nebija vajadzīga, un tā nedaudz ilgāk par gadu ar nosaukumu „Ventspilskijs” gādāja par kuģu drošu ieiešanu Ventspils ostā. 1994. gadā peldošā bāka tika nogādāta Baltijā (Kaļiņingradas apgabālā, Krievijā), pēc tam pārvesta uz Lomonosovu, kas atrodas netālu no Sanktpēterburgas, kur to 15 gadus izmantoja flotes štāba vajadzībām.

Mūsdienās peldošās bākas vairs netiek aktīvi izmantotas, bet tās ir nozīmīgas hidrogrāfijas vēstures liecinieces.

Pasaules okeāna muzejs Kaļiņingradā ir Krievijas zinātniskās pētniecības un metodiskā darba centrs jautājumos, kas saistīti ar okeānu. Bez vērtīgām dzīvās dabas un hidrogrāfijas priekšmetu ekspozīcijām muzejā ir skatāma arī unikāla flote – zemūdene, pasaulē lielākais zinātniskās pētniecības kuģis – muzejs, pasaulē vecākais ledlauzis un daudzi citi interesanti objekti. Ventspils brīvostas pārvaldes sadarbība ar Kaļiņingradas muzeju par ideju saglabāt un eksponēt peldošo bāku „Irbenskijs” ilgst jau vairākus gadus. Ventspils brīvostas pārvalde ir patiesi gandarīta par muzeja vadības atsaucību un ieinteresētību bāku parādīt tieši Ventspilī. Šobrīd muzejam ir izdevies panākt, lai Krievijas kara flote peldošo





bāku „Irbenskij” nodod Pasaules okeāna muzejam, tāpēc par projekta realizāciju jau var runāt pavisam konkrēti.

Rudenī Ventspilī ieradās Kaļiņingradas Pasaules okeāna muzeja vadība – direktore Svetlana Sivkova un direktora vietnieks flotes jautājumos Aleksejs Šutkins, lai iepazītu vietu, kur potenciāli apskatei varētu izlikt muzeja eksponātu. Viesi bija patīkami pārsteigti, ka Ventspils brīvpostas pārvaldes apsaimniekošanā esošās bākas ir skaisti sakoptas un brīvi pieejamas apskatei, jo Krievijā bākas aizvien ir militāri objekti un nav pieejamas jebkuram interesentam. Tāpat viesi daudz atzinīgu vārdu veltīja Ventspils muzeja darbam. Tā kā peldošā bāka ir Kaļiņingradas muzeja īpašums, muzeja vadībai bija svarīgi pārliecināties, ka eksponāts nonāks pareizajā vietā.

Tagad ar Kaļiņingradas muzeja vadību tiek saskaņots nodomu protokols par sadarbību peldošās bākas „Irbenskij” novietošanai Ventspilī. Vēl nepieciešami saskaņojumi starpvalstu līmenī par muzeja eksponāta deponēšanu, kā arī laiktelpīgākais un dārgākais process – kuģa remonts. Plānots, ka peldošo bāku „Irbenskij” varētu novietot Ventspils ostas promenādē. Uz kuģa varētu apskatīt gan Kaļiņingradas muzeja, gan Ventspils ostas vēstures ekspozīcijas.

Ventspils brīvpostas pārvalde vienmēr par savu pienākumu uzskatījusi vēstures liecību saglabāšanu un iedzīvotāju iepazīstināšanu ar ostas un hidrogrāfijas sākotni. Ventspils brīvpostas apsaimniekotās Ovišu, Užavas un Akmeņraga bākas ir brīvi atvērtas apskatei un Ovišu bākā pat izveidota ekspozīcija par bāku vēsturi.■



JĀNIS LAPSA: AR JŪRU UZ „TU”

Palūkosimies uz latviešu jūras rakstu panorāmu no putna lidojuma. Godīgi jāatzīst, ka mūsu rakstnieku marīnistu krāsu palete nav no tām bagātākajām.

Pirms Otrā pasaules kara sācis ar „Zvejnieka dēlu” (1933–1934), Vilis Lācis (1904–1966) ar paša rokām okupētājā Latvijā vairāk gan pazīstams kā sociālistiskā reālisma apdziedātājs, nevis marīnists.

Riharda Valdesa (1888–1942) romāns „Jūras vilki” (1930) nūdien pieder latviešu marīnistu klasikai, kamēr tautu draudzības sludinātāja Žaņa Grīvas (1910–1982) „Bitītes Dūcenītes ceļojums” (1968) mūs bērnu literatūras ietvarā ved pāri Atlantijas okeānam uz „Brīvības salu” Kubu. Protams, padomijas laikos, par laimi, top arī



tādi aizraujoši dēku stāsti kā Laimoņa Vāczemnieka (1929–1998) „Veco vraku noslēpums” (1973), ir Rīgas kinostudijas filma „Kapteinis Nulle” ar kolorīto Tautas skatuves mākslinieku Eduardu Pāvulu titullomā, „Kapteiņa Enriko pulkstenis” (1968), „Zem apgāztā mēness” (1977) ar romantiski skaudro Raimonda Paula mūziku.

Populārais Dagnijas Zigmontes (1931–1997) romāns „Jūras vārti” (1960) piedzīvo arī meistarīgu ekranizējumu (1974), kamēr Egona Līva (1924–1989) romāns „Velnakaula dvīņi” (1966) tā arī paliek kā tīrradnis autora patiesi skaudrajam kara gadu tēlojumam, piedzīvojot tikai dramatizējumu četros Latvijas teātros un radioteātrī, filmu spaspēj uzņemt brāļi lietuvieši Lietuvas kinostudijā.



Jānis Lapsa radošā gaisotnē.

Blakus poetizētam skatam uz jūru stāv dokumentālā publicistika – Ādolfs Talcis (1904–1983), Pēteris Pintāns (1931–1996) un Jānis Lapsa. Tieši Jānis Lapsa (01.09.1930 – 02.03.2006) ir mūsu pēckara ražīgākais jūrlietu aprakstu meistars, kam, sākot no 1974. gada, spalva nebistas ne jūras sāluma, ne kaiju klaigu. Tā rodas „Silķu grāmata” (1974) par vidējā zvejas tralera „Carnikava” vīriem reisā uz Atlantijas zvejas rajoniem, kas plašāk pazīstami kā leģendārā pasažieru tvaikoņa „Titāniks” katastrofas vieta uz Ņujorkas – Eiropas kuģu ceļa, „Vētru grāmata” (1977) par dienām un mēnešiem kopā ar glābšanas kuģa „Gordijs” vīriem, „Banānu grāmata” (1980) – saistošs ceļojuma apraksts braucienam ar Latvijas tirdzniecības kuģi „Nikolajs Koperniks” uz banānu zemi Ekvadoru, „Naftas grāmata” (1984) par reisiem ar tankkuģiem „Alūksne”, „Bauska” un „Hosē Martī” starp Ventspili un Eiropas lielostām, „Zilā grāmata” (1988), kur kopā ar Rīgas un citu jūrskolu kursantiem zēģelēts uz pasaulē lielākā burinieka „Sedovs”. Reportāžas no ūdeņiem – tieši tā varētu nosaukt šos stilistiski jaudīgos Jāņa Lapsas darbus, kas aizrauj vēl šobaltdien, kad Latvijai vairs nav savas flotes, bet iet gribēšanu jūrā mūsu tautieši ir saglabājuši. Rakstnieks „Zilajā grāmatā” vairākkārt citē aristokrātiskas cilmes skotu vārdā Anaharsis, kurš savā piedziņojumu grāmatā „Skotu ceļotājs” atzīmējis: „Cilvēks var atrasties trīs stāvokļos: dzīvs, miris un jūrā.”

Starp šīm trim stihijām tiek malti arī Jāņa Lapsas aprakstu varoņi – tālbraucēji kapteiņi, mehāniķi, bocmaņi, koki un kuģa politdarbnieki, jo tas ir laiks, kad ārzemēs jūrniekus laiž krastā tikai pa trim, kad acis un ausis ir pat aklajam un kurlajam. Par spīti visam, Jānis Lapsa ir pieņēmis šos spēles noteikumus, un viņa



publicistikā virmo humors, asprātības, jurnieku sāļie joki.

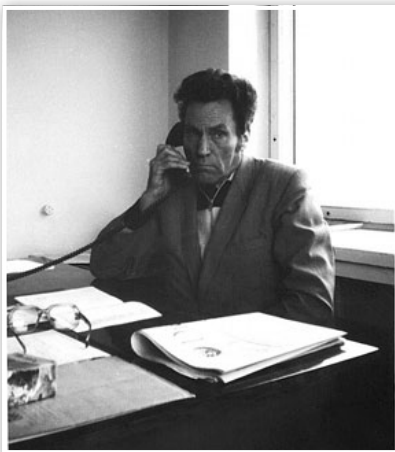
Pēcāk divreiz pabijis Afganistānā („Kalnu grāmata”, 1989), kur tuvāk iepazīs Daini Turlo, Atmodas gados Jānis Lapsa pievienojas tiem kultūras darbiniekiem, kuri presē pauž nopietnas bažas par latviešu mazskaitlību uz kuģiem, par nespēju jurniecības izglītību iegūt dzimtajā valodā, par jurniecības vēstures un tradīciju nepārmantojamību. Kā zibens spēriens ir 1991. gada barikāžu laiks, pēc kura Jānis Lapsa meklē līdzekļus Latvijas jurniecības laikraksta izdošanai. Mērķis ir sasniegts, un pazīstamais literāts kļūst par laikraksta „Jūras Vēstis” dibinātāju un pirmo redaktoru. Avīze dienasgaismu ierauga 1991. gada jūnija sākumā, tā paralēli iznāk latviešu un krievu valodā un ātri vien iegūst nozares darbinieku atzinību.

Turpmākā Jāņa Lapsas dzīve atkal ir saistīta ar Preses namu, nu jau tā 17. stāvu. „Jūras Vēstis” uzņem apgriezienus, un 1993. gada maijā to vadības grožus no avīzes pirmā redaktora pārņem šo rindu autors. Kopā ar talantīgajiem kolēģiem Anitu Freibergu, Veltu Krūzi, Egilu Koceru, Viku Stūri (Makvalla Burdulli), fotokorespondentu Valdi Albertu un daudziem citiem spalvas brāļiem aizrit gadi. Jānis Lapsa atgriežas pie sava patiesā aicinājuma – iet jūrā. Viņš ir „Jūras Vēstu” speciālkorespondents un no dažādiem platuma grādiem, kuros viņus šķēļ „Latvijas kuģniecības” tankkuģi un banānvedēji, uz Balasta dambi 3 ceļo reportāžas, jurnieku portretējumi, arīdzan liriski apraksti, jo jūra nevienu nespēj atstāt vienaldzīgu.

Tā Jānis Lapsa aizsāk savu pirmo romānu „Rūgtums” (1983) par zvejnieku dzīvi pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados kādā no Latvijas zvejnieku kopsaimniecībām. Grāmatas pieteikums vēsta, ka okeāna rūgtuma pilns ir ne tikai tāljūras zvejnieku darbs, bet nereti arī viņu likteņi krastā. Būdams uz



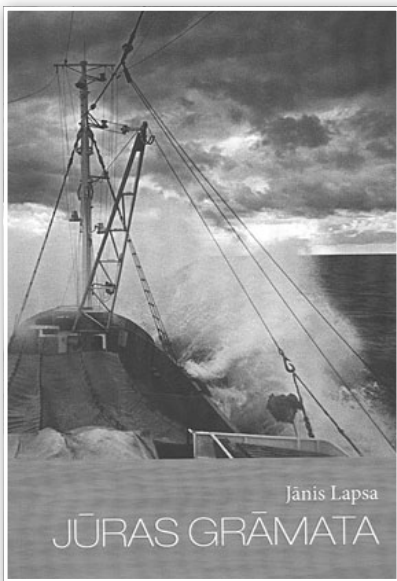
Kopā ar aktrisi Veltu Lini.



Laikraksta „Jūras Vēstis” redakcijā.



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



kuģiem, J. Lapsa gluži vai kolekcionējis šos jūrasvīru dzīvesstāstus un, būdams prasmīgs spalvas meistars, nodevis tos tālāk mums, lasītājiem.

Rakstu izlases „Jūras grāmata” virsuzdevums ir rosināt šodienas jaunatni sev atklāt jūru un ar to saistītos arodus. Nepazaudēt un neapcirst Latvijas kā jūras valsts saknes – tas ir arī šīs paaudzes uzdevums.

„Tikai tad, kad aiz muguras palikusi Kolkas bāka un Rīgas jūras līcis, kuģinieki atviegloti nopūšas un kāri velk plaušās sāļo jūras gaisu. Īstam jūrnīkam šī smarža izraisa kādu nenoskārstu atvieglojuma sajūtu, tāpat kā zemniekam svaiga siena aromāts, kad pēdējais vezums īsi pirms lietus nogādāts zem jumta,” tā „Silķu grā-

matā” Jānis Lapsa tēlo mūžam dzīvās alkas pēc jūras un okeānu plašumiem tālumā.

Sagaidot Latvijas simtgadi, „Jāņa Lapsas piemiņas biedrība”, pateicoties Zivju fonda materiālajam atbalstam, dāvā lasītājiem, īpaši skolu jaunatnei, šo „Jūras grāmatu”. Jo sevišķi nozīmīgi tas ir šogad, kad latviešu jūrnīcības tēvam Krišjānim Valdemāram aprit 190. gadskārta, kas ir pietiekami būtisks atskaites punkts Latvijas kuģniecības daudzšķautņainajā vēsturē.

Lai „Jūras grāmatai” veiksmīgi atvēršanas svētki Latvijas ostu pilsētās un piejūras zvejniekiem no Ainažiem līdz Rucavai!■

Gints Šimanis



GADI MŪS IEDZINTARO

**Jūrā un krastā. Kalendārs 2016.-2017. Valda Brauna foto.
Autora izdevums, Rīga, 2015.**

Kad kaijas ķerc virs priežu galotnēm, te, piekrastes kāpās, veči teic, ka jūrā pūtīs. Nāks ašs laiks, un parasti to atnes nordvests no Igaunijas salām, kur sābrs Juhans Smūls kāris šūpuli mežonīgajam kapteinim Kihnu Jenam.



2017

Janvāris/January

P/M	O/T	1/W	C/T	P/F	S/S	Su/S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

P/M	O/T	1/W	C/T	P/F	S/S	Su/S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

P/M	O/T	1/W	C/T	P/F	S/S	Su/S
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

LJG 2015



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



Kurzemē, dižjūras krastā, saksenis izsenis dēvēts par dzintara vēju. Tas nes krastā priežu asaras, šo īpatno saules akmeni, kas ļāvis mūsu zemei saukties par Dzin-tarzemi. Ja nākas būt Lietuvā, neticiet turienes stāstiem, ka dzintara ceļš sākas Palangā vai Kuršu kāpās. Tā sākums ir te,

Latvijā, Jūrkalnē un Pāvilostā, kur dzintars nāk krastā, priecē acis un silda sirdi ar stāstiem par dzintara latviešiem. Tieši viņi sedumā zoķē šos mazos sveķa gabaliņus, ceļ godā un ver krellēs, ko piejūrā savam goda tērpam pieskaņo kā Anita, kura gaida no selgas pārnākam nostāstiem apvīto zvejniekdēlu Oskaru, tā Marta, kas tieši te, pie viņu izvagotā jūrakmens, sākusi neziņas caurausto ilgo ceļu kāpās pretim savam un savas tautas neapskaužamajam liktenim.

Foto meistars Valdis Brauns ļauj mums noticēt šiem raibu raibajiem stāstiem, lai ar melnbaltā foto burvību atvērtos daudzkrāsainā dzimtā krasta pasaule. Jo sedums jau nav tikai vieta jūrmalā, kur uzvilkt resnvēderainas zvejas laivas. Tā ir arī Sāmsalas dižo egļu un zaraino celmu pēdējā jūras ceļojuma pietura, krasta ļaužu satikšanās vieta, jaunākās ziņas un visneiedomājamākās intrigas, ko savērpj krustvilņi ne tikai jūrā pie Kolkasraga, bet arī cilvēku galvās un tautu likteņos.

Kā meistaram to visu izdodas ieraudzīt, sajust un iemūžināt?! Kas ir tās stīgas, kuras Valdis Brauns spēlē šai jūras un krasta, pagājības un nākotnes, dievišķā un pasaulīgā saskarsmē? To nu gan atstāsim meistara ziņā, jo katra diena, mēnesis un gads arī mūs iedzintaro šais priežu asarās, saules akmenī, ja gribat – brošā pie dzimtā krasta krūts. Jo nav lielāka spēka par mīlestību, šo pārpasaulīgo sajūtu sajūtu, kas mūs spārno, ceļ, liek būt vajadzīgiem. Tieši tad rodas spēks sev noticēt, priecāties par rīta blāzmu un sedumā pēc pamatīga pūtiņa atkal atrast dzintara graudus. Jo tie patiešām ir gaudi, ko vērts sēt pat piejūras liesajā zemē, kurus mīl skaudrie krasta veči un arīdzan ceļā sastaptie – Martas, Anitas un Oskari. Un tieši par viņiem arī ir šis foto stāsts gadu un laikmetu ritumā.■

Gints Šimanis



„PIEMARES ĪSTENIEKI”

10. jūlijā Liepājas muzejā notika fotomākslinieka un Liepājas Tautas fotostudijas ilggadējā dalībnieka Pētera Jaunzema fotogrāfiju grāmatas „Piemares īstienieki” atvēršana. Grezno izdevumu lieliski papildina septiņas būnumjaukas rakstnieka Ērika Kūļa epifānijas. Pulcinot vienkopus vecos jūrasbraucējus un zvejniekus, šis sarīkojums ievadīs Jūras svētku svinības Liepājā, atzina Liepājas SEZ sabiedrisko attiecību speciāliste Līga Ratniece-Kadeģe.

„Pārlūkojot, sakārtojot un digitalizējot savas piecdesmit gadu ilgās darbības laikā uzņemto melnbaltos negatīvu arhīvu, pārliecinājos, ka tur glabājas simtiem attēlu, kas stāsta par Dienvidkurzemes zvejniekiem, viņu skaudro un reizē aizraujošo darbu, par ierašām un tradīcijām, par bezbēdīgām izdarībām svētku reizēs. Mazas aiņiņas no Kuršu krasta ļaužu dzīves. Raksturīgi



portreti un izteismīgi atskati par smago soli, par sāļo gājumu. Laiks ir teicis savu vārdu. Ikdienā tvertās ainas tagad izskatās kā aizgājušā laikmeta apzīmogotas. Nevienā intonācijā tās nav novecojušas, gadiem ejot, attēlos iezīmējušās nezūdošas vērtības. Lai tās saglabātu nākamajām paaudzēm, pirms pāris gadiem radās doma bildes apkopot grāmatā. Attēlu bija daudz, nācās nežēlīgi izlemēt, ko izmantot grāmatā un no kā atteikties. Tas nebija vienkāršs darbs, taču ļoti aizraujošs, kas saistījās ar atmiņām, ļāva atkalsaredzēties ar lieliskiem cilvēkiem un sirdij tuviem draugiem, kurus vienmēr esmu augstu vērtējis un apbrīnojis. Biju priecīgs un pateicīgs, ka grāmatas veidošanā ar mani sadarboties piekrita projekta vadītāja leva Leimane, rakstnieks Ēriks Kūlis, datormāksliniece Maruta Bože, pieredzējušais kapteinis Ziedonis Balčus, zivju pētnieks Ēvalds Urtāns, kā arī fotomeistari Varis Sants un Valdis Brauns. Tagad, kad darbs ir galā, varam vērtēt, kas no tā visa mums ir sanācis,” saka fotomākslinieks.



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

„Piemares īstenieki” ir poētisks vēstījums par Kuršu krasta zvejnieku un zivju audzētāju darbību no aizvadītā gadsimta septiņdesmito gadu sākuma līdz brīdim, kad Latvija iestājās Eiropas Savienībā. Tas bija skarbs, pretrunīgs, spilgtiem notikumiem un atgadījumiem piesātināts laiks, kurš tieši un jēgpilni atspoguļojas grāmatā iekļautajās fotogrāfijās. Padomju gados pieeja jūrai bija stingri ierobežota. Lai jūrmalu neapmeklētu ļaudis, automātiskiem ieročiem bruņojušies robežsargi liedagu katru vakaru uzecēja. Tos, kas uzdrīkstējās šķēr-



sot aizliegto joslu, sodīja. Fotogrāfijās redzamas zvejas laivas, ko čekisti ar traktoriem savilkuši piekrastes mežā pie Sīkragciema, lai tur tās satrunētu un zvejnieki uz visiem laikiem aizmirstu par jūru.

Tomēr okupācijas vara mērķi nesaņiedza. Par spīti šķēršļiem zvejnieki noturējās savā arodā. Spēku tiem deva

no senčiem mantotais stingrais mugurkauls, kas nelocījās svešzemnieku priekšā. Kuršu krasta zvejnieki cēla brangus lomus ne tikai piekrastes ūdeņos, ezeros un upēs, bet visā Baltijas jūrā, un devās zvejā arī uz Atlantiju un citiem okeāniem. Īpašu azartu un cerīgumu zvejnieki piedzīvoja Atmodas gados, kad Latvija atguva valstisko neatkarību un virs zvejas laivām un kuģiem atkal brīvi plīvoja sarkanbaltsarkanie karodziņi.

Fotogrāfiju grāmata ir autoru veltījums mīļajai Dievzemītei, Liepājai un visiem Kuršu krasta ļaudīm. Tās izdošanu atbalstīja Zivju fonds, Liepājas domes Kultūras pārvalde, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, AS „Kursa” un biedrība „Latvijas zvejas produktu ražotāju grupa”, SIA „Latio”, SIA „Edo Consult”, kā arī Pāvilostas, Grobiņas, Rucavas un Nīcas novadu domes. ■



LATVIJĀ VISI MĪL JŪRNIKUS

Par godu Krišjāņa Valdemāra 190 gadu jubilejai Ainažu jūrskolas muzejs, biedrība „Grāmatas bērniem” un Rīgas Centrālā bibliotēka (RCB) rīkoja radošo darbu konkursu „Latvija – jūrnieku zeme!”. Piedalījās jaunie mākslinieki no Ādažiem, Ainažiem, Alojās, Valmieras, Zilupes, Kauguriem, Krāslavas, Lēdurgas, Limbažiem, Rīgas, Salacgrīvas, Salaspils, Engures, kopumā iesniedzot žūrijai vairāk nekā simt darbu.

30. janvārī notika konkursa uzvarētāju apbalvošana un jauno mākslinieku darbu izstādes svinīga atklāšana. RCB Bērnu literatūras nodaļas vadītāja Natālija Hološa sveica klātesošos un pastāstīja par Krišjāņa Valdemāra ieguldījumu jūrniecības attīstībā Latvijā. Pēc tam vārds tika dots biedrības



Kapteinis Antons Ikaunieks kopā ar jaunajiem māksliniekiem.

„Grāmatas bērniem” priekšsēdētājam Vladimiram Novikovam, kurš uz lielām lapām zīmēja jūras tēmai veltītas ainas un lasīja savus dzejoļus gan krievu, gan latviešu valodā Jāņa Baltvilka tulkojumā.

Māksliniece dizainere Viktorija Matisone pastāstīja, pēc kādiem principiem žūrija vērtēja konkursam iesniegtos darbus, norādīja uz sasniegumiem un nepilnībām jauno mākslinieku sniegumā.

Tad vārdu lūdza Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas viceprezidents, Triju Zvaigžņu ordeņa kavalieris tālbraucējs kapteinis Antons Ikaunieks. Viņš sveica jauniešus sakarā ar svarīgo notikumu – viņu darbu izstādes atklāšanu un pastāstīja dažus interesantus atgadījumus no savas jūrnieka prakses.

„Kas vajadzīgs, lai kļūtu par jūrnieku?” – ar šādu jautājumu savu uzrunu ievadīja Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja Iveta Erdmane. Skanēja visdažādākās atbildes: kuģis, zināšanas, drosme... Raisījās interesanta saruna ar bērniem.

Visi konkursa dalībnieki saņēma diplomus vai pateicības rakstus un gandrīz visi saņēma arī Ainažu jūrskolas muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA), Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas, Latvijas Jūrniecības savienības un biedrības „Grāmatas bērniem”



NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA



Bērnus uzrunā Vladimirs Novikovs.

sarūpētās dāvanas. Konkursa un izstādes sponsors bija LTFJA KKS „Jūrnieku forums”.

Bet lielākā dāvana, protams, bija kompānijas „Tallink Latvija” trīs dāvanu kartes – trīs četrvietīgas kajītes braucienam ar prāmi uz Stokholmu. Tās saņēma konkursa *Grand Prix* ieguvējs – desmit gadus vecais Ādažu Mākslas un mūzikas skolas audzēknis Kārlis Gunārs Neikens, Krišjāņa Valdemāra Ainažu pamatskolas skolotāja Egita Repele (konkursā bija iesniegti viņas divpadsmit skolēnu darbi, no kuriem vairāki sa-

ņēma diplomus) un Rīgas 95. vidusskolas skolnieces Alisija Mordvinova un Angelina Zaharova, kuras dalīja pirmo vietu nominācijā „Fotogrāfija”.

Savos iespaidos svētkos dalījās *Grand Prix* laimīgā ieguvēja māmiņa Ieva Neikena: – Vispirms vēlos teikt lielu paldies konkursa rīkotājiem un atbalstītājiem, kuri parūpējušies par balvām uzvarētājiem, un liels paldies bibliotēkai par sirsnīgo uzņemšanu! Bērni ir sajūsmā par šo lielisko pasākumu, kas domāts tieši viņiem, kur viss ir pieejams un interesants. Un liels paldies par to, ka izstāde vairāk nekā mēnesi būs atvērta apmeklētājiem. Mans dēls Kārlis Gunārs jau ilgi ir sapņojis pabūt Zviedrijā, un tagad viņa sapnis piepildīsies! Viņš jau divus gadus mācās zviedru valodu. Ļoti labi, ka izstādi plānots padarīt par ceļojošo, tas tikai vairo jaunās paaudzes interesi par jūrniecību.

– Jauki, ka žūrija ar dāvanām un diplomiem pauda atzinību ne tikai konkursa uzvarētājiem, bet arī pārējiem dalībniekiem, – sacīja Puškina liceja vizuālās mākslas pasniedzēja Nadežda Popova. – Tas ir ļoti svarīgi. Protams, bija ļoti spēcīgi mākslas skolu audzēkņu darbi. Bet izstādes atklāšana norisēja labvēlīgā gaisotnē. Tie bija lieliski svētki, kas bērniem ilgi paliks atmiņā.

Tie, kas izstādi vēl nav skatījuši, var to izdarīt līdz februāra beigām.■

Valdimirs Novikovs



LIEPĀJAI ATDOTS MŪŽS

Liepājas skartie. Tā parasti dēvē šīs vētru un dzintara pilsētas iedzimos. Vai cilvēkus, kuri nav dzimuši šai vēju pilsētā, bet visu mūžu tai atdevuši darbā un mīlestībā, var saukt par Liepājas skartajiem? Jā, esmu dziļi pārliecināts, ka var, un man šim argumentam ir lielisks pierādījums – jūrniecības vēsturnieks, muzejnieks JURIS KRIKIS. Cilvēks ar enciklopēdiskām zināšanām, kurš lielāko savu mūža daļu atdevis Liepājai, tās daudzšķautņainajai vēsturei cauri gadsimtiem, pilsētas popularizēšanai un pagājības veiksmes stāstu daudzināšanai.

ASINSBALSS ATROD JŪRU

Pats Juris Kriķis atzīst, ka viņa atnākšanu uz Liepāju var salīdzināt ar šobrīd Latvijā un Eiropā aktuālo bēgļu un patvēruma meklētāju stāstu. Dzimis vidzemnieks, tēva dzimtā ir Vidzemes zemkopji, mātes – zemgalieši, un Juris smeļ, ka pats dzīvē pilnībā atkārtojis tēva gājienus. Būdams īstens Vidzemes iedzimis, noprecējis zemgali.

Juri vienmēr ir saistījuši un vilinājuši lielie ūdeņi. Vecmamma brālis savu laik gājis uz buriniekiem, līdz, mainoties flotes sastāvam, jūras gaitas turpinājis uz tvaikoņiem. Pašam ir lībiešu asiņu piejaukums – dzimtas rakstos ir slaveno keramiķu Jullu vārds, kā arī jūrnieks un žurnālists Artūrs Grasis, kuru zinām kā ilggadēju žurnāla „Jūrnieks” galveno redaktoru ar pseidonīmu Mazā Ērika.





Mācoties Cēsu 1. vidusskolā, nākamais liepājnieks apguva arī kinomehāniķa arodu, kas lieliski noderēja Padomju armijas gaitās Baku kara apgabalā, kur zenītraķešu daļā, īstā paraugpulkā, nācies rādīt kino un dienēt arī par radiotelegrāfistu.

1967. gadā Juris atgriežas Latvijā un sāk būvstrādnieka gaitas. Tas ir skarbs laiks, tomēr Juris gatavojas studijām augstskolā. Viņa vecmāmiņa kādreiz esot pareģojusi puikam vai nu mācītāja, vai advokāta karjeru, jo pratis daudz un pārliecinoši runāt un pēc vārda kabatā nekad neesot bijis jāmeklē. Latvijas Valsts universitātes vēstures studijas Jurim ir īsti pa kaulam, taču studiju beigās viņš saņem papīru tikai par „universitātes kursa noklausīšanos”. Labie studiju rezultāti tiek šādi – tīri politiski – novērtēti, un Juris, kā pats smeļ, ierodas Liepājā ar „vilka pasi”. Tiesa, gadu vēlāk viņš izstrādā jaunu diplomdarbu, to sekmīgi aizstāv un saņem LVU vēsturnieka diplomu.

Ir 1973. gads. Piejūras pilsētā viņš nevienu nepazīst. Tā teikt, „mesti ir kauliņi, brāžat uz priekšu, viesuļi!”

NO SKOLOTĀJA PAR MUZEJNIEKU

Liepājā Juris sāk strādāt par skolotāju pilsētas 1. vidusskolā. Darba gaitu sākums sakrīt ar Dziesmu svētku simtgades dienām, kad Mežaparka Lielajā estrādē kori dzied Raimonda Paula un Jāņa Petera „Manai dzimtenei”, no kuras vārdiem „vēl nāks piektais gads” mūsdienu pašpasludinātā politiskā elite baidās kā velns no krusta.

Vēstures skolotājs vaļsirdīgi atzīst, ka pedagoga darbs viņam nekad nav bijis aicinājums, bet pasniedzēja gan.

Jā, te nu paveras darba lauks plašajām iecerēm un ir īsts ideju piepildījums. Jaunais zinātniskais līdzstrādnieks drīz kļūst par slavenā Pēterā Pirmā namiņa vadītāju, kur paralēli cara gaitām Liepājā tiek pētīta šī krasta kuģniecības vēsture – slavenie jūrasbraucēji, kuģu būvētāji un osta Līvas satiksmē ar Dzintara jūru.

Pati dzīve piespēlē arvien jaunus un jaunus izaicinājumus, līdz pēc zvejnieku kopsaimniecības „Boļševiks” (vēlāk – AS „Kursa”) pasūtījuma top plaša izstāde tās 35 gadu jubilejā. Tā ir sava veida himna šā krasta zvejiem, viņu panākumu daudzīnājums, jo tolaik „Boļševiks” bija vadošais zvejnieku kolektīvs Latvijā.



Kopsaimniecība finansēja zvejas kuģu modeļu izgatavošanu, kas pēc tam nonāca topošā muzeja krājumos. Ar dažādu sponsoru palīdzību laika gaitā izveidojās plaša ar Liepājas ostas vēsturi saistīta maketu un kuģu modeļu kolekcija. Notika sistemātisks zvejniecības un kuģniecības vēstures izpētes darbs, tika organizētas ekspedīcijas pa Liepājas rajona zvejnieku ciemiem no Nidas līdz Jūrkalnei. Pamazām veidojās zinātniskā un materiālā bāze, kas ļāvu Liepājā izveidot zvejniecības un kuģniecības muzeju.

LIEPĀJAI IR AR KO LEPTIES

Liepājai – savu zvejniecības un kuģniecības muzeju! – tāds Jura Kriķa uzstādījums ir spēkā līdz pat mūsdienām, kad darbīgais vēsturnieks bauda seniora dzīves „spozmi”. Taču jāteic – pa šiem pārmaiņu gadiem gājis ļoti dažādi. Paredzētajam muzejam tā arī stabilu vietu neatrada. Nācās lāpīties ar pagaidu telpām, kur tika organizētas plašākas vai arī šaurākas tematiskās izstādes. Vajadzēja arī vairākkārt izstrādāt un pārstrādāt ekspozīciju plānus atbilstoši paredzamajām muzeja vietām. Tomēr ar katru reizi eksponātu kļuvis arvien vairāk. Juris smeja, ka esot krietni apaudzis ar mantām, bet reizē arī skumji atzīst – vietvarai par šo ekspozīciju un savāktu materiālu krājumu tā pa īstam intereses nekad neesot bijis. Varbūt viņš nav pienācīgi gājis ar izstieptu roku? Taču, vai cilvēkam, kurš zina padarītā vērtību, tas maz jādara?!



Jura aizrautību gan pamanīja daudzi dzimtā krasta patrioti, un tā tapa kuģu modeļi, izstādes, jo Liepājai bija ar ko lepoties. To lieliski sapratām arī mēs, raidījuma „Latvji, brauciet jūriņā!” veidotāji, kad, gatavojot ciklu „No Līvas ostas līdz Liepājas SEZ”, uzrunājām Juri Kriķi. Te nu jāteic pateicības vārdi Liepājas muzeja direktorei Dacei Kārklaī, kura, uzklausat





NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

mūsu lūgumu, nevis pārcilāja prātā savu darbinieku veiksmju un panākumu stāstus, bet tūdaļ rosināja uzmeklēt Juri, kurš tolaik muzejā vairs nestrādāja. Tā tapa daudzi jo daudzi raidījumi par Liepājas ostas vēsturi, kur Jura enciklopēdiskie stāsti par dzintara pilsētas veiksmes gadiem mijās ar reportāžām no Liepājas SEZ uzņēmumiem, par pirmajiem *panamax* kuģiem ostā un Karostas atdzimšanas vīzijām.

Raidījuma „Latvji, brauciet jūriņā!” gaitās vairāki TV operatori izbrīnā mums taujājuši, kā Liepājas stāstnieks to visu zina un bez papīra rokā stundām kameras priekšā var stāstīt par Liepājas – Amerikas transatlantiskajām pasažieru tvaikoņu līnijām, par bēgļu straumēm caur Liepāju cariskās Krievijas laikā, par Atlantijas zvejniekiem un dzintara zoķētājiem, par Liepājas jūrskolu un tās slavenākajiem pasniedzējiem. Arī pašlaik, gatavojoties Liepājas Jūrnieceības koledžas 140 gadu jubilejas svinībām, Jura Kriķa veiktie pētījumi ir neatsverams palīgs slavenās jūrskolas vēstures daudzīnājumam. Pats Juris gan atzīst, ka no pedagoga darba viņš tā nekad pa īstam projām nav bijis, jo līdz 2002. gadam pēdējos desmit gadus paralēli muzejnieka darbam izglītojis puišus jūrnieceības vēsturē Liepājas Jūrnieceības koledžā.

Tomēr Liepājas zvejniecības un kuģniecības muzejs un tā ekspozīcijas Jūrim Kriķim nedod mieru arī šobaltdien. Vai Liepājai tiešām šāds muzejs nav vajadzīgs?! Noteikti ir, taču ideja vienkārši nav atradusi pareizos cilvēkus, tos Liepājas skartos, kuri būtu Jura Kriķa domubiedri. Vēl nav izvēlēti gadu gaitā savāktie materiāli, vēl ir dzīvi burinieku un tvaikoņu maketi, foto un laikmeta liecības gaida, kad tās atkal ieraudzīs liepājnieki un pilsētas viesi.

Tiesa, Jura darba turpinātāja pilsētas muzejā no fondu materiāliem un muzeja jaunieguvumiem ir izveidojusi vairākas rosinošas izstādes, un Juris ir gandarīts un priecīgs par uzņēmīgās Kristīnes Skrīveres paveikto.

Varbūt domās izlolotais muzejs varētu rast mājvietu ostmalā, kur vairāku bijušo noliktaņu ēkās tapis projekts mūsdienīgām ekspozīciju izvietojumam? Jo katrā Latvijas piejūras pilsētā ir cilvēki, kuri deg par jūrnieceības vēstures iemūžināšanu, atdodot godu vecajiem jūras vilkiem. Kā teicis Liepājas skartais Jānis Peters – viņu piemiņai, mūsu godam! Ingrīda Štrumfa Ventspilī, Irina Kurčanova Pāvilostā, Ilze Bernsone Rīgā, Iveta Erdmane Ainažos un Juris Kriķis Liepājā ir tie pamatakmeņi, uz kuriem tiek būvēta mūsdienu Latvijas jūrnieceības vēstures māja – seja, vīzija, sauciet to, kā gribat. Viņu mūža ieguldījums Krišjāņa Valdemāra latviešu jūrnieceības lietā ir nenovērtējams. Tāpēc, mūsu jūrnieceības tēva vārdiem runājot, jāpauž tieši un bez aplinkiem, kā jau kurzemniekiem pienākas: „Liepājnieki, vai uz jums ir veltī cerēts?” ■

Gints Šimanis



RAIMONDS BAŠKO

(1928. 27. IV – 2015. 29. XII)

29. decembrī Aizsaulē devās pazīstamais jūrniecības darbinieks, hidrotehniķis Raimonds Baško. Gan radi, gan kolēģi viņu atcerēsies kā krietnu un apzinīgu sava darba veicēju, kurš savu pieredzi devis daudziem, ar kuriem strādājis kopā. 1949. gadā ar izcilību absolvēta Rīgas jūrskola. Pēc tam Raimonds Baško vairāk nekā 40 gadu strādājis dažādās darba vietās – par hidrotehniķi Ļeņingradas Jūras flotes projektēšanas un konstruēšanas zinātniski pētnieciskajā institūtā, kā arī bijis ekspedīciju priekšnieks Sahalinā, Kuriļu salās, Murmanskā un arī Baltijas jūras ostās. Darba laikā uzkrāta milzīga pieredze, kura tika likta lietā, kļūstot par Skultes ostas hidrotehnisko būvju darbu vadītāju. Šī Latvijas mazā osta kļuva par viņa dzimto ostu, te strādājot par ostas pārvaldnieka vietnieku un ostas uzraugu līdz pat 2002. gadam. 1996. gadā Raimonds Baško aktīvi iesaistījās Latvijas Jūrniecības savienības darbā, neliedzot savu padomu tās darbības organizēšanā un attīstībā. Gaišā piemiņā turēsim šī savas zemes un jūrniecības patriota dzīves veikumu!■

A. Cekuls



JĀNIS BUKLOVSKIS

(1931. 19. IV – 2015. 26. VI)

2015. gada vasarā no mums šķīrās Jānis Buklovskis – Latvijas zvejniecības veterāns, cilvēks leģenda, viens no tiem, kas mācījies Vecmīlgrāvja jungu skolā un kā zvejnieks braucis pasaules jūrās un okeānos kopš tālā 1949. gada. Cilvēks, kurš savu arodu pārzināja vissīkākajās detaļās un bija ieguvis gan milzīgu darba pieredzi, gan arī atklāsmi, ka tā jānodod nākamajām Latvijas jūrnieku paaudzēm. Tā 2007. gadā tika izdots Kapteiņa biogrāfiskais atmiņu stāsts grāmatā „Jūras noburtie”. Tā nav vienkārša lasāmviela, bet gan vēstījums nākamajām jūrnieku paaudzēm, lai tās zinātu, cik smagos apstākļos notika pirmās Atlantijas zvejas ekspedīcijas un ko nozīmēja būt tālbraucējam kapteinim uz lielajiem zvejas refrīžerorkuģiem, cik cieta bija un ir katra jūrnieka maizes garoza, kurš šo darbu dara godprātīgi. Un darbs Jānim Buklovskim nebija viegls – viņš savu darba gaitu sākumā bija Valsts zvejas pārvaldes mazo zvejas traleru kapteinis, pēc tam strādāja Ekspedīcijas zvejas pārvaldē par vidējo zvejas traleru kapteini un 1965. gadā sāka braukt uz lielajiem Rīgas refrīžeratorflotes bāzes kuģiem par kapteiņdirektoru. Pēc tam gandrīz trīsdesmit gadu viņš strādāja zvejnieku kolhozā „Carnikava”, kur ieņēma flotes kapteiņa amatu, un „9. Maijs”, kur bija glābšanas līdzekļu pārbaudes stacijas vadītājs. Bet amati nav galvenais – Jāni Buklovski mēs pazinām kā aktīvu un sabiedrisku cilvēku, kuram bija savs, atklāts un pamatots viedoklis par visu, kas apkārtējā dzīvē gan aroda, gan sabiedriskajās izpausmēs notiek, lai arī tas būtu dažiem nepatīkams un neērts.

„Brāļi ierindā” – tā pirms pāris gadiem rakstīju par brāļiem Buklovskiem. Jānis un Vladislavs Buklovski joprojām ir ierindā, tikai mums neredzamās matērijās, un kopā viņi iet arī tagad – fotogrāfijās, grāmatās un mūsu gaišajās atmiņās.■

A. Cekuls



JURIS REĶIS

(1942. 08. II – 2015. 22. II)

2015. gada ziemā dzīves un darba gaitas pabeidza viens no pieredzes bagātākajiem Ventspils brīvostas kapteiņa dienesta darbiniekiem – tālbraucējs kapteinis Juris Reķis. Jūrā sācis braukt no 1964. gada, pēc tam, kad gadu iepriekš ar izcilību absolvēja Liepājas jūrskolu. Darba gaitu sākumā Juris Reķis bija Liepājas okeāna zvejas flotes bāzes lielo zvejas saldētājtraleru kapteiņa palīgs. 1978. gadā iegūts arī tālbraucēja kapteiņa diploms. 20. gs. 80. gadu sākumā darba gaitas viņu aizveda uz Ventspili, kur Juris Reķis strādāja par zvejnieku kolhoza „Sarkanā bāka” kuģu kapteini, kā arī bija dažādos vadošos amatos kolhoza administrācijā. 1989. gadā Juris Reķis savu lielo darba pieredzi varēja nodot jaunajai jūrnieku maiņai – viņš kļuva par Latvijas Zvejnieku kolhozu savienības kuģu vadītāju apmācības klases priekšnieku. 1990. gadā pieredzējušais kapteinis tika iecelts par Ventspils zvejnieku kolhoza „Sarkanā bāka” valdes priekšsēdētāja pirmo vietnieku. Pēdējos gadu desmitus līdz pat pēdējiem dzīves mirkļiem viņš bija viens no vadošajiem Ventspils brīvostas kapteiņa dienesta darbiniekiem, ostas kapteiņa vietnieks, pazīstams kā principiāls un godprātīgs sava amata veicējs. Turēsim gaišā piemiņā Kapteini Juri Reķi un viņa darba veikumu!■

A. Cekuls



ALEKSEJS TARVIDS

(1928. 09. VI – 2015. 14. V)

2015. gada 14. maijā no mums atvadījās neordināra un daudzpusīga personība – tālbraucējs kapteinis Aleksejs Tarvids. Cilvēks, kurš radoši un piepildīti darbojās dažādās dzīves jomās: gan aktierspēlē, gan lielu kuģu vadīšanā pasaulēs jūrās, gan sabiedriskajā darbā. Tālajā 1952. gadā Aleksejs Tarvids absolvēja Latvijas Valsts teātra institūtu un dažus gadus bija Liepājas teātra aktieris. Tomēr jūras vilinājums darīja savu, un 1954. gadā viņš sāka jūrnieka gaitas. Desmitu gadu laikā nācies daudz ko pieredzēt gan pirmajās tāljūras zvejas ekspedīcijās Atlantijas okeānā, gan stāvēt uz komandtiltiņa kā Latvijas Jūras kuģniecības tirdzniecības flotes kuģu kapteinim. 1962. gadā iegūts tālbraucēja kapteiņa diploms. Gūtā jūrasbraucēja pieredze un vēlme sevi pilnveidot padarīja Tarvidu par vienu no labākajiem Latvijas Valsts kuģniecības kuģu kapteiņiem, un 1976. gadā viņš saņēma labākā kuģu kapteiņa goda nosaukumu. Aleksejs Tarvids aktīvi piedalījās sabiedriskajā dzīvē – viņš ir bijis gan Latvijas Jūrniecības savienības biedrs, gan Latvijas kuģniecības pensionāru un invalīdu biedrības „Enkurs” valdes loceklis. Kā nenogurdināmu un radošu personību viņu atcerēsies visi, kas viņu pazina un kam nācies strādāt kopā ar Alekseju Tarvidu. Lai viņam vieglas smiltis Dzimtenes kapu kalniņā!■

A. Cekuls



VALDIS UZĀRS

(1934. 04. II – 2015. 22. X)

2015. gada 22. oktobrī mūs sasniedza skumja vēsts – no dzīves šķīries LJA profesors, emeritētais profesors, habilitētais zinātņu doktors, Krievijas Transporta akadēmijas īstenais loceklis, ilggadējs Kuģu elektroautomātikas nodaļas direktors un LJA Senāta priekšsēdētājs Valdis Uzārs. Viņš bija kolēģu un studentu cienīts un apbrīnots, vienmēr gatavs palīdzēt gan ar padomu, gan pašam iesaistoties dažādu jautājumu risināšanā.

Profesora V. Uzāra dzīves gājums bijis ļoti bagāts. Viņš ir 66 zinātnisko publikāciju, pāri par 30 metodisko publikāciju un vairāk nekā 100 izgudrojumu autors.

Skolu beidzot rodas jautājums, ko darīt tālāk. Valdi pievelk jūra, gribētos kļūt par jūrnieku, bet skaidrs, ka Latvijas armijas virsnieka dēlam šī profesija nav pieejama. Arī Latvijas Universitātes uzņemšanas komisija liek noprast, ka viņš šeit nav vēlams. Bet viena no komisijas locekļēm pasaukusi jaunekli malā un ieteikusi startēt uz Maskavas Dzelzceļa transporta institūtu, kur iestājeksāmenus varot nokārtot latviski tepat Rīgā. Tā Valdis, sekmīgi ticis galā ar eksāmeniem, nokļūst Maskavā. Tur ir aktīva sabiedriskā dzīve, aktīvi darbojas „Baltikums”, kas apvieno studentus no Latvijas, Lietuvas un Igaunijas. Šeit Valdis satiek lietuviešu meiteni Danu, ar kuru vēlāk pavadīts viss mūžs.

Pēc studijām Valdis enerģijas pilns atgriežas Latvijā. Pirmā V. Uzāra darba vieta pēc atgriešanās Latvijā 1958. gadā ir Latvijas dzelzceļš, kur viņš veic vilces apakšstacijas dežūrelektriķa, vēlāk inženiera pienākumus. Tomēr Valdi vilina pētnieciskais darbs, tāpēc 1962. gadā darba gaitas tiek turpinātas Rīgas Vagonbūves zinātniskās pētniecības institūtā, kur V. Uzārs strādā par inženieri un vēlāk par zinātnisko līdzstrādnieku. Šeit tiek veikta aktīva pētnieciskā darbība, kas 1966. gadā vainagojas ar tehnisko zinātņu kandidāta disertācijas aizstāvēšanu. Paralēli darbam Vagonbūves institūtā V. Uzāram tiek piedāvāts lasīt lekciju kursu rūpniecības elektronikā Rīgas Politehniskajā institūtā (RPI), un 1969. gadā viņš pilnībā pāriet turp strādāt. Ar RPI saistās V. Uzāra aktīvākie uzražīgākie darba gadi. 1989. gadā viņš aizstāv tehnisko zinātņu doktora disertāciju.

1992. gadā pēc toreizējā Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) dekāna Jāņa Bērziņa aicinājuma Valdis Uzārs kļūst par LJA profesoru un Elektroautomātikas nodaļas direktoru. Strādājot LJA, V. Uzārs aktīvi pievēršas lekciju materiālu gatavošanai, jo faktiski jāsāk visu veidot no jauna. Mācību materiālu gatavošana lekciju konspektu formā kļūst arī par savdabīgu V. Uzāra vaļasprieku, un katru rudenī pēc vasaras atvaļinājuma mēs sagaidījām kādu jaunu lekciju konspektu. Par šo nenovērtējamo devumu kolēģu visdziļākā pateicība profesoram Valdim Uzāram.■



2015. GADĀ AIZSAULĒ AIZGĀJUŠI JŪRNICĪBAS DARBINIEKI

Lars Eriks Andersons
(1944.24.II - 2015.8.I)

Roberts Plinta
(1947.9.I – 2015.31.I)

Edmunds Laitāns
(1938.16.XI – 2015.21.II)

Vladimirs Tarans
(1939.5.I – 2015.3.IV)

Mārcis Alders
(1947.18.I – 2015.9.VI)

Vladislavs Juhņēvičs
(1950.8.X – 2015.12.IX)

Jānis Plass
(1992.13.VI – 2015.7.X)



JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2015!

85

Pēteris Daugulis
Jēkabs Lībmanis
Ilmārs Līdums
Dailonis Spāde

80

Bruno Bārs
Gunārs Nartišs
Ģirts Ozoliņš
Viktors Saiva
Oļģerts Sakss
Kārlis Sesks
Ivars Virga

75

Vladimirs Aizenšadts
Modests Armans
Valdis Bērziņš
Ivans Deņisovs
Juris Krivojs
Andrejs Migla
Dainis Puķītis
Uldis Rudzītis
Eduards Raitis
Edgars Ūķis
Aleksandrs Žukovs

70

Pēteris Bārs
Artūrs Brokovskis-Vaivods
Jānis Butnors

Andris Dumpenieks

Valdis Priednieks

Vitālijs Sauks

Juris Siks

Modris Šivars

Jānis Teteris

Gaidis Andrejs-Zeibots

Uldis Ziņģis

65

Ivars Osis
Imants Sarmulis
Inārijs Voits

60

Juris Jasinskis
Aivars Karlsons
Gundis Lauža
Vladislavs Skrebelis

50

Dainis Zvirbulis

45

Imants Nartišs

40

Jānis Stuburs
Ansis Zeltiņš



Uzņēmumu grupa

Harbour Enterprise

DARBĪBAS PAMATVIRZIENI:

- ⊗ Ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļu pārbaude un remonts;
- ⊗ Glābšanas laivu un dežūrlaivu, nolaišanas ierīču un celtņu pārbaude un remonts;
- ⊗ Kuģu ekipāžu apgāde ar pārtikas produktiem, bonded stores, materiāltehniskajiem līdzekļiem, rezerves daļām u.c.
- ⊗ Sīkā kuģu remonta organizēšana.

UZŅĒMUMU GRUPA „HARBOUR ENTERPRISE” APGĀDĀ TIRDZNIECĪBAS UN KARA KUĢU APKALPES AR VISU KUĢU DZĪVOTSPĒJAS NODROŠINĀŠANAI NEPIECIEŠAMO:

- ⊗ Materiāltehniskajiem līdzekļiem;
- ⊗ Kuģu mehānismu rezerves daļām;
- ⊗ Glābšanas līdzekļiem;
- ⊗ Ugunsdzēsības līdzekļiem;
- ⊗ Pirotehniskajiem izstrādājumiem;
- ⊗ Nostiprināšanas materiāliem;
- ⊗ Laku un krāsu izstrādājumiem;
- ⊗ Kuģu eļļām un smērvielām;
- ⊗ Kuģu tauvām.

Atlantijas iela 27, LV-1015, Rīga, Latvija
Tālr.: +371 6734 3535
Fakss: +371 6734 3535
E-pasts: harbour@harbour.lv
www.harbour.lv



PALDIES PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomei

Rīgas brīvostas pārvaldei

Ventspils brīvostas pārvaldei

Liepājas SEZ ostas pārvaldei

Salacgrīvas ostas pārvaldei

Skultes ostas pārvaldei

Mērsraga ostas pārvaldei

Latvijas Jūras administrācijai

VAS „Latvijas dzelzceļš”

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijai

Latvijas Jūras akadēmijai

Liepājas Jūrniecības koledžai

Latvijas Jūras spēkiem

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai

Firmām

AS „Latvijas Jūras medicīnas centrs”

SIA „Lapa”

SIA „BGS”

SIA „B.L.B. Baltijas termināls”

SIA „Eko osta”

SIA „Jūras projekts”

LSEZ „DG Termināls”

“Rīgas pasažieru termināls”

SIA „Hanza Jūras aģentūra”

SIA „Harbour Enterprise”

SIA „Det Norske Veritas”

Paldies visiem, kas palīdzēja „Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2015” sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī finansiāli atbalstīja tās izdošanu.



SATURA RĀDĪTĀJS

PRIEKŠVārds

- 3 LIETAS, KURAS MUMS TIK ĻOTI VAJADŽĪGAS
- 4 VALDEMĀRS UN MĒS. VAI UZ VALDEMĀRU VAR PASKATĪTIES PA JAUNAM?
- 8 PAR JAUNO LATVIJAS VALSTS PREZIDENTU IEVĒLĒTS RAIMONDS VĒJONIS
- 9 SAKĀRTOTA, DISCIPLINĒTA UN LABI ORGANIZĒTA PREZIDENTŪRA
- 10 JŪRNICĪBAS NOZARES 2015. GADA NOTIKUMU TOP 10
- 11 2015. GADA NOTIKUMU TOP 10 LATVIJĀ
- 14 IMO DARBĪBU IZVĒRTĒJOT
- 16 PARĪZES KLIMATA KONFERENCĒ PASAULES VALSTIS
PANĀK VĒSTURISKU VIENOŠANOS

JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

- 18 DIVDESMIT PIECI GADI KĀ VIENA DIENA
- 23 TIKAI SADARBĪBA VAIRO PANĀKUMUS
- 27 GADS K. VALDEMĀRA ZĪMĒ
- 33 2015. – KRIŠJĀŅA VALDEMĀRA GADS
- 37 VALDEMĀRS UN MĒS
- 45 MANS GARA ARISTOKRĀTS IR KRIŠJĀNIS VALDEMĀRS
- 47 BŪT ĪSTAJĀ LAIKĀ UN ĪSTAJĀ VIETĀ
- 62 TOLAĪK JAUNIE STŪRMAŅI ĀTRI KĻUVA PAR KAPTEIŅIEM

POLITIKA

- 68 CIK SVARĪGAS EIROPAI IR LATVIJAS PROBLĒMAS?
- 73 ANO ILGTSPĒJĪGAS ATTĪSTĪBAS SAMITĀ APSTIPRINA
MĒRĶUS NĀKAMAJIEM PIECPADSMIT GADIEM
- 75 PASAULĒ UN LATVIJĀ
- 89 MULTIMODĀLIE PĀRVADĀJUMI UZ UN NO ES OSTĀM
- 94 IMO AKTUALITĀTES 2015. GADĀ
- 98 KAD SAKĀM JŪRNICĪBA, DOMĀJAM – IMO, KAD
SAKĀM IMO, DOMĀJAM – JŪRNICĪBA

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 108 JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS ZIŅAS
- 126 PARĪZES MEMORANDA TEG SANĀKSME

IZGLĪTĪBA

- 128 PASAULES JŪRNICĪBAS DIENAS CENTRĀLĀ TĒMA – JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA
- 134 PROGRAMMA „IMO JŪRAS VĒSTNIEKS”
- 136 DOTS STARTS „ENKURAM 2016”
- 138 KONKURSA „ENKURS” DEVĪTĀ SEZONA
- 142 ĒNU DIENA LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJĀ
- 145 SVARĪGI NE TIKAI KLAUSĪTIES, BET ARĪ SADZIRDĒT
- 150 PAMUDINĀJUMI, MOTIVĀCIJA UN GRŪTĪBAS JŪRNIKĀ
KARJERAS IZVĒLĒ JAUNIEŠIEM LATVIJĀ



- 155 AR HERCOGA JĒKABA JŪRASBRAUCĒJU GĒNIEM
- 160 „ERASMUS+” PROGRAMMĀ PIEDALĀS ARĪ AKADĒMIJAS STUDENTI
- 163 JŪRAS PRAKSE – APLIECINĀJUMS PAREIZAI PROFESIJAS IZVĒLEI
- 167 NAVIGĀCIJAS STUDIJU LABORATORIJA LJA
- 169 LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽAS ZIŅAS
- 179 ZINĀŠANAS UN ATBILDĪBA – SVARĪGĀKAIS, KAS VAJADZĪGS JŪRNIKAM
- 186 MATEMĀTIKAS AR MŪZIKA DVĒSELI

JŪRNICĪBA

- 192 EIROPAS KUĢNICĪBAS NEDĒĻA PIEVĒRŠAS JŪRNICĪBAS PROBLĒMĀM
- 195 PASAULE SASKĀRUSIES AR LIELĀKO BĒGLU
KRĪZI KOPŠ OTRĀ PASAULES KARA
- 201 LATVIJAS JŪRNIKI DODAS PALĪGĀ
- 203 ISPS KODEKSS POST FACTUM
- 207 LATVIJA IEVĒRO ISPS KODEKSA PRASĪBAS
- 212 MLC 2006. KAS MAINĪJIES PĒC KONVENCIJAS RATIFIKĀCIJAS?
- 215 LAI GAN ĀFRIKĀ IR SILTĀK, MĀJĀS TOMĒR LABĀK!
- 218 SPĒT SAGLABĀT VESELĪBU ILGTERMIŅĀ
- 221 LATVIJAS JŪRNIKI UN VIŅU VESELĪBA
- 224 SVARĪGI BŪT INFORMĒTAM PAR HIV UN AIDS
- 226 KAPTEIŅI IZJŪT ATBILDĪBU PAR NOZARES NĀKOTNI
- 228 BALTIJAS VALSTU KAPTEIŅI DALĀS PIEREDZĒ UN UZLABO SADARBĪBU
- 231 1991–2016: 25 GADI ZEM ARODBIEDRĪBAS KAROGA
- 238 MĒS ESAM DZELZS VĪRI – REĀLISTI

JŪRAS SPĒKI

- 252 JĀBŪT GATAVIEM REAĢĒT UN SPĒJĪGIEM AIZSARGĀT
- 262 JŪRAS SPĒKU ZIŅAS
- 270 „ES NETICU AKLAM PATRIOTISMAM”

BALTIJAS JŪRA UN VIDE

- 276 VIDES AIZSARDZĪBAS AKTUALITĀTES
- 279 KAMPAŅĀ „MANA JŪRA” NOSKAIDRO LATVIJAS
TĪRĀKOS UN PIESĀRŅOTĀKOS JŪRAS KRĀSTUS
- 281 VIDES ZIŅAS
- 285 BALTIJAS JŪRAS REĢIONA ZINĀTNIEKI PĒTA
BALTIJAS JŪRAS VIĻŅU ENERĢIJU

OSTAS

- 282 PASAULES OSTAS ATTĪSTĀS AR MAINĪGIEM PANĀKUMIEM
- 296 VAS „LATVIJAS DZELZCEĻŠ” ZIŅAS
- 300 MĒRKIS VIENS – LAI KOMPĀNIJA ATTĪSTĀS
- 304 STATISTIKA
- 310 RĪGAS OSTAS ZIŅAS
- 315 KRIEVU SALAS TERMINĀLIS GATAVS UZŅEMT NOMNIEKUS
- 322 SVARĪGĀKAIS NAV KUR, BET KĀ STRĀDĀT



SATURS

- 324 KAPTEINIS JAUNA DZĪVES CEĻA SĀKUMĀ
- 331 KATRAM RISKAM IR JĀBŪT PAMATOTAM
- 337 VIENĀ RITMĀ SITAS SIRDS
- 343 RĪGAS OSTAI 815
- 354 REIZ RĪGAS OSTĀ
- 364 VENTSPILS OSTA NEVAR IETEKMĒT LIELO POLITIKU
- 368 VETSPILS OSTAS ZIŅAS
- 381 SVARĪGĀKAIS IR ATBALSTS UZŅĒMĒJIEM, INFRASTRUKTŪRAS
ATTĪSTĪBA, VIDES KVALITĀTE UN DROŠĪBA
- 385 LIEPĀJAS OSTAS ZIŅAS
- 393 SALACGRĪVAS OSTA IZVIRZĀS LĪDEROS
- 397 SKULTES OSTA NOTUR POZĪCIJAS
- 399 MĒRSRAGA OSTA IZMANTO MAZO OSTU PRIEKŠROCĪBAS

VECO JŪRNIKU STĀSTI

- 402 NO JĀŅA JUNGAS ATMIŅĀM PAR PĒDĒJO PRAKSES
BRAUCIENU AR SKOLAS KUĢI „JŪRNIKS”
- 407 NO ZVEJNIEKCIEMA PUIKAS LĪDZ ZVEJNIEKU SAVIENĪBAS VADĪTĀJAM
- 411 TIKAI ZINOŠS UN TOLERANTS INSPEKTORS VAR IEMANTOT KUĢINIEKU CIENŅU
- 418 ALEKSANDRS ŽUKOVŠ – UKRAINIS AR LATVIJU SIRDĪ
- 422 ARKTIKA RĪGAS JŪRAS LĪCĪ
- 427 PAR CEĻU UZ JŪRU, IZSPIEDĒJIEM OSTĀS UN ARESTU KANĀDĀ

VĒSTURE

- 432 TAS BIJA PAVISAM NESEN
- 437 PADOMJU VARAS REPRESIJAS PRET LATVIJAS JŪRNICĪBU 1941. GADĀ
- 450 KARA DZELMĒ AIZRAUTIE
- 453 NO LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS VĒSTURES
- 456 JŪRNIKU DISCIPLĪNAS JAUTĀJUMS 20. GADSIMTA 20.–30. GADOS
- 458 LATVIJAS VALSTS JŪRAS KUĢNIECĪBAS KUĢI GLEZNĀS
- 464 JŪRNIKI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

- 468 PAR PAVEIKTO 2015. GADĀ
- 477 „ZAĻAIS STARS” PĀVILOSTĀ
- 479 MĒRSRAGA BĀKAI 140
- 480 DIVU JŪRU SVĒTKI KOLKASRAGĀ
- 482 LIECĪBAS PAR AINAŽU JŪRSKOLU
- 485 VENTSPILS OSTA GAIDA UNIKĀLU HIDROGRĀFIJAS
VĒSTURES EKSPONĀTU – PELDOŠO BĀKU
- 487 JĀNIS LAPSA: AR JŪRU UZ „TU”
- 491 GADI MŪS IEDZINTARO
- 493 „PIEMARES ĪSTENIEKI”
- 495 LATVIJĀ VISI MĪL JŪRNIKUS
- 497 LIEPĀJAI ATDOTS MŪŽS
- 501 PRO MEMORIA
- 507 JUBILĀRI